

发挥更大的作用。一项新的研究显示南非政府应填补海事技术差距，满足全球对于训练有素海员的需要。在一项由南非海事局和南非人力资源发展局共同合作，交通部赞助的调查报告显示南非要将其自身定位为在全球航运业和本国港口业模式转变中发展，在日益发展的南南贸易航线的黄金地段中获利。但援引自波罗的海及国际海事委员会（BIMCO）的报告称2%的人员不足暴露了在海事部门对老龄人员的过度依赖问题。此项研究所提出的措施将会在海事五个分部门落实到位，旨在促进南非航运业的发展。

BIMCO敦促船东避免使用EEDI弃权声明

BIMCO督促船东在应用新船能效设计指数(EEDI)时应避免使用弃权声明，同时在EEDI计算方面将为其提供帮助。从2013年开始，IMO要求使用EEDI计算新船的设计能效和CO2排放量的标准将强制使用。目前海洋环境保护委员会已投票通过，但允许船东在短期内暂不使用EEDI。

海运界将向海盗受害者提供援助

海运界为应对海盗困扰开展的“人道主义救助项目”得到了TK基金（Todd Krampitz Foundation）、ITF的海员基金（Seafarers' Trust）的资助及行业内的相关帮助。该项目旨在为海员及其家庭在遭遇灾难性的海盗袭击之前提供支持，过程中或之后提供专业、实用的援助，这一做法具有重要的创新和实用意义。

（以上信息由大连海事大学国际公约研究中心提供）

联合国有关机构在巴黎启动促进海洋和海岸地区管理的计划

2011年11月1日，联合国有关机构在巴黎启动了一项促进海洋和海岸地区管理的计划。计划中明确表示，尽管海洋覆盖了地球总面积的70%，但只有1%的海洋得到了保护。在联合国教科文组织（UNESCO）第36届综合大会上，介绍了此计划书的有关内容，并预备将此计划提交联合国可持续发展大会审议（里约20国集团峰会，2012年6月举行）。这一计划由联合国教科文组织（UNESCO）的政府间海洋学委员会（IOC）、联合国开发计划署（UNDP）、国际海事组织（IMO）和联合国粮食和农业组织（FAO）共同完成。

（吴淞海事处 朱明杰 译）

渔船船员培训和发证STCW-F公约 将于2012年生效

在帕劳批准1995年国际渔船船员培训、发证和值班标准公约（1995年STCW-F公约）后，该公约在2011年9月29日前已有15个缔约国批准，预计将于2012年9月29日正式生效。公约中规定了船长24米及以上的海洋渔船船员发证和最低培训要求。公约包含15条款和一个包含技术规定的附则。根据公约第12条的规定，本公约将在不少于15个国家批准本公约之日后的12个月生效。迄今为止已经批准该公约的国家有：加拿大、丹麦、冰岛、基里巴斯、拉脱维亚、毛里塔尼亚、摩洛哥、纳米比亚、挪威、帕劳、俄罗斯、塞拉利昂、西班牙、叙利亚和乌克兰。

国际海事组织秘书长Efthimios E. Mitropoulos对STCW-F公约即将生效表示欣慰，这标志着在加强海上安全方面又迈出了重要坚实的一步，而在2012年随即也将由国际海事组织在南非召开的旨在通过有关实施国际海事组织其他有关渔船安全的规定，即1977年托雷莫里诺斯国际渔船安全公约1993年议定书的协定的外交级会议。这一协定旨在促进1977年托雷莫里诺斯公约之1993年议定书生效。“渔民和渔船安全是国际海事组织任务的组成部分之一，但是两个由国际海事组织通过的有关渔船安全的规定基于一系列技术和法律的障碍尚未生效，而不幸的是渔船安全问题每年仍在造成大量的人员伤亡。而如今，随着2012年STCW-F公约的生效，以及我们所做的大量工作使得托雷莫里诺斯议定书成为具有法律强制力的安全规则，都将对挽救这一现状扮演重要的角色，”Mitropoulos说道。他表示希望在不久的将来托雷莫里诺斯议定书也能尽快达到生效条件的各项要求。（吴淞海事处 朱明杰 译）

MEPC设定碳标准 加快航运业环保进程

随着MEPC对MARPOL附录VI修正案的采纳，新船能源效率设计指标(Energy Efficiency Design Index, EEDI)以及现成船的船舶能源效率管理计划(Ship Energy Efficiency Management Plan, SEEMP)成为强制性并可望于2013年1月1日正式生效。根据EEDI规定，2015到2019年间建造的船舶将需要改善效率达10%，2020到2024年间建造的船舶则需增至20%，而2024年后建成的船舶需达到30%。SEEMP可建立改善能源效率机制，作为最佳实务系统，其对报告亦有详尽规定。

（编辑：李贺）