



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 9/2026

Najważniejsze postanowienia 13 sesji Podkomitetu ds. bezpieczeństwa żeglugi, radiokomunikacji oraz poszukiwania i ratownictwa (NCSR 13)

13 sesja Podkomitetu ds. bezpieczeństwa żeglugi, radiokomunikacji oraz poszukiwania i ratownictwa (NCSR) odbyła się w dniach 22-26 czerwca 2026 r. w siedzibie IMO w Londynie. W niniejszym biuletynie przedstawiamy przegląd kluczowych zagadnień omawianych podczas obrad.

Systemy rozgraniczenia ruchu (TSS)

Podkomitet rozpatrzył propozycje USA dotyczące poprawek w systemach TSS u wybrzeży Delaware Bay, Nowego Jorku, w podejściach do rzeki Cape Fear oraz Chesapeake Bay, mające na celu dostosowanie ruchu do rozwijającej się morskiej infrastruktury energetycznej. Poprawki polegają przede wszystkim na rozszerzeniu istniejących torów wodnych oraz ustanowieniu nowych lub modyfikacji istniejących obszarów wzmożonej ostrożności. Uzgodnione teksty poprawek zostały zawarte w projekcie okólnika COLREG.2. Oczekuje się, że ostateczne wersje projektów zostaną przyjęte podczas 112. sesji Komitetu MSC w grudniu 2026 r., a wejście w życie ma nastąpić sześć miesięcy po przyjęciu.

Obowiązkowe systemy raportowania statków

Podkomitet NCSR uzgodnił projekty poprawek do trzech istniejących systemów raportowania statków w Europie, które mają zostać przyjęte przez MSC 112:

- CALDOVREP - w Cieśninie Pas-de-Calais,
- WETREP - w Szczególnie Wrażliwym Obszarze Morskim Europy Zachodniej,
- BONIFREP - w Cieśninie Bonifacio.

Główne modyfikacje mają na celu modernizację sposobu przekazywania danych oraz rozszerzenie zakresu raportowanych informacji. Najistotniejszą zmianą jest odejście od tradycyjnego raportowania pozycji drogą głosową przez VHF na rzecz elektronicznego przesyłania danych za pośrednictwem systemu SafeSeaNet (unijnego systemu monitorowania i informacji o ruchu statków). Dopuszczono również wykorzystanie internetu jako dodatkowej metody zgłaszania.

Do zakresu raportowanych informacji dodano obowiązek posiadania i zgłaszania certyfikatów ubezpieczeniowych dotyczących roszczeń morskich oraz certyfikatów odpowiedzialności cywilnej.

Cyfryzacja żeglugi i standard S-100

Podczas sesji sfinalizowano dwa projekty okólników MSC, które mają wesprzeć przejście na systemy ECDIS nowej generacji oparte na standardzie S-100.

Pierwszy projekt okólnika dotyczy wytycznych do ustanowienia ram dla dystrybucji danych oraz globalnej łączności opartej na protokole IP pomiędzy ośrodkami na brzegu a statkami obsługującymi produkty ECDIS S-100. Wytyczne te mają na celu uregulowanie wyzwań technicznych, operacyjnych oraz związanych z cyberbezpieczeństwem, które towarzyszą wdrażaniu standardu S-100.

Drugi projekt dotyczy wytycznych operacyjnych dla cyfrowej wymiany tras. Podczas obrad podkreślono, że wytyczne dotyczące wymiany tras powinny pozostać dobrowolne.

Oba okólniki zostaną przedłożone do zatwierdzenia przez MSC 112.

Zgodnie z harmonogramem, systemy S-100 ECDIS mogą być instalowane dobrowolnie od 1 stycznia 2026 r., natomiast od 1 stycznia 2029 r. wszystkie nowe urządzenia ECDIS będą musiały spełniać ten standard.

Podkomitet sfinalizował listę elementów związanych z wdrażaniem standardu S-100 oraz podsumowanie zagadnień, które mogą wymagać przyszłych poprawek do istniejących instrumentów IMO.

Modernizacja morskiej łączności radiowej

Sfinalizowano projekt okólnika dotyczącego planu przejścia na technologię cyfrową w morskiej łączności głosowej VHF, co ma rozwiązać problem zatłoczenia pasm radiowych, szczególnie w rejonach o dużym natężeniu ruchu statków. Zdecydowano o zachowaniu istniejących analogowych kanałów bezpieczeństwa (kanały 6, 13, 16, 70, 75, 76 oraz kanały AIS), co ma zagwarantować niezakłóconą łączność GMDSS w sytuacjach zagrożenia życia.

Wdrażanie usług NAVDAT

Uzgodniono zaktualizowaną „mapę drogową” dla wdrażania usług NAVDAT. Dokument ten określa dziewięć priorytetowych działań niezbędnych do osiągnięcia gotowości operacyjnej, wśród których znajdują się:

- zatwierdzenie standardów testowania i certyfikacji IEC dla wyposażenia okrętowego,
- rozpoczęcie produkcji urządzeń NAVDAT,
- przeprowadzenie testów polowych w celu zdobycia praktycznego doświadczenia,
- budowa brzegowych stacji nadawczych NAVDAT,
- zatwierdzenie podręcznika NAVDAT Manual.

Finalizacja ogólnych ram systemu została zaplanowana na sesję NCSR 14 w kwietniu 2027 roku.

Poszukiwanie i Ratownictwo (SAR)

Poprawki do podręcznika IAMSAR

Podkomitet NCSR kontynuował prace nad przygotowaniem poprawek do kolejnej edycji podręcznika IAMSAR, która ma wejść w życie w 2028 roku.

Główne zmiany obejmują m.in.:

- wprowadzenie do wszystkich trzech tomów podręcznika skonsolidowanych wytycznych dotyczących zdrowia psychicznego oraz psychologicznej pierwszej pomocy dla personelu SAR i osób ocalałych;
- wprowadzenie nowych zaleceń dotyczących operacji ratowniczych dla okrętów podwodnych oraz pasażerskich statków podwodnych, które zostaną włączone do tomów II i III;
- udoskonalenie procedur naprowadzania na sygnały z nadajników 406 MHz oraz sygnały AIS.

Nowoczesne radiopławy EPIRB z funkcją komunikacji dwukierunkowej (TWC)

Podkomitet sfinalizował projekty poprawek do rezolucji MSC.471(101) dotyczącej standardów wydajności dla radiopław EPIRB.

Nowe przepisy wprowadzają opcjonalną funkcjonalność komunikacji dwukierunkowej (Two-Way Communication - TWC) wykorzystującą usługę Return Link Service (RLS) systemu Galileo. Funkcja RLS informuje użytkownika, że sygnał alarmowy został odebrany i zlokalizowany przez system COSPAS-SARSAT oraz przekazany do odpowiedniego ośrodka poszukiwawczo-ratowniczego. Radiopławy wyposażone w tę funkcję muszą być zdolne do odbierania sygnałów radiolokacyjnych GNSS RLS oraz spełniać specyfikacje Cospas-Sarsat (dokumenty C/S R.025 oraz C/S T.018).

Poprawki zostaną przedłożone do przyjęcia na sesji MSC 112 w grudniu 2026 r. Opracowanie szczegółowych wytycznych dotyczących użytkownika operacyjnego tych pław zostało odroczone do czasu dalszych dyskusji w ramach Wspólnej Grupy Roboczej ICAO/IMO.

Standardy wydajności dla systemu Ranging mode (R-mode) w odbiornikach radionawigacyjnych

Podkomitet sfinalizował projekty standardów wydajności dla okrętowych odbiorników pracujących w trybie R-mode (Ranging mode). System R-mode jest zdefiniowany jako alternatywny system pozycjonowania stanowiący lądowe zabezpieczenie na wypadek awarii lub zakłóceń systemów satelitarnych GNSS. Rozwiązanie to wykorzystuje infrastrukturę systemu wymiany danych VHF - VDES oraz brzegowe stacje referencyjne DGNSS.

Zgodnie z nowymi standardami, urządzenia te muszą:

- odbierać i przetwarzać sygnały R-mode w pasmach MF i/lub VHF;
- podawać pozycję w układzie współrzędnych WGS 84 oraz czas odniesiony do UTC;
- osiągać statyczną dokładność poziomą w granicach 100 metrów (z prawdopodobieństwem 95%) w obszarze objętym usługą;
- osiągać pozycję w czasie krótszym niż 5 minut od tzw. „zimnego startu” oraz odzyskiwać ją w ciągu 30 sekund po tymczasowej utracie sygnału;
- przysyłać dane o pozycji, czasie, kursie nad dnem (COG) i prędkości nad dnem (SOG) oraz alerty do systemów ECDIS i innych urządzeń.

Choć R-mode uznano za skuteczny system rezerwowy, Podkomitet uzgodnił, że na tym etapie nie wymaga on formalnego uznania przez IMO w ramach światowego systemu radionawigacji (WWRNS).

Aktualizacje systemu LRIT

Zatwierdzono projekty poprawek do przepisu V/19-1 Konwencji SOLAS, wprowadzające politykę bezpłatnego udostępniania informacji LRIT uprawnionym państwom nadbrzeżnym. Przewidywany termin wejścia w życie to 1 stycznia 2032 r.

Przygotowano projekt rewizji *Standardów techniczno-eksploatacyjnych i wymagań funkcjonalnych dla LRIT* (rezolucja MSC.263(84)/Rev.1). Oczekuje się, że nowe standardy zaczną obowiązywać od 1 stycznia 2028 r.

Żyrokompasy

Podkomitet odnotował, że obecnie obowiązująca rezolucja A.424(XI) z 1979 r. jest przestarzała. Główne problemy to brak standardów wydajności dla szerokości geograficznych między 60° a 80°, niejasne wymogi walidacji sprzętu na wodach polarnych oraz konieczność uwzględnienia postępu technologicznego, w szczególności żyrokompasów światłowodowych (FOG – Fiber Optic Gyroscope). Ustalono, że należy opracować całkowicie nowy, niezależny zestaw standardów wydajności, co będzie wymagało wprowadzenia w przyszłości poprawek do przepisów V/18 i V/19 Konwencji SOLAS.

Ponieważ stworzenie oddzielnego instrumentu wykracza poza obecny zakres prac, zainteresowane państwa zostały zaproszone do przedłożenia propozycji nowego punktu porządku obrad na przyszłą sesję Komitetu MSC.

Podkomitet NCSR rozstrzygnął wątpliwości dotyczące wymogów wyposażenia dla statków o pojemności 500 GT i większej. Potwierdzono, że zgodnie z przepisem SOLAS V/19.2, żyrokompasy używane w celu spełnienia wymogów dotyczących kompasu zapasowego lub niezależnego, muszą stanowić dodatkowe wyposażenie względem urządzeń nie-magnetycznych.

Podczas dyskusji zauważono, że żyrokompas nie może być użyty do spełnienia wymogu posiadania „innego urządzenia” zastępującego kompas magnetyczny, jeśli te środki muszą być niezależne od głównego źródła zasilania, ponieważ żyrokompasy wymagają energii elektrycznej do pracy.

Prace nad standardami wydajności (DFMC SBAS i ARAIM)

W ramach powołanej na sesji Grupy Roboczej prowadzono prace nad opracowaniem standardów wydajności dla odbiorników okrętowych wykorzystujących technologie DFMC SBAS (Dual-Frequency Multi-Constellation Satellite-Based Augmentation System) i ARAIM (Advanced Receiver Autonomous Integrity Monitoring).

DFMC SBAS to system wspomagający oparty na satelitach, działający na dwóch częstotliwościach i wielu konstelacjach. Dostarcza on poprawki orbit i zegarów oraz informacje o integralności danych, co zwiększa dokładność i ciągłość pozycjonowania.

ARAIM jest funkcją monitorowania integralności w odbiorniku, która wykorzystuje pomiary z wielu konstelacji satelitarnych oraz zewnętrzne komunikaty wsparcia integralności (ISM), aby autonomicznie wykrywać i wykluczać błędne sygnały.

Ze względu na ograniczenia czasowe grupa nie była w stanie zakończyć prac i w związku z tym Podkomitet postanowił przekazać sprawę do rozpatrzenia grupie korespondencyjnej, z myślą o sfinalizowaniu prac podczas następnej sesji NCSR 14 w kwietniu 2027 r.

Prace Komitetu Technicznego Międzynarodowej Komisji Elektrotechnicznej IEC TC 80

Podczas sesji odnotowano znaczące postępy w pracach Komitetu Technicznego Międzynarodowej Komisji Elektrotechnicznej IEC TC 80, który odpowiada za przygotowanie standardów dla urządzeń okrętowych i systemów nawigacyjnych oraz radiokomunikacyjnych. Prace te mają kluczowe znaczenie dla wsparcia standardów wydajności i innych instrumentów przyjmowanych przez IMO.

Odnotowano pomyślne zakończenie prac i publikację następujących norm:

- zrewidowane normy dla okrętowych nadajników i odbiorników VHF (IEC 61097-7) oraz urządzeń pracujących w pasmach MF i HF (IEC 61097-9), które obejmują telefonię, cyfrowe wywołanie selektywne (DSC) oraz odbiór informacji MSI i SAR,
- nowa wersja normy dla systemów sterowania kursem (IEC 62065), która w pełni integruje wymogi zarządzania alarmami na mostku.

Z publikacją planowaną na 2027 rok, realizowane są następujące projekty:

- ECDIS (IEC 61174) - rewizja normy, która wprowadzi specyfikacje produktów oparte na S-100 dla map i publikacji nautycznych oraz ustandaryzowaną cyfrową wymianę planów tras poprzez interfejs SECOM,
- wymiana tras (IEC 63173-1) - definiuje specyfikację planu trasy S-421 opartą na standardzie S-100,
- SECOM (IEC 63173-2) - określa protokół bezpiecznej komunikacji między statkiem a brzegiem oraz definicję terminala łączącego systemy pokładowe z dostawcami usług,
- VDES (IEC 63514) – opracowanie nowego standardu dotyczącego wymagań i metod testowania dla okrętowych stacji mobilnych systemu wymiany danych VHF.

Pozostałe prace:

- VHF DSC Class D (IEC 62238) - prace nad metodami testowania dla urządzeń VHF DSC na jednostkach niepodlegających Konwencji SOLAS; mają zostać ukończone w 2026 roku,
- system BNWAS (IEC 62616) - rewizja standardów systemu BNWAS; planowana jest na 2027 rok,
- IEC TC 80 powołał specjalną grupę, której zadaniem jest zbadanie wkładu Komitetu w tworzenie standardów dla jednostek autonomicznych (MASS) i rozpoczęcie prac nad odpowiednimi przepisami.

Pozostałe sprawy

Podkomitet NCSR przyjął liczne oświadczenia dotyczące ataków na statki handlowe i jednostki SAR na Morzu Czarnym, Morzu Azowskim oraz incydentów w Cieśninie Ormuz i Zatoce Perskiej. Sekretarz Generalny IMO wyraził głębokie zaniepokojenie wpływem konfliktów i napięć geopolitycznych na niewinnych marynarzy w tych regionach, wzywając do kontynuowania dialogu i wdrażania najlepszych praktyk zarządzania w celu poprawy bezpieczeństwa.

Ustalono stanowisko IMO na Światową Konferencję Radiokomunikacyjną WRC-27, podkreślając konieczność bezwzględnego priorytetu dla łączności w niebezpieczeństwie i ochrony widma radiowego przed zakłóceniami. Projekt stanowiska zostanie przedłożony do zatwierdzenia przez MSC 112, a jego ostateczna wersja zostanie przygotowana podczas sesji NCSR 14 w kwietniu 2027 r.