

ASAMBLEA
27º periodo de sesiones
Punto 7 del orden del día

A 27/Res.1037
20 diciembre 2011
Original: INGLÉS

RESOLUCIÓN A.1037(27)

**Adoptada el 22 de noviembre de 2011
(Punto 7 del orden del día)**

PLAN ESTRATÉGICO DE LA ORGANIZACIÓN (PARA EL SEXENIO 2012-2017)

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO la Parte I del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional y, en particular, su artículo 1 a),

RECORDANDO TAMBIÉN la Parte II de dicho Convenio, en particular sus artículos 2 a) y 2 c),

RECORDANDO ASIMISMO las resoluciones:

- A.900(21): "Objetivos de la Organización a partir del año 2000";
- A.901(21): "La OMI y la cooperación técnica a partir del año 2000"; y
- A.909(22): "Formulación de políticas en la OMI: establecimiento de las políticas y objetivos de la Organización",

RECORDANDO EN PARTICULAR las instrucciones impartidas en su vigésimo segundo periodo de sesiones al Consejo para que elaborara un plan estratégico en el que se resumieran los principios generales y los objetivos estratégicos de la Organización; y la adopción, en su vigésimo sexto periodo de sesiones, de la resolución A.1011(26): "Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2010-2015)", así como la instrucción impartida al Consejo en la misma para que examinara el Plan cada bienio,

COMPROMETIDA con el logro de las metas y objetivos de la Organización, de manera uniforme en todo el mundo, y con el establecimiento de prioridades claras destinadas a alcanzar dichas metas y objetivos,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Consejo en su 26º periodo de sesiones extraordinario,

1. APRUEBA el Plan estratégico de la Organización para el sexenio 2012-2017, que figura en el anexo de la presente resolución y que comprende:

- a) la declaración de misión;
 - b) las tendencias, novedades y retos en el sector del transporte marítimo y en la comunidad marítima en general a los que se prevé que deberá hacer frente la Organización durante el periodo anteriormente mencionado;
 - c) los principios estratégicos que la Organización deberá seguir en función de dichas tendencias, novedades y retos; y
 - d) los indicadores de resultados para evaluar la labor de la Organización;
2. PIDE al Consejo y al Secretario General, según proceda, que sigan de cerca los progresos y que analicen, conforme sea necesario, los mecanismos requeridos para examinar y actualizar los progresos alcanzados en el marco del Plan, teniendo en cuenta el Plan de acción de alto nivel elaborado por la Organización y las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización;
3. ENCARGA al Consejo que examine el Plan cada bienio;
4. DECIDE examinar los progresos alcanzados por la Organización en relación con el Plan, en su vigésimo octavo periodo de sesiones ordinario, basándose en un informe del Consejo;
5. REITERA SU PETICIÓN al Consejo y a todos los comités de que, cuando formulen recomendaciones para sus órdenes del día bienales durante el periodo que abarca el Plan estratégico, tengan presente la conveniencia de no programar, salvo en circunstancias excepcionales, más de una conferencia diplomática al año;
6. REVOCA la resolución A.1011(26).

ANEXO

PLAN ESTRATÉGICO DE LA ORGANIZACIÓN (PARA EL SEXENIO 2012-2017)

El presente Plan estratégico de la Organización abarca el sexenio 2012-2017 y consta de cuatro secciones:

- .1 la declaración de misión;
- .2 las tendencias y novedades en el sector del transporte marítimo y en la comunidad marítima en general y los retos que plantean a la Organización;
- .3 los principios estratégicos que la Organización desea seguir en este periodo; y
- .4 una serie de indicadores de resultados.

1 DECLARACIÓN DE MISIÓN

1.1 La misión de la Organización Marítima Internacional (OMI), en su calidad de organismo especializado de las Naciones Unidas, es fomentar, a través de la cooperación, un transporte marítimo seguro, protegido, ecológicamente racional, eficaz y sostenible. Esta misión se cumplirá mediante la adopción de las normas más estrictas posibles de protección y seguridad marítimas, eficacia de la navegación y prevención y control de la contaminación ocasionada por los buques, así como mediante la consideración de los asuntos jurídicos conexos y la implantación efectiva de los instrumentos de la OMI para que se apliquen de manera universal y uniforme.

2 TENDENCIAS, NOVEDADES Y RETOS

2.1 Para cumplir su misión en un mundo en constante evolución, la Organización debe afrontar numerosos retos. Los principios estratégicos de la Organización responden a las tendencias y novedades que actualmente caracterizan al sector naviero, según se exponen a continuación.

Globalización

2.2 El mundo globalizado en que vivimos se caracteriza por una circulación más libre de personas, bienes, servicios e información. Es un mundo más interconectado, en el que las decisiones que se adoptan en una parte de él afectan al resto. Con la expansión del comercio, ha aumentado la importancia del transporte marítimo como medio principal del intercambio comercial mundial. La globalización también ha contribuido a que entren en juego nuevos participantes en la esfera marítima. Por ejemplo, a través del proceso de fusión, los conglomerados y alianzas de empresas navieras, así como los operadores de terminales de ámbito mundial, ejercen una influencia creciente sobre el comercio internacional, el sector naviero y los asuntos relacionados con el transporte marítimo en general. Al mismo tiempo, se ha producido también una interacción mayor entre la OMI y otras organizaciones intergubernamentales y representantes del sector privado, como las asociaciones del sector y otros grupos con intereses particulares, que responde a la necesidad de un enfoque más amplio e integrador de los asuntos marítimos.

El reto para la OMI es:

- .1 adoptar una actitud anticipadora para identificar las tendencias y novedades que afecten al sector del transporte marítimo;*
- .2 mantener un enfoque amplio e integrador de los asuntos relacionados con el transporte marítimo;*
- .3 ser eficiente y eficaz a la hora de responder a las tendencias, novedades y sucesos relacionados con el transporte marítimo, evitando las orientaciones regionales o unilaterales que entren en conflicto con el marco reglamentario de la Organización; y*
- .4 lograr la participación de todos sus Miembros en la elaboración, formulación, adopción e implantación de políticas.*

Aumento de la inquietud por la seguridad marítima

2.3 Para la comunidad marítima en su conjunto, es prioritario mejorar la seguridad del sector garantizando que cada eslabón de la cadena de responsabilidad cumpla plenamente sus obligaciones. Los Estados de abanderamiento, rectores de puertos y ribereños, los propietarios de buques, las sociedades de clasificación y otros interesados tienen todos una función primordial que cumplir, como colectivo, en la implantación, mantenimiento y mejora de las normas del transporte marítimo. El acceso a la información, la transparencia y un enfoque integrador en la elaboración de las medidas apropiadas para implantar eficaz y uniformemente los instrumentos de la OMI son también factores clave para mejorar la seguridad marítima.

El reto para la OMI es mejorar las normas técnicas, operacionales y de gestión de la seguridad y eliminar los buques que no cumplan ni mantengan permanentemente dichas normas. Otro reto es determinar y evaluar los factores que influyen en la cultura de la seguridad y convertirlos en mecanismos prácticos y efectivos para seguir avanzando en el desarrollo de una cultura de la seguridad y de la calidad en toda la comunidad marítima.

Aumento de la inquietud por la protección marítima

2.4 Los Estados Miembros de la OMI y las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales han introducido conjuntamente medidas en el sector del transporte marítimo para mejorar la protección marítima y portuaria, prevenir y reprimir los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y evitar trastornos al comercio mundial y a las vías de navegación esenciales. Tras la adopción de enmiendas al Convenio SOLAS encaminadas a introducir el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, las medidas deben implantarse eficazmente con objeto de mejorar la protección marítima mundial. Al mismo tiempo, las medidas de protección no deben afectar más de lo debido a la eficacia del transporte marítimo y de las operaciones portuarias, menos aún en este mundo interconectado que tanto depende del comercio marítimo.

El reto para la OMI es fomentar la implantación efectiva de las medidas de protección e inculcar una idea de la importancia de la protección en las operaciones de las instalaciones portuarias y los buques, garantizando al mismo tiempo un equilibrio adecuado entre la facilitación del comercio y la fluidez y la eficacia que caracterizan al comercio por vía marítima.

Aumento de la inquietud por los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques

2.5 Los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques continúan siendo un peligro real y permanente para quienes hacen uso de los mares con fines pacíficos. El aumento del número, la ferocidad y el alcance geográfico de los sucesos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, que con demasiada frecuencia causan la muerte, lesiones o el secuestro de la gente de mar, ha obligado a las Naciones Unidas, a los organismos regionales, a los Gobiernos, tanto en nombre propio como colectivamente, a las fuerzas militares, a las compañías navieras, a los armadores y a las tripulaciones de los buques a colaborar para librar al mundo de la amenaza que supone la piratería. La OMI ha continuado elaborando orientaciones para los Estados Miembros y el sector del transporte marítimo sobre medidas destinadas a impedir o prevenir el éxito de los ataques de piratería, y a investigar los delitos. Reconociendo que, si bien la piratería se manifiesta en el mar, la raíz del problema se encuentra en tierra, la OMI también ha fomentado el establecimiento de iniciativas regionales encaminadas a crear capacidades en los Estados para abordar la piratería de manera colectiva.

El reto para la OMI es elaborar orientaciones de la Organización y fomentar su aplicación, así como alentar la adhesión a las mejores prácticas de gestión establecidas por el sector, de manera que, al transitar por zonas infestadas de piratas, los buques tomen todas las medidas de autoprotección recomendadas que proceda, y velar por que dichas medidas se mantengan actualizadas y sean adecuadas y proporcionales a la amenaza que realmente existe, y fomentar la articulación y coordinación efectivas de los esfuerzos mundiales para abordar la piratería y los robos a mano armada contra los buques.

Aumento de la conciencia medioambiental

2.6 La mejora de una política ambiental sostenible para el sector del transporte marítimo sigue siendo una cuestión de gran relevancia. Además, la mayor preocupación por el impacto de las actividades del transporte marítimo mundial en el medio ambiente ha impulsado más aún los esfuerzos que realiza la Organización para aumentar la sensibilización, fomentar la responsabilidad social corporativa del sector del transporte marítimo y crear medios sostenibles y que respeten el medio ambiente para reducir al mínimo los efectos negativos del transporte marítimo, como por ejemplo los destinados a reducir la contaminación atmosférica, abordar el cambio climático a través de una mejora del rendimiento energético de los buques y otras medidas, garantizar la conservación de los ecosistemas y la biodiversidad e impedir la introducción en el medio marino de contaminantes procedentes de los buques. La preocupación por el medio ambiente se ha traducido también en la búsqueda de las medidas más seguras y eficaces posibles para reciclar los buques, que también está abordando la OMI.

El reto para la OMI, de acuerdo con la importancia global que se concede al desarrollo sostenible, es:

- .1 adoptar una actitud anticipadora para determinar las actividades y sucesos del transporte marítimo que puedan afectar adversamente al medio ambiente y, por consiguiente, elaborar las correspondientes medidas preventivas;*
- .2 contribuir a los esfuerzos internacionales por reducir la contaminación atmosférica y abordar el cambio climático;*

- .3 *elaborar estrategias eficaces para la preparación y lucha contra los sucesos marítimos con objeto de mitigar su impacto sobre el medio ambiente; y*
- .4 *lograr que los buques nuevos sean más respetuosos con el medio ambiente aplicándoles el concepto "de principio a fin", y facilitar al mismo tiempo soluciones viables para el reciclaje de los buques existentes.*

Fomento de la eficacia del transporte marítimo

2.7 Con el aumento de las medidas normativas de seguridad marítima, protección marítima y protección ambiental, es necesario lograr un equilibrio adecuado entre los múltiples objetivos de la Organización, a saber, una navegación segura, protegida y eficiente en mares limpios, para que dichas medidas no repercutan indebidamente en la eficiencia del transporte marítimo. La elaboración e implantación de medidas para fomentar la eficiencia de la navegación mediante una mejor labor normativa que incluya la eliminación de prescripciones innecesarias, desproporcionadas u obsoletas, es fundamental para que este sector siga siendo útil al transporte marítimo internacional y al comercio mundial.

El reto para la OMI es seguir fomentando y elaborando medidas para facilitar el transporte marítimo, por ejemplo, mediante la reducción de obstáculos y formalidades y la creación de sistemas mejorados para facilitar el comercio marítimo, garantizando así que se logre el equilibrio adecuado entre la seguridad marítima, la protección marítima y la protección ambiental y la eficiencia de la navegación para que el comercio por vía marítima se siga desarrollando de forma fluida y eficaz.

Mayor énfasis en el factor humano

2.8 Una de las principales causas de sucesos son las deficiencias relacionadas con la actuación del personal en todos los niveles de la cadena de responsabilidad. La OMI continuará centrando sus esfuerzos en abordar este problema. A medida que la OMI se esfuerza por el pleno cumplimiento de sus instrumentos, cada vez que ocurra un suceso provocado por un error humano la atención se centrará en la eficacia de esos instrumentos. Por otra parte, los avances tecnológicos y en la impartición de formación ofrecerán nuevas oportunidades que la OMI podrá aprovechar para mejorar la contribución del factor humano a la seguridad marítima, la protección marítima y la protección del medio ambiente.

El reto para la OMI es hacer mayor hincapié en la contribución del factor humano a un transporte marítimo más seguro, protegido y ecológicamente racional, y seguir perfeccionando, continuamente, las medidas destinadas a mejorar la actuación del personal en el sector marítimo.

La vida humana en el mar

2.9 En relación con la misión fundamental de la OMI de proteger la vida humana en el mar, la introducción de buques de pasaje con capacidad para varios miles de personas, el creciente uso de transbordadores y naves de gran velocidad que prestan servicios nacionales e internacionales y proporcionan medios de transporte nacionales, regionales y archipelágicos esenciales, el número creciente de migrantes transportados por mar, los casos de polizonaje y actos de piratería y robos a mano armada que siguen produciéndose y la continua pérdida de vidas de gente de mar y de pescadores en el mar han contribuido a que aumente la inquietud sobre la seguridad de la vida humana en el mar y sobre el éxito de las operaciones de búsqueda y salvamento en casos de peligro, en particular por lo que se refiere a la seguridad y la protección de los buques y la idoneidad de los medios actuales para hacer frente a las situaciones de emergencia.

El reto para la OMI es velar por que todos los sistemas relacionados con la seguridad de la vida humana en el mar sean adecuados, incluidos los previstos en casos de grandes concentraciones de personas, y por la implantación de medidas eficaces para abordar las cuestiones relacionadas con migrantes transportados por mar, polizones y los aspectos humanitarios asociados con la piratería y los robos a mano armada contra los buques.

La importancia de la creación de capacidad para garantizar la aplicación universal y uniforme de los instrumentos de la OMI

2.10 El Programa integrado de cooperación técnica de la OMI (PICT) es crucial a la hora de ayudar a los países en desarrollo a implantar los instrumentos de la OMI para lograr un transporte marítimo más seguro y protegido e incrementar la protección del medio ambiente y la facilitación del tráfico marítimo internacional, y además contribuye a que los países en desarrollo puedan alcanzar los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) pertinentes. Gracias a ello, el PICT contribuye activamente, de conformidad con la resolución A.901(21), a las dimensiones económicas, sociales y ambientales del desarrollo sostenible y, por consiguiente, a cumplir los objetivos de las conferencias pertinentes de las Naciones Unidas, desde la CNUMAD 1992 hasta la CNUMAD 2012, y garantizar un seguimiento adecuado de dichas conferencias constituye también un foco principal del PICT. De este modo, la importancia del PICT aumenta cada vez que la OMI enmienda instrumentos existentes o elabora instrumentos nuevos, en los que deberían tenerse en cuenta las necesidades particulares de los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países menos adelantados y el efecto que en ellos tienen tales instrumentos. Por consiguiente, es preciso que la Organización mantenga y refuerce su capacidad para satisfacer la tradicional y creciente necesidad de asistencia técnica de los países en desarrollo, en especial procurando alcanzar la sostenibilidad financiera a largo plazo, la eficiencia y la eficacia del PICT.

El reto para la OMI es conseguir un medio equitativo y sostenible de financiar el PICT y mejorar su ejecución, eficiencia y eficacia.

La tecnología como motor importante del cambio en el sector del transporte marítimo

2.11 Los avances tecnológicos han creado nuevas oportunidades, pero también pueden traer consigo consecuencias negativas. Así pues, existen nuevas oportunidades para mejorar algunas de las iniciativas de la OMI, desde la seguridad y la protección marítimas a la protección del medio ambiente y la facilitación del tráfico marítimo internacional. Los avances de la informática y las comunicaciones brindan la oportunidad de desarrollar la gestión de conocimientos a fin de aumentar la transparencia y las posibilidades de acceso a la información.

El reto para la OMI es:

- .1 garantizar que, cuando se adopte algún avance tecnológico, se aumenten con ello, según sea el caso, la seguridad marítima, la protección marítima, la protección del medio ambiente y la facilitación del tráfico marítimo internacional, y tener en cuenta la necesidad de que su aplicación sea mundial;*
- .2 garantizar la correcta aplicación de la informática en el seno de la Organización y proporcionar un mejor acceso a dicha información al sector del transporte marítimo y a otros sectores; y*

- .3 *garantizar que el nuevo equipo que se va a utilizar a bordo se haya concebido y fabricado teniendo en cuenta las necesidades, aptitudes y capacidades de todos los usuarios.*

3 PRINCIPIOS ESTRATÉGICOS

Introducción

3.1 Los principios estratégicos (PE) que la OMI deberá adoptar para alcanzar los objetivos de su misión en los años venideros pueden englobarse en las tres categorías generales siguientes:

- .1 mejora de la posición y la eficacia de la Organización;
- .2 elaboración y mantenimiento del marco general para un transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional; y
- .3 mejora de la imagen del transporte marítimo e inculcación de una cultura de la calidad y una conciencia medioambiental en el seno de la comunidad marítima.

3.2 La actuación de la Organización en estas tres categorías se vigilará con arreglo a una serie de indicadores de resultados, indicadores clave de resultados y mediciones de los resultados. Los números de los correspondientes indicadores de resultados figuran al final de cada principio estratégico.

Mejora de la posición y la eficacia de la OMI

PE 1 La OMI es el principal foro internacional para todas las cuestiones técnicas de todo tipo que afectan al transporte marítimo internacional y las correspondientes cuestiones jurídicas. El sello distintivo de la OMI será un enfoque amplio e integrador en relación con tales cuestiones. A fin de mantener esa primacía, la OMI deberá:

- .1 desempeñar más a fondo su papel en los asuntos marítimos en relación con otras organizaciones intergubernamentales, para abordar eficaz y exhaustivamente las complejas cuestiones que son competencia de diferentes organismos;
- .2 hacer colaborar activamente a las distintas partes interesadas, nuevas o ya existentes, en el ámbito del transporte marítimo, incluidas las organizaciones no gubernamentales, el sector y la población en general, para garantizar un enfoque más integrador de la toma de decisiones; y
- .3 intentar activamente conseguir sinergias y evitar la duplicación de los esfuerzos realizados por otros organismos de las Naciones Unidas en cuestiones marítimas.

Indicadores de resultados: 1, 2, 3, 16, 17 y 19

Indicadores clave de resultados: G, H, I, J y R

PE 2 La OMI fomentará el cumplimiento de los instrumentos que rigen el transporte marítimo internacional a escala mundial y promoverá su implantación uniforme por parte de los Estados Miembros.

Indicadores de resultados: 1, 2, 3 y 14

Indicadores clave de resultados: G, H, I, J, K, L, M y N

- PE 3 Con objeto de mejorar su contribución al desarrollo sostenible, la OMI reforzará sus programas de creación de capacidad marítima y centrará su atención en:
- .1 establecer asociaciones para la creación de capacidad con los gobiernos, otras organizaciones y el sector;
 - .2 garantizar la sostenibilidad a largo plazo del PICT;
 - .3 contribuir al logro de los ODM y al de los resultados pertinentes de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible 2012 a través de la elaboración de proyectos principales que se centren en cuestiones emergentes;
 - .4 satisfacer las necesidades de sus Estados Miembros en desarrollo; y
 - .5 perfeccionar la ejecución, utilización, eficacia y eficiencia de sus programas de cooperación y asistencia técnica.

Indicadores de resultados: 1, 14 y 15

Indicadores clave de resultados: G, I, K, L, M, N y O

- PE 4 En su seno, la OMI debería responder con eficacia y eficiencia a las nacientes tendencias, novedades y desafíos y luchar por conseguir la excelencia en su gestión y gobernanza institucional. Además del Plan estratégico, establecerá y mantendrá un marco para la gestión de riesgos. El Consejo proporcionará un liderazgo con visión de futuro y los comités estarán óptimamente estructurados y contarán con el respaldo de una Secretaría eficiente y eficaz. Dentro de las consignaciones bienales aprobadas, la Secretaría de la OMI dispondrá de recursos y conocimientos suficientes para llevar a cabo los planes de trabajo de la Organización, y ésta utilizará eficazmente la informática y la tecnología de las comunicaciones en su gestión y administración.

Indicador de resultados: 16

Indicadores clave de resultados: P y Q

Elaboración y mantenimiento de un marco amplio para un transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional

- PE 5 La OMI otorgará la máxima prioridad a la seguridad de la vida humana en el mar. En particular, se concederá una mayor importancia a:
- .1 garantizar que todos los sistemas relacionados con la mejora de la seguridad de la vida humana en el mar sean adecuados, incluidos los previstos en casos de grandes concentraciones de personas;
 - .2 mejorar las normas técnicas, operacionales y de gestión de la seguridad;
 - .3 eliminar los buques que no cumplan ni mantengan permanentemente dichas normas; y
 - .4 hacer más hincapié en el papel del factor humano en un transporte marítimo seguro.

Indicadores de resultados: 3, 4, 5, 11, 12 y 13

Indicadores clave de resultados: A, B, G, H, I y J

PE 6 La OMI intentará mejorar la protección de la red del transporte marítimo, incluidas las vías de navegación esenciales, y reducir el número de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, así como la frecuencia con la que se producen los casos de polizonaje:

- .1 promoviendo un enfoque integral y de cooperación, tanto entre los Estados Miembros de la Organización como entre la OMI y otras organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales;
- .2 haciendo que se conozcan mejor las medidas de protección marítima de la Organización y promoviendo la implantación efectiva de dichas medidas;
- .3 haciendo que se conozcan mejor las medidas de la OMI contra los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques y fomentando su implantación efectiva;
- .4 haciendo más hincapié en el papel del factor humano y salvaguardando los derechos humanos de la gente de mar en un transporte marítimo protegido; y
- .5 haciendo más hincapié en la seguridad y protección de la gente de mar.

Indicadores de resultados: 6, 7, 11, 12 y 15

Indicadores clave de resultados: E, F, I, J, N y O

PE 7 La OMI se centrará en reducir y eliminar los efectos negativos del transporte marítimo en el medio ambiente:

- .1 identificando y abordando los posibles efectos negativos;
- .2 elaborando y facilitando la implantación de medidas eficaces para mitigar y combatir el impacto en el medio ambiente de los sucesos relacionados con el transporte marítimo y la contaminación ocasionada por las operaciones de los buques;
- .3 contribuyendo a los esfuerzos internacionales por reducir la contaminación atmosférica y abordar el cambio climático; y
- .4 haciendo más hincapié en el papel del factor humano en un transporte marítimo ecológicamente racional.

Indicadores de resultados: 8, 9, 10, 11 y 12

Indicadores clave de resultados: C, D, I, J, N y O

PE 8 La OMI intentará garantizar que las medidas destinadas a fomentar un transporte marítimo seguro, protegido y ecológicamente racional no afecten indebidamente a la eficacia de dicho transporte. Asimismo, revisará continuamente dichas medidas para garantizar su idoneidad, eficacia y pertinencia, utilizando para ello los mejores medios disponibles, desarrollando así una mejor labor normativa que carezca de prescripciones administrativas innecesarias o desproporcionadas. La Organización someterá periódicamente a examen las disposiciones administrativas de los convenios e instrumentos obligatorios existentes con miras a encontrar soluciones mejores y más eficientes para las prescripciones administrativas que sean necesarias. Asimismo, se modificarán y/o eliminarán las disposiciones de los

convenios e instrumentos obligatorios existentes que hayan pasado a ser innecesarias y/u onerosas, sin por ello comprometer la seguridad y la protección marítimas ni la protección del medio ambiente.

Indicadores de resultados: 1, 2, 3 y 20
Indicadores clave de resultados: G y H

PE 9 La OMI prestará especial atención a las necesidades relacionadas con el transporte marítimo de los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y de los países menos adelantados (PMA).

Indicador de resultados: 14
Indicadores clave de resultados: K, L, M, N y O

PE 10 La OMI aplicará normas basadas en objetivos para la seguridad marítima y la protección del medio ambiente.

Indicador de resultados: 18
Indicadores clave de resultados: A y B

Mejora de la imagen del transporte marítimo, cultura de la calidad y conciencia medioambiental

PE 11 La OMI, en colaboración con otras partes interesadas, intentará mejorar la imagen del transporte marítimo ante la sociedad en general en relación con la seguridad, la protección marítima y la protección del medio ambiente:

- .1 divulgando activamente la gran importancia del transporte marítimo como medio de transporte de personas y mercancías seguro, protegido y ecológicamente racional y subrayando el papel de la Organización a este respecto; y
- .2 intensificando aún más en consecuencia sus programas de difusión pública.

Indicadores de resultados: 4 b), 5 b), 6, 7, 8, 10, 11, 14 y 17 b)
Indicadores clave de resultados: R, S, T y U

PE 12 La OMI asumirá el liderazgo en la mejora de la calidad del transporte marítimo:

- .1 estimulando la utilización de las mejores técnicas disponibles, siempre que el costo no sea excesivo, en todas las facetas del transporte marítimo;
- .2 estimulando la gestión adecuada de los buques;
- .3 fomentando y mejorando la disponibilidad de la información relativa a la seguridad y la protección de los buques y el medio ambiente, así como el acceso a dicha información, incluidos los datos relacionados con siniestros (es decir, la transparencia);
- .4 asegurándose de que todas las partes interesadas entiendan y acepten sus responsabilidades en lo referente a un transporte marítimo seguro, protegido y ecológicamente racional, mediante el desarrollo, entre dichas partes, del concepto de "cadena de responsabilidad"; y
- .5 determinando, correlacionando y evaluando los factores que influyen en la cultura de la seguridad, la protección y el medio ambiente, incluida la interacción humana a bordo de los buques, y creando mecanismos prácticos y eficaces para abordar dichos factores.

Indicadores de resultados: 3, 11 y 12
Indicadores clave de resultados: G, H, I y J

PE 13 La OMI intentará aumentar la conciencia medioambiental en la comunidad marítima.

Indicadores de resultados: 10, 11 y 12
Indicadores clave de resultados: I, J, N y O

4 INDICADORES DE RESULTADOS, INDICADORES CLAVE DE RESULTADOS Y MEDICIÓN DE LOS RESULTADOS

4.1 Los indicadores de resultados que figuran en el cuadro 1 se han elaborado en el marco de la declaración de misión de la Organización y se basan en los principios estratégicos, con la finalidad de lograr los siguientes objetivos:

- .1 un transporte marítimo seguro;
- .2 un transporte marítimo protegido;
- .3 un transporte marítimo ecológicamente racional;
- .4 un transporte marítimo eficaz;
- .5 un transporte marítimo sostenible;
- .6 la adopción de las normas más estrictas posibles;
- .7 la implantación de los instrumentos; y
- .8 la creación de capacidad.

4.2 Los indicadores clave de resultados del cuadro 2 se han elaborado también en el marco de la declaración de misión de la Organización y a partir de esferas que permiten medir los avances con respecto a los principios estratégicos basados en objetivos a largo plazo.

4.3 La medición de los resultados mediante los indicadores clave de resultados se complementará con la elaboración de métodos estadísticos apropiados para abordar las esferas de medición anteriormente mencionadas y, en particular, responder a las siguientes preguntas:

- .1 ¿En qué grado consiguen las normas de la OMI el efecto deseado?
- .2 ¿En qué grado se reconoce la necesidad de crear/adaptar normas y se toman medidas en consecuencia?
- .3 ¿En qué grado implantan, cumplen y hacen aplicar los Estados Miembros de la OMI las normas de la OMI?
- .4 ¿En qué grado ayuda la OMI a sus Estados Miembros a implantar, cumplir y hacer aplicar sus normas?
- .5 ¿Qué grado de eficiencia y eficacia alcanza la labor realizada para cumplir los principios estratégicos de la OMI?
- .6 ¿En qué grado desempeña la OMI sus funciones de difusión pública y sus obligaciones para con la población?

CUADRO 1

| Indicadores de resultados | | Definición |
|---------------------------|--|--|
| 1 | Adhesión a los convenios | Porcentaje de Estados Miembros de la OMI que han ratificado cada uno de los convenios y protocolos de la Organización |
| 2 | Entrada en vigor | Porcentaje y número de convenios adoptados que aún no han entrado en vigor |
| 3 | Implantación y cumplimiento | <ul style="list-style-type: none"> a) Número y porcentaje de Estados Miembros que se han presentado voluntarios para someterse a una auditoría b) Número y porcentaje de Estados Miembros que han sido objeto de una auditoría c) Número y porcentaje de Estados Miembros que han presentado candidatos a auditores d) Número y porcentaje de candidatos a auditores que han llevado a cabo auditorías e) Número de actividades de asistencia técnica llevadas a cabo tras las auditorías |
| 4 | Pérdidas de vidas humanas | <ul style="list-style-type: none"> a) Número de pérdidas de vidas humanas (gente de mar, pescadores y pasajeros) a causa de accidentes y sucesos relacionados con la seguridad en buques regidos por los convenios y otros instrumentos de la OMI b) Porcentaje de pérdidas de vidas humanas (gente de mar, pescadores y pasajeros) a causa de accidentes y sucesos relacionados con la seguridad en buques regidos por los convenios y otros instrumentos de la OMI, en relación con el número total de vidas en peligro |
| 5 | Pérdidas de buques | <ul style="list-style-type: none"> a) Número de pérdidas de buques regidos por los convenios de la OMI, por causas relacionadas con la seguridad* que no sean las declaradas como pérdidas totales constructivas a efectos del seguro b) Porcentaje de pérdidas de buques regidos por los convenios de la OMI, por causas relacionadas con la seguridad que no sean las declaradas como pérdidas totales constructivas a efectos del seguro, en relación con el número total de buques regidos por los convenios de la OMI |
| 6 | Fallos en la protección | Número de pérdidas de buques y de vidas humanas debidas a fallos en la protección y número de casos de terrorismo en buques regidos por el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS |
| 7 | Actos de piratería y robos a mano armada | Número de pérdidas de buques y de vidas humanas debidas a actos de piratería y robos a mano armada, y número de casos de este tipo perpetrados contra los buques dedicados a viajes internacionales |
| 8 | Contaminación del agua ocasionada por los buques | <ul style="list-style-type: none"> a) Toneladas de hidrocarburos descargados en el mar, tanto durante las operaciones normales de los buques como accidentalmente, desde buques regidos por instrumentos de la OMI b) Número de derrames ocurridos en buques regidos por instrumentos de la OMI c) Porcentaje de hidrocarburos (carga y combustible) descargados en el mar en relación con la cantidad total transportada por vía marítima |

* Es decir, que **no** son accidentes ni sucesos debidos a fallos en la protección o a actos de piratería o robos a mano armada, o cuya prevención se aborda en otros convenios internacionales.

| Indicadores de resultados | | Definición |
|---------------------------|--|---|
| 9 | Contaminación atmosférica y emisiones de CO ₂ ocasionadas por los buques | <p>a) Promedio móvil trienal del contenido de azufre del fueloil entregado a los buques</p> <p>b) Toneladas de NO_x, SO_x y CO₂ descargadas desde buques regidos por instrumentos de la OMI</p> <p>c) Porcentaje de toneladas estimadas de SO_x, NO_x y CO₂ descargadas anualmente a razón de tonelada por milla, de carga transportada por vía marítima</p> |
| 10 | Conciencia medioambiental | <p>a) Movilización por parte de la OMI de fondos de donantes para programas medioambientales</p> <p>b) Número de proyectos patrocinados, iniciados y financiados por la OMI</p> <p>c) Número de acuerdos de colaboración con grupos regionales para hacer frente a la contaminación, tales como el REMPEC, la ROCRAM y el Convenio de Barcelona</p> |
| 11 | Índice de detenciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto | Índices de las detenciones efectuadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto, según los análisis realizados por los diversos órganos de la Organización a partir de los datos presentados por los Estados Miembros |
| 12 | Índice de incumplimiento en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto | Índices de incumplimiento en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto, según los análisis realizados por los diversos órganos de la Organización a partir de los datos presentados por los Estados Miembros |
| 13 | Certificados fraudulentos | Número de casos de certificados fraudulentos y de refrendos de certificados fraudulentos, de cualquier tipo, notificados a la OMI |
| 14 | Prestación de asistencia técnica | <p>a) Porcentaje de actividades previstas ejecutadas</p> <p>b) Actividades ejecutadas: número de misiones de asesoramiento y número de eventos de formación</p> <p>c) Número de asociaciones con gobiernos, con otras organizaciones y con el sector</p> <p>d) Número de alumnos en instituciones de la OMI y cursillos patrocinados por la Organización</p> <p>e) Días por persona asignados a la formación bajo las siguientes categorías: largo plazo (seis meses y más), medio plazo (cuatro semanas a seis meses) y corto plazo (hasta cuatro semanas)</p> <p>f) Respuestas, tanto cualitativas como cuantitativas, de las autoridades marítimas que han recibido asistencia técnica en el periodo sometido a examen</p> |
| 15 | Sostenibilidad del PICT | Porcentaje y valor de la financiación externa e interna |
| 16 | Lapso de tiempo | Tiempo dedicado a la elaboración de los convenios y otros instrumentos de la OMI en relación con el tiempo previsto |
| 17 | El papel de la OMI | <p>a) Número de Miembros de la OMI en comparación con el número de Miembros de las Naciones Unidas</p> <p>b) Nivel de participación de las organizaciones intergubernamentales y de las organizaciones no gubernamentales autorizadas en las reuniones de la OMI</p> |
| 18 | Normas basadas en objetivos | Avances realizados en la aplicación de las normas basadas en objetivos para la seguridad marítima y la protección del medio ambiente |

| Indicadores de resultados | | Definición |
|----------------------------------|---|---|
| 19 | Labor de otros organismos de las Naciones Unidas | a) Incorporación de orientaciones estratégicas específicas facilitadas por órganos de la OMI a las decisiones sobre política general y programas de otros organismos de las Naciones Unidas (es decir, en sus instrumentos convencionales, códigos, resoluciones, directrices, etc., programas de trabajo y actividades técnicas) b) Número de grupos mixtos de trabajo establecidos c) Número de asociaciones (memorandos de entendimiento u otros acuerdos) establecidos d) Número de programas conjuntos de cooperación técnica |
| 20 | Eficacia del transporte marítimo: facilitación del tráfico marítimo internacional | a) Número y porcentaje de Estados Miembros que son parte en el Convenio de Facilitación b) Número y porcentaje de Gobiernos Contratantes del Convenio de Facilitación que han notificado diferencias entre sus prácticas y las normas del Convenio c) Número y porcentaje de Gobiernos Contratantes del Convenio de Facilitación que han notificado que sus prácticas se ajustan a las prácticas recomendadas del Convenio |

CUADRO 2

| Esfera de medición y objetivo conexo a largo plazo | Indicadores clave de resultados |
|--|--|
| <p>Seguridad</p> <p>Objetivo a largo plazo: reducción del número de pérdidas de vidas humanas y buques regidos por los convenios de la OMI</p> | <p>A Número de pérdidas de vidas humanas (gente de mar y pasajeros) a causa de accidentes y sucesos relacionados con la seguridad en buques regidos por los convenios y otros instrumentos de la OMI, en relación con el número total de vidas en peligro (por millón de vidas)</p> <p>B Número de pérdidas de buques regidos por los convenios de la OMI, por causas relacionadas con la seguridad que no sean las declaradas como pérdidas totales constructivas a efectos del seguro, en relación con el número total de buques regidos por los convenios de la OMI (por millar de buques)</p> |
| <p>Contaminación</p> <p>Objetivo a largo plazo: reducción de las toneladas de hidrocarburos descargadas y gramos de CO₂ descargados desde buques de navegación internacional</p> | <p>C Toneladas de hidrocarburos descargadas por tonelada-milla (por millón de toneladas-milla)</p> <p>D Gramos de CO₂ descargados por tonelada-milla de carga transportada por vía marítima</p> |
| <p>Protección</p> <p>Objetivo a largo plazo: reducir al mínimo los sucesos relacionados con la protección en los buques y contribuir a la reducción de los sucesos de piratería</p> | <p>E Número de sucesos relacionados con la protección en buques regidos por el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS</p> <p>F Número de sucesos de piratería en relación con el número total de buques dedicados a viajes internacionales (por millar de buques)</p> |
| <p>Implantación y cumplimiento de la legislación</p> <p>Objetivo a largo plazo: fomentar un aumento de las ratificaciones, el cumplimiento y la aplicación de los convenios de la OMI</p> | <p>G Índice promedio de ratificaciones de todos los convenios por todos los Estados Miembros (índice porcentual)</p> <p>H Índice promedio de ratificaciones con respecto al arqueo mundial y todos los convenios (índice porcentual)</p> <p>I Índice promedio de detenciones efectuadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto con respecto a todos los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto (índice porcentual)</p> <p>J Índice promedio de casos de incumplimiento detectados en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto con respecto a todos los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto (índice porcentual)</p> |
| <p>Cooperación técnica y creación de capacidad</p> <p>Objetivo a largo plazo: responder a las necesidades de asistencia técnica de los Estados Miembros de la OMI y reforzar la cooperación con las partes interesadas y los socios donantes pertinentes</p> | <p>K Número de misiones de asesoramiento</p> <p>L Número de eventos de formación</p> <p>M Número de alumnos en instituciones de la OMI y en eventos de formación patrocinados por la OMI</p> <p>N Número de asociaciones con gobiernos, organizaciones y el sector</p> <p>O Gasto total</p> |

| Esfera de medición y objetivo conexo a largo plazo | Indicadores clave de resultados |
|---|--|
| <p>Resultados y situación financiera</p> <p>Objetivo a largo plazo: proporcionar un flujo de ingresos y garantizar la solvencia financiera para la labor de la OMI</p> | <p>P Tasa de recaudación de las contribuciones de los Estados Miembros (porcentaje de las contribuciones anuales actuales recibidas de todos los Estados Miembros)</p> <p>Q Activo menos pasivo en el Fondo General, Fondo de Capital de la Sede, Fondo Comercial , Fondo de Operaciones, Fondo de Formación y Desarrollo, Fondo de Pagos por Rescisión de Nombramiento y Fondo de Cooperación Técnica</p> |
| <p>Actividades de difusión pública</p> <p>Objetivo a largo plazo: comprensión, por parte de la opinión pública, de la función de la OMI establecida en su declaración de misión y de sus logros a este respecto</p> | <p>R Publicaciones de difusión: cifras e idiomas</p> <p>S Actividades relacionadas con los medios de comunicación: entrevistas, comunicados de prensa, campañas y publicidad</p> <p>T Sitios de la OMI en la Red: número de páginas e información, por tema, a disposición del público y número de visitas</p> <p>U Gastos anuales en actividades de difusión pública</p> |