

# 联合国秘书长关于海洋和海洋法的报告—国际海事组织的工作汇报

## 基本情况

依照主管法律事务的副秘书长兼联合国法律顾问在 2021 年 1 月 13 日来函中的请求，本汇报着重介绍了 2020 年 9 月至 2021 年 6 月(含)期间，国际海事组织职责范围内有关海洋问题和海洋法的主要进展情况。

本汇报援引了关于《海洋和海洋法》的第 75/239 号联大决议的相关段落，特别强调了施行该决议的方法。

## 海上安全和保安

### 对使用海上自主水面船舶(MASS)的监管概略性研究工作

(参见第75/239号联大决议第114-116段)

海上安全委员会(MSC)完成了评估海事组织各公约对不同自主程度船舶的适用性的评估程序，并在 2021 年 5 月召开的第 103 届海安会上批准了使用海上自主水面船舶的监管概略性研究工作的结果(第 MSC.1/Circ.1638 号通函)。

2018 年 5 月至 2021 年 5 月，海安会对其职权范围内的强制性文书进行了审查。海安会明确了 4 个自主程度：具有自动化流程和决策支持的船舶；有海员在船上的远程控制船舶；无海员在船上的远程控制船舶；以及完全自主的船舶。

与之相关的强制性文书：安全(《安全公约》)；避碰规则(《避碰规则公约》)；载重和稳性(《载重线公约》)；海员和渔船船员的培训(《培训公约》、《渔船培训公约》)；搜救(《搜救公约》)；吨位丈量(《吨位公约》)；集装箱安全运输(《集装箱安全公约》)；以及特种业务客船文书(《特种业务客船舱室要求议定书》、《特种业务客船协定》)。

由于受远程会议时间限制，2020 年 12 月召开的法律委员会推迟审议海上自主水面船舶的议题，但是，该委员会将于 2021 年 7 月完成对其职权范围内的各公约的监管概略性研究工作。

此外，作为海上自主水面船舶的监管概略性研究工作的一部分，便利委员会继续使用同一程序，对《便利公约》进行审查。预期将在 2022 年召开的第 46 届会议上完成审查和分析工作以供便利委员会审议。

## **目标型标准和目标型规则的制定工作**

*(参见第75/239号联大决议第114-116段)*

2010 年通过了《散货船和油船目标型建造标准(GBS)》(第 MSC.287(87)号决议)，其要求经主管机关认可的一组织的散货船和油船的设计和建造规范，或一主管机关的国家规范须符合目标型标准。

目标型标准进一步要求验证上述规范是否符合目标和功能要求。为了确立此种验证，启动了目标型标准审核计划，截至目前，该审核计划已确认 13 个被认可组织(ROs)的船舶建造标准符合第 MSC.1/Circ.1518/Rev.1 号通函中所规定的海事组织的目标型标准。在对这 13 个被认可组织成功进行了初始审核之后，于 2018 年开始了年度审核(维护审核)，今后，该年度审核将遵循一个新的三年维护审核周期，首个周期将从 2022 年 4 月开始。

除了为散货船和油船的船舶建造标准建立“规范之规范”的目标型标准外，海事组织已制定了新文书，遵照《制定国际海事组织目标型标准的一般性导则》(第 MSC.1/Circ.1394/Rev.2 号通函)中所规定的制定、验证、实施和监管目标型标准的整套流程，为海事组织的规范制定工作提供支持。

举例而言，在上述目标型框架下制定的海事组织文书有《使用气体或其他低闪点燃料船舶安全国际规则》(《国际气体燃料规则》)和《国际极地水域营运船舶规则》(《极地规则》)。正在依照目标型框架制定的文书有《安全公约》第 XV 章草案和相关的《国际运载工业人员船舶安全规则》(《运载工业人员安全规则》)，以及《防污公约》附则 VI 下的减少国际航运碳强度的强制性目标型技术和营运措施。

## **渔船安全和非法、不报告和不管制(IUU)捕捞**

*(参见第 75/239 号联大决议第 122-123 段)*

2019 年 10 月在西班牙托雷莫利诺斯成功举行了关于“渔船安全和非法、不报告和不管制(IUU)捕捞部长级会议”，125 个国家、联合国及其专门机构的四名代表以及 30 个国际组织参

与了会议，海事组织继续采取果断措施，以推动有关渔船安全和打击非法、不报告和不管制捕捞的《2012年开普敦协定》生效。

截至目前，16个国家已批准了该协定(比利时、刚果、库克群岛、克罗地亚、丹麦、芬兰、法国、德国、冰岛、荷兰、挪威、秘鲁、圣基茨和尼维斯、圣多美和普林西比、南非和西班牙)，但是，生效要求22个国家。

为了秉承2019年部长级会议的势头，在疫情期间，海事组织一直组织相关的区域网络研讨会，以及与已签订了会议所通过的《托雷莫利诺斯宣言》的各国举行双边商讨，该《宣言》的签署国承诺在《协定》通过十周年，即2022年10月之前，予以批准。海事组织向这些《宣言》国家提供了法律和技术援助，以支持他们为批准和实施《协定》所做出的努力。此外，海事组织一直与劳工组织和粮农组织密切合作，并与其它行业伙伴开展协作，打击非法、不报告和不管制捕捞，以及解决海上现代奴役问题。

### **加强国内渡轮安全的措施**

*(参见第75/239号联大决议第114和190段)*

海安会原则批准了《国内渡轮安全示范规则》框架的基本构架，还需对此进行持续的审查，同时指出，一旦2022年委员会通过示范规则的规定，感兴趣的国家可在自愿的基础上进行调整，并在海事组织国际海商法学院的协助下(应要求)直接将其纳入国家法。示范规则的总体框架主要是目标型的，突出了需要满足的义务，同时也在如何履行义务方面提供了灵活性，同时认可了本土解决方案和专家力量。预计2022年示范规则获得批准之后，海安会将着手制定解释性手册以便协助各国更好地理解 and 实施示范规则。

委员会核准了关于“加强亚洲和太平洋地区国内渡轮安全和制定关于国内渡轮安全的示范规则的曼谷宣言”，该宣言为国内渡轮做出了定义，该宣言也是2020年3月以虚拟方式召开的“改善国内渡轮安全以支持亚洲和太平洋海上互联互通安全专家组会议”的成果。

第104届海安会(2021年10月)将成立关于国内渡轮安全的工作组，以便进一步制定示范规则，以期最终批准。海事组织秘书处已继续与包括国际渡轮协会(INTERFERRY)和联合国亚洲及太平洋经济社会委员会(ESCAP)在内的各利益攸关方紧密联络，以便解决该重大事宜。

## **极地水域船舶安全**

*(参见第75/239号联大决议第189段)*

2017年，适用于《安全公约》船舶的《极地规则》获得通过之后，海安会商定制定非强制性导则，其中包含针对在极地水域营运的非《安全公约》船舶的安全措施的建议。适用于此类安全措施的船舶类型有渔船、300总吨以上非从事贸易活动的娱乐游艇以及500总吨以下至300总吨的货船。

现已完成渔船和娱乐游艇导则的制定工作，2021年5月召开的第103届海安会予以了批准，即《在极地水域营运的长度为24米及以上的渔船的安全措施导则》(第MSC.1/Circ.1641号通函)和《在极地水域营运的300总吨及以上的非从事贸易活动的娱乐游艇的安全措施导则》(第MSC.1/Circ.1642号通函)。下一步，委员会预计将审议为在极地水域营运的商业游艇和300总吨及以上但小于500总吨的货船制定导则所提交的任何建议案。

## **与2020年硫限值有关的安全问题**

*(参见第75/239号联大决议第114-116段和第194-198段)*

在关于“制定加强船舶使用燃油安全的进一步措施”的新产出下，海安会加强审议与2020年硫限值有关的问题。第101届海安会采取紧急行动，解决与使用低硫燃油有关的安全影响问题，并通过了关于《加强与使用燃油相关的船舶安全的建议临时措施》的第MSC.465(101)号决议，特别建议《安全公约》缔约国政府采取适当行动，反对已核实的案例中的燃油供应商交付不符合《安全公约》要求的燃油。委员会还鼓励尽可能广泛地适用最新版本的相关行业标准和指南，以加强与燃油供应和使用相关的船舶安全。

此外，委员会制定了一套长期解决方案，以加强与燃油使用相关的船舶安全，第101届海安会核准了一项有关加强船舶使用燃油安全的措施的行动计划。按照该工作计划，第103届海安会在制定有关报告燃油供应商不满足《安全公约》要求以及采取行动抵制此类供应商的强制性要求方面取得了良好进展。在制定加注时实际燃油批次闪点的书面记录的规则方面也取得了进展。第103届海安会再次成立了通信组，以进一步制定《安全公约》的修正案草案，以期定稿；商定了一项经更新的工作计划，预期在定于2022年召开的第105届海安会之前完成有关燃油闪点措施的制定工作，在同年召开的第106届海安会之前完成加强船舶使用燃油安全的措施的制定工作。

需要说明的是，关于硫限值的 2020 年《防污公约》规则已生效超过一年。当前情况表明过渡期极其顺利，没有出现与新的混合燃油相关的重大安全问题，这也证明了所有利益攸关方在新规则生效之前，已做好了充分的准备工作。

## **海上保安**

*(参见第75/239号联大决议第114-116段、第127-130段和第149-150段)*

### **海上保安计划**

海安会继续强调，船旗国、船东和经营人有必要审查其船舶的海上保安计划，并实施必要的措施，包括海事组织指南和《工业界最佳管理做法》以解决海盗、武装抢劫和其他非法行为对船舶造成的更高的保安风险；同时，通过其广泛的全球海上保安、《吉布提行为准则》以及中西非能力建设方案，为会员国加强海上、港口和船舶保安提供支持。

### **几内亚湾的海盗和武装抢劫**

对于几内亚湾的海盗和武装抢劫问题，海事组织呼吁加强协作和采取行动，以便应对该地区袭击数量和严重性的升级，这些袭击威胁着海员的生命和福祉。在此方面，海安会通过了关于《解决几内亚湾海盗和武装抢劫的建议行动》的第 MSC.489(103)号决议。

## **海洋环境**

### **减少船舶温室气体排放**

*(参见第75/239号联大决议第235段)*

### **减少航运碳强度的强制性措施**

由于 COVID-19 疫情，原定于 2020 年 3 月 30 日至 4 月 3 日召开的海上环境保护委员会 (MEPC) 第七十五届会议推迟至 2020 年 11 月 16 日(星期一)至 11 月 20 日(星期五)以远程方式召开。第 75 届环保会批准了《防污公约》附则 VI 的修正案，规定了新的强制性措施，以便按照进一步减少航运温室气体排放的现有强制性能效要求，到 2030 年，与 2008 年相比，船舶的碳强度至少减少 40%。

环保会成立的船舶温室气体减排会间工作组于 2021 年 5 月 24 至 28 日以远程方式召开了第八次会议，来自 60 多个会员国和联系会员以及联合国气候变化框架公约(UNFCCC)、联合国贸发会(UNCTAD)、欧洲委员会以及约 30 个非政府组织的近 400 名代表参加了会议。

工作组商定了一整套全面导则，辅助新的强制性措施，为主管机关和工业界实施关于现有船舶能效指数(EEXI)和营运碳强度指标(CII)以及评级机制的新技术要求提供协助。

2021 年 6 月召开的第 76 届环保会将审议以期通过这些修正案草案，与此同时，还将对这些修正案对国家造成的可能影响以及技术性导则开展全面评估。

尽管 COVID-19 疫情带来了困难并导致 2020 年上半年各个会议的推迟举行，海事组织会员国积极地开展工作，以确保本组织正常有序地施行《2018 年国际海事组织温室气体减排初步战略》中已明确的短期措施。

### **通过了关于国家行动计划的决议**

第 75 届环保会通过了一项关于国家行动计划的决议。该决议敦请会员国制定并更新自愿性国家行动计划(NAP)，以期通过诸如港口与航运界之间以及海运产业链之间合作等国家层面的支持行动，为海运温室气体减排工作做出贡献。

### **批准了第四次国际海事组织温室气体研究结果**

委员会批准了 2020 年第四次国际海事组织温室气体研究结果。该研究报告包含了 2012-2018 年航运温室气体排放总览；国际航运碳强度工作进展以及 2050 年国际航运温室气体排放预测等内容。该研究报告已在海事组织网站上发布，请参见：[Fourth Greenhouse Gas Study 2020\(imo.org\)](https://www.imo.org/en/About/Pages/press-releases.aspx?prid=11000)。

### **通过了进一步加强能效设计指数(EEDI)的《防污公约》附则 VI 的修正案**

此外，第 75 届环保会通过了《防污公约》附则 VI 的修正案，显著加强了能效设计指数(EEDI)“第 3 阶段”要求，该修正案预期于 2022 年 4 月 1 日生效。

该修正案将若干船型的新造船能效设计要求(EEDI 第 3 阶段)的生效日期从 2025 年提前至 2022 年，这些船型包括气体运输船、杂货船和液化天然气运输船。

## 通过了关于硫含量定义和取样的《防污公约》附则 VI 的修正案

第 75 届环保会还通过了修正案以进一步支持执行于 2020 年 1 月 1 日生效的海事组织 2020 年全球 0.50% 硫含量限值要求，其在《防污公约》附则 VI 中对船上和在用燃油取样程序以及燃油验证程序做出了规定。

## 国际海事组织数据收集系统

2021 年 3 月，海事组织发布了须满足海事组织强制性数据收集系统要求的超过 27,000 艘船舶的 2019 年燃油消耗数据的汇总结果。107 个主管机关提交了 2019 年报告年度的数据，报告了 2019 年燃油总量超过 2.13 亿吨。散货船、油船和集装箱船等三种船型消耗了其中大部分的燃油。燃油消耗数据将增强海事组织对今后有关能效措施的决策。

## 压载水管理条约的实施

(参见第 75/239 号联大决议第 231-232 段)

《2004 年国际船舶压载水和沉积物控制和管理公约》(《压载水管理公约》)于 2017 年 9 月生效，迄今已有代表全球商船吨位 91.19% 的 86 个国家批准了该公约。《压载水管理公约》旨在阻止船舶压载水中潜在入侵水生物的传播，并要求船舶对其压载水进行管理以便去除压载水和沉积物中的水生物和病原体，使其无害化或避免对其加装或排放。2019 年 10 月，《压载水管理系统认可规则》成为强制性规则。海事组织当前工作主要侧重于压载水管理条约的有效和统一实施及适用。

环保会通过了关于“压载水管理系统的调试试验和《国际压载水管理证书》格式”的《压载水管理公约》的修正案。该修正案应于 2021 年 12 月 1 日被视为获得接受，并于 2022 年 6 月 1 日生效；尽管如此，环保会已认同，应已经批准的《压载水管理系统的调试试验指南》(第 BWM.2/Circ.70 号通函)，尽快开展调试试验。在此方面，为协助有效和统一的施行调试试验(已通过前述修正案成为强制性要求)，环保会批准了关于《2020 年压载水管理系统的调试试验指南》的第 BWM.2/Circ.70/Rev.1 号通函。

环保会还批准了关于《2020 年按照〈压载水管理公约〉和 G2 导则的压载水取样和分析试用指南》的第 BWM.2/Circ.42/Rev.2 号通函。

## **防污底系统条约的实施**

(参见第75/239号联大决议第194段)

《2001年国际控制船舶有害防污底系统公约》(《防污底公约》)于2008年9月生效,迄今已有代表全球商船吨位95.93%的91个国家批准了该公约。《防污底公约》旨在禁止在船上使用的防污底漆中使用有害物质。首当其冲的有害物质为有机锡化合物,同时,公约还建立了机制以防止将来可能在防污底系统中使用的其他有害物质。在此方面,2017年环保会批准了一项新产出,对《防污底公约》的附件1进行修正以纳入对环丁腈的控制。

为此,第75届环保会通过了关于“对环丁腈的控制和《国际防污底系统证书》”的《防污底公约》的修正案。该修正案将于2023年1月1日生效。

## **解决船舶造成的海洋塑料垃圾问题**

(参见第75/239号联大决议第217和233段)

认识到《防污公约》附则V所针对的海洋塑料污染的持续性问题,需要按照可持续发展目标14,在海洋治理的全球解决方案下对该问题做进一步审议,以防止和在2025年前显著减少各类海洋污染,海事组织继续通过环保会及其下属机构,在制定《解决船舶造成的海洋塑料垃圾的行动计划》(第MEPC.310(73)号决议)中商定的行动计划方面取得工作进展。该行动计划旨在加强现有海事组织规则,并通过纳入新的支持性措施以减少船舶造成的海洋塑料垃圾。

与此同时,在粮农组织和海事组织的共同发起下,并在联合国环境署(UNEP)的支持下,海洋环境保护科学问题联合专家组(GESAMP)成立了关于来自于海洋的海洋垃圾工作组(GESAMP 43号工作组)。GESAMP 43号工作组的总体目标是更广泛地理解来自于海洋的海洋垃圾,尤其是来自于航运和渔业部门的垃圾,包括不同来源的相对贡献,两个行业内的塑料使用和管理分析,以及来自于海洋的海洋垃圾的范畴和程度。该工作组的最终报告将于2021年下半年发布[www.gesamp.org](http://www.gesamp.org)。

## **持久漂浮物的货物残余物和洗舱水**

(参见第75/239号联大决议第240段)

《防污公约》附则II的修正案(第MEPC.315(74)号决议)于2021年1月1日生效。这些修正案加强了在特定海域(西欧水域、西北欧水域、北纬62°以北的挪威海和波罗地海域)适用于化学品船的有关货物残余物和洗舱水的排放要求,这些货物残余物和洗舱水含有具有高粘度和/或在某种条件下(例如某种植物油货物和石蜡类货物的残余物和洗舱水)可以凝固的高熔点持久漂浮物。

## **海上倾倒废物**

(参见第75/239号联大决议第249-250段)

《1972年防止倾倒废物和其它物质造成海洋污染公约》(《伦敦公约》)缔约国第四十二届协商会议暨《1972年伦敦公约1996年议定书》(《伦敦议定书》)缔约国第十五届会议于2020年10月5日至12月23日以通信会议和虚拟会议相结合的方式同期召开(第LC 42/17号文件)。

两管理机构审议了于2020年7月6日至9月18日以通信方式同期召开的《伦敦公约》科学组第四十三次会议和《伦敦议定书》科学组第十四次会议的报告。两科学组联席会议的报告已作为第LC/SG 43/16号文件发布。

## **海洋环境保护科学问题联合专家组(GESAMP)**

海洋环境保护科学问题联合专家组(GESAMP)(设有专门办公室,海事组织为其提供秘书处服务)于2020年9月8日至11日以虚拟方式召开了第47届年会。GESAMP审查了其目前八个活跃工作组的工作进展情况,并决定成立一个由联合国环境署、政府间海洋学委员会(IOC-UNESCO)和海事组织共同发起、由国际原子能机构(IAEA)牵头的关于气候变化对海洋污染物影响的新工作组(GESAMP 45号工作组)。

在休会期间,GESAMP在其报告和研究系列中发布了第107份报告,主题为“沿海生态系统污染的全球趋势”。GESAMP发布的所有报告可查阅[www.gesamp.org](http://www.gesamp.org)。

## **欺诈登记**

### **解决船舶欺诈登记和欺诈登记机构的问题**

(参见第75/239号联大决议第134和186段)

2019年12月,海事组织大会第三十一届会议通过关于《防止船舶欺诈登记和欺诈登记机构的措施》的第A.1142(31)号决议之后,2020年11月,法律委员会第107届会议开始着手制定大会决议草案,以便鼓励会员国和所有相关利益攸关方采取实际行动以防止和打击海运业的欺诈行为。2021年7月召开的法律委员会第108届会议将完成该决议草案,并将提交至2021年12月举行的大会第三十二届会议供通过。

上述第A.1142(31)号决议包括向海事组织报送虚假登记信息的程序,其中包括报送负责船舶登记的国家政府机构和经授权或经委托的实体的名称的信息。海事组织秘书处鼓励会员国提供该信息以供验证,并将其纳入全球综合航运信息系统(GISIS)中对外公开的联络点模块中的综合船舶登记数据库之中。

## 海员的福祉

(参见第75/239号联大决议第125段)

由于 COVID-19 疫情，全球航运业正面临重大挑战。由于持续的疫情限制，大量海员在海上工作数月后不得不延长他们在船上的服务时间，在长时间履职后，他们无法进行换班或被遣返回本国。航运对维护全球供应链至关重要，但是，当前形势对船员的安全和福祉以及海运贸易的安全营运而言都是不可持续的。

2020 年 4 月，为了应对有关船员换班危机日益恶化的担忧，海事组织秘书长成立了海员危机行动小组(SCAT)以处理该事宜。COVID-19 疫情以及随之引发的船东为船员换班能力的限制使世界各地的海员处于岌岌可危的境地。2020 年期间，全世界有超过 400,000 名在船上的海员深受影响。还有相同数量的海员等待登船而无法工作。港口、空港和内陆的旅行限制意味着数以千计的海员无法下船、获得遣返回国、进行船员换班，或者在某些情况下无法获得紧急医疗救助。此外，许多海员眼见其合同被单方面终止，或者经常在船上或岸上隔离 14 天而无法获得报酬。

截至 2021 年 4 月，合同到期后要求获得遣返的海员人数降至 200,000 名，同时，还有相同数量的海员等待船员换班以上船服务。然而，恢复正常的船员换班机制仍前路漫长。此外，与 COVID-19 相关的遗弃事件急剧增长，进一步加剧了船员换班危机的形势。

2020 年 12 月 1 日通过的关于“开展国际合作应对海员因冠状病毒病大流行而面临的挑战，支持全球供应链”的第 A/75/17 号联合国大会决议呼吁指定海员为关键工作者，并实行工业界建议的程序框架。此外，劳工组织理事会关于海事劳工问题和 COVID-19 疫情的第 340 号决议(修订版 2)旨在解决因 COVID-19 疫情而滞留在船上的海员所面临的可怕困境。另外，海事组织与劳工组织、民航组织和世卫组织协作，呼吁会员国在其国家 COVID-19 疫苗接种计划中优先为海员接种。

此外，海事组织组织了一系列关于海员在持续的 COVID-19 疫情期间所面临的挑战的区域研讨会。除了举行网络研讨会外，还为太平洋岛屿举行了圆桌会议，以便为会员国专门解决遣返问题提供必要支持。圆桌会议更具互动性且着重于支持斐济作为遣返各地和各国的滞留海员的枢纽中心，并寻求替代解决方案。与区域网络研讨会一样，太平洋圆桌会议也得到了联合国

驻地协调员等联合国机构、斐济和萨摩亚、劳工组织、世界粮食计划署以及国际航运公会(ICS)和国际运输工人联合会(ITF)等其他组织的支持。

## 能力建设

(参见第75/239号联大决议第10、19、20、30、31、36段)

尽管 COVID-19 疫情对海事组织的技术合作活动造成了严重影响，但是，本组织调整了工作做法，以便继续向最有需求的会员国提供技术援助。在此期间，优先考虑可以通过虚拟方式实施的技术援助，且侧重于人力资源开发和机制性能力建设，重点支持小岛屿发展中国家(SIDS)和最不发达国家(LDCs)，以及非洲沿岸国家的特殊航运需求。本组织还竭尽所能利用虚拟交付模式，继续实施长期主题项目下的各项活动。另外，在开发电子学习和远程学习方案方面也已投入大量工作，以便用于交付海事组织的技术援助活动。

## 国际海商法学院和世界海事大学

在 COVID-19 疫情的背景下，海事组织仍利用其两所全球海事培训院校，即位于瑞典马尔默的世界海事大学(WMU)和位于马耳他的国际海商法学院(IMLI)的能力，继续为国际海事界提供获得高等研究生海事教育的机会。自疫情开始以来，世界海事大学和国际海商法学院继续以虚拟方式提供不间断的业务。两所培训院校均以虚拟学习方式进行远程授课，两所机构均竭力通过各种应用程序，改进授课内容以及与学生的互动，以确保为其学生提供最佳服务。教职员工和学院职工也一直在线开展工作。这使得世界海事大学和国际海商法学院均顺利完成 2019-2020 学年的工作，并启动 2020-2021 学年的工作。

## 海事部门的女性

通过其口号为“培训—知名度—认可”的海事妇女计划，在加强妇女作为关键海事利益攸关方的参与度方面，海事组织采取了一种战略性方法。2019年12月，海事组织大会通过了关于《秉承2019年世界海事日成果，实现海事部门妇女无障碍工作环境》的第A.1147(31)号决议。该决议敦促，在未来几年进一步采取坚定行动，以促进整个海事部门的性别平等并实现无障碍环境。海事组织通过其技术合作方案，继续向在该计划下发起的七个妇女海事协会(WIMA)提供持续性支持，并改善航运业的性别平衡。

2020年1月，海事组织与妇女国际航运和贸易协会(WISTA International)签订了一份关于通过加强海事领域的合作以促进更大多样性和包容性的谅解备忘录(MoU)。2021年1月启动了海事组织和 WISTA International 的研究项目，以便收集海事部门所雇用妇女数量的数据并进行分析。

### **其他能力建设活动**

通过其奖学金计划，海事组织为政府提名的、特别是来自小岛屿发展中国家和最不发达国家的合格候选人提供奖学金，以便参加世界海事大学和国际海商法学院的研究生海事教育课程，以及其他培训院校提供的短期培训课程。在区域层面上，海事组织组织了虚拟网络研讨会，以促进海事部门在按照联合国可持续发展合作框架(UNSDCF)制定的国家战略和倡议中的重要性，并积极参加关于解决 COVID-19 疫情对非洲影响的战略的联合国非洲事务特别顾问办公室的会议。开发了一个实时主板面，用于更新相关联合国机构和组织有关非洲和 COVID-19 疫情的工作进展情况。

此外，海事组织协助索马里联邦政府组建了海事主管机关，以便在该国海事基础设施和资源因二十多年的内战被摧毁之后，协助该国及其地方当局加强海事部门的人力和机构能力。

### **应对 COVID-19 疫情对国际航运造成的后果的措施**

(参见第 75/239 号联大决议第 125 段)

除了解决由于疫情造成的船员换班危机外(见以上“海员的福祉”部分)，海事组织与会员国、其他联合国机构和航运界紧密合作，采取措施以应对疫情对全球海事界造成的不良影响，这也是因为认识到许多会员国希望获得如何解决某些问题的统一建议。

存储所有关于 COVID-19 疫情信息的中心库是海事组织的网站([www.imo.org](http://www.imo.org))，其中包括一个标题为“COVID-19 信息资料”的特设板块、秘书长的声明、新闻发布、以通函件形式发布的技术建议、从会员国收到的有关 COVID-19 疫情的通知摘要和世卫组织的建议，以及各类信息资料的链接。

已通过第 4204 号通函件及其增编发布了技术建议，散发了减轻疫情对海运和贸易影响的各种指南和措施，包括与其他联合国机构(世卫组织、劳工组织、民航组织和世界海关组织)的联合声明，以及航运界制定的指南。所散发的指南主要涉及国际贸易和供应链对 COVID-19 疫情时代可持续社会经济复苏的贡献；COVID-19 疫情期间保持船舶营运、港口开放和跨境贸易流动的协同行动；加快海运贸易和物流的数字化；COVID-19 疫情期间开展验船和证书延期的船旗国指南；以及为后疫情时代营运做好准备：港口社区系统、单一窗口和其他电子交换平台的考量和实用性等。