

IMO 航行、通信和搜救分委会第 13 次会议（NCSR13） 要点快报

（中国船级社）

2026 年 6 月 29 日

一、会议总体情况

国际海事组织（IMO）航行、通信和搜救（NCSR）分委会第 13 次会议（NCSR13）于 2026 年 6 月 22 日至 6 月 26 日在英国伦敦召开。会议重点审议了陀螺罗经性能标准（A.424(XI) 决议）和极地航行船舶导航与通信设备导则（MSC.1/Circ.1612 通函）的修订、无线电导航接收机测距模式（R-模式）性能标准的制定、制定支持 SAR/Galileo 返回链路服务双向通信功能的 EPIRB 指南以作为 EPIRB 性能标准（MSC.471(101) 决议）的补充、为甚高频（VHF）语音通信引入数字技术制定过渡方案、制定船载无线电导航接收机中双频多星座星基增强系统（DFMC SBAS）和高级接收机自主完好性监测（ARAIM）性能标准、制定指南以建立 ECDIS S-100 产品岸基设施与船舶之间数据分发及全球 IP 连接的框架并制定航线交换操作指南等议题。

本次会议共完成了 5 份 MSC 决议、5 份 MSC 通函和 2 份其他通函的修订或制定。

二、重要内容介绍

（一）陀螺罗经性能标准（A.424(XI)决议）和极地航行船舶导航与通信设备导则（MSC.1/Circ.1612 通函）的修订

会议审议了中国提交的通信组报告、日本与国际海事工业委员会（CIRM）联合反对修订 A.424 (XI) 决议的提案以及中国对日本和 CIRM 反对提案的回应。关于 A.424 (XI) 决议的修订方向，通信组报告曾提出三个处理方案：方案 1 是在统一文件内按不同纬度整合光纤罗经与传统陀螺罗经的要求，方案 2 是在统一文件内分别编写光纤罗经与传统陀螺罗经的模块，方案 3 是单独制定光纤陀螺罗经性能标准。

全会讨论时，多数代表团倾向方案 2 或方案 3。部分代表团提出现有陀螺

罗经在 60° 以上高纬度存在性能衰减、航向丢失风险，另一部分代表团则表示实际营运未发现重大安全事故，船员熟知高纬度陀螺罗经误差特性。但所有代表团一致要求无论最终选择哪种方案，必须保持技术中立，兼容各类陀螺产品，同时修订工作需同步配套更新 MSC.1/Circ.1612 通函。

鉴于方案 2 和方案 3 势均力敌，全会无法达成统一共识，因此全会指示航行安全工作组（WG2）对比评估方案 2 与方案 3，向全会提出明确倾向性建议，并根据 WG2 最终推荐方案来制定后续工作路径。

日本主持的 WG2 并未在技术上讨论两个方案，仅简单组织各代表团对两种方案进行了选择。鉴于多数代表团采用方案 3，WG2 据此同意不对现行 A.424 (XI) 决议进行模块化修订，邀请感兴趣成员国向 MSC 提交新工作产出来单独制定光纤陀螺罗经性能标准。全会同意了 WG2 的结论。

（二）无线电导航接收机测距模式（R-模式）性能标准的制定

会议审议了日本将 R 模式纳入《全球无线电导航系统》（A.1046(27) 决议）的建议、欧盟及成员国联合提交的船载 R 模式接收机性能标准草案以及中国不建议在 A.1046(27) 附录中直接新增针对 R-mode 的港口及近岸水域单一系统精度要求并建议完善船载 R-mode 接收机性能标准中天线布设要求等的意见。

全会讨论时，各方形成统一观点：R-mode 应作为自愿选用、用于提升 GNSS 抗干扰韧性的补充系统；相关性能标准需保持技术中立，并兼顾发展中国的设备与实操能力；对 A.1046(27) 决议的任何修订工作都必须审慎推进。全会指示 WG2 起草船载 R-mode 接收机性能标准草案，并对 A.1046(27) 决议修正案草案进行审议。

基于欧盟及成员国联合提交的船载 R 模式接收机性能标准草案以及中国的评论提案，WG2 定稿了船载 R 模式接收机性能标准草案，但在审议 A.1046(27) 决议修订时，多数代表团表示其适用范围不应仅局限于 R-mode，还应纳入全球海上无线电导航系统（WWRNS）其他备用、替代导航手段，覆盖各类陆基无线电导航系统。有鉴于此，工作组指出：若拟扩大工作范围，纳入其他导航系统，需提供充分论证依据，必要时应设立全新工作产出，或申请扩大现有工作范围，提交海上安全委员会（MSC）审议。据此，工作组达成一致意见：现阶段不宜开展对 A.1046(27) 决议的修订工作，并提请有意向的成员国向 MSC 提交新工作产出。

（三）IMO 安全、安保、环境、便利、责任与赔偿相关公约条款的统一解释

英国在 GISIS 平台审查 SOLAS 船舶罗经配备数量要求的等效措施时发现不同缔约国对陀螺罗经的配备数量存在差异。为此英国提出两种统一解释：一是 500 总吨及以上船舶上用于符合 SOLAS 公约 V/19.2.1.1 或 V/19.2.2.1 要求的陀螺罗经或等效设备，必须独立于用于符合 V/19.2.5.1 要求的陀螺罗经或等效设备，即需配备 3 台罗经；二是 500 总吨及以上船舶上用于符合 V/19.2.1.1 或 V/19.2.2.1 中任一条的陀螺罗经或等效设备，也可同时被接受为符合 SOLAS 公约 V/19.2.5.1 的要求，即可能只需 2 台陀螺罗经。

全会讨论时，部分代表团认为现行 SOLAS 公约条文清晰并已有 MSC.1/Circ.1224 通函作为解释，无需新增统一解释；另有部分代表团则认为需要进一步研讨英国提案中的两个解释，统一成员国做法。同时有代表团提出关键法律限制：SOLAS 公约 V/19.2.1.1 要求替代设备独立于电源，陀螺罗经依赖供电，不能满足该条款，若采纳方案 1 或 2 会违反 SOLAS 公约原文。

全会因无法达成共识，指示 WG2 评估是否需要出台新的解释。经长时间充分讨论，WG2 达成一致意见：无需出台新的统一解释，也无需对现行 MSC.1/Circ.1224 通函作出修订。工作组同时指出，部分船旗国主管机关已颁发等效认可文件，允许船舶仅配备两台罗经（替代法定三台罗经的要求）。另有一个代表团介绍本国监管做法，严格依据 SOLAS 公约及 MSC.1/Circ.1224 通函的解释，要求船舶同时配备磁罗经与陀螺罗经，合计三台罗经。

三、提醒业界注意的事项

1. 当前阶段，光纤陀螺罗经仍然应以 A.424 (XI) 决议进行产品检验。
2. 本次会议已定稿《无线电导航接收机测距模式（R-模式）性能标准》，将在 2026 年 MSC112 会上审议批准，建议业界关注。
3. 500 总吨及以上船舶在实施 SOLAS 公约第 V/19.2.1.1、V/19.2.2.1 和 V/19.2.5.1 有关罗经设备的配备要求时，应遵循 SOLAS 公约和现行 MSC.1/Circ.1224 通函的要求。

中国船级社

2026 年 6 月 29 日