



ASAMBLEA  
23º periodo de sesiones  
Punto 9 del orden del día

A 23/Res.944  
18 marzo 2004  
Original: INGLÉS

**Resolución A.944(23)**

**Adoptada el 25 de noviembre de 2003  
(Punto 9 del orden del día)**

**PLAN ESTRATÉGICO DE LA ORGANIZACIÓN  
(PARA EL SEXENIO 2004-2010)**

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, particularmente sus artículos 2 a) y c),

RECORDANDO ASIMISMO la resolución A.900(21), Objetivos de la Organización a partir del año 2000, y la resolución A.909(22), Formulación de políticas en la OMI: establecimiento de las políticas y objetivos de la Organización,

RECORDANDO EN PARTICULAR las instrucciones impartidas al Consejo en su 22º periodo de sesiones de que elaborara un plan estratégico en el que se resumieran los principios generales y los objetivos estratégicos de la Organización,

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

HABIENDO EXAMINADO la recomendación formulada por el Consejo en su 22º periodo de sesiones extraordinario,

1. REFRENDA y ADOPTA la declaración de misión de la Organización;

Por economía, del presente documento no se ha hecho más que una tirada limitada. Se ruega a los señores delegados que traigan sus respectivos ejemplares a las reuniones y que se abstengan de pedir otros.

2. APRUEBA el Plan estratégico de la Organización para el sexenio 2004-2010 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 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;
3. ENCARGA al Consejo y al Secretario General, según proceda, que establezcan el mecanismo de supervisión necesario para examinar y actualizar los progresos realizados en el marco del Plan;
4. ENCARGA ADEMÁS al Consejo que examine el Plan cada bienio;
5. DECIDE examinar el progreso del Plan en su vigésimo cuarto periodo de sesiones ordinario, basándose en un informe del Consejo.

\*\*\*

## ANEXO

### PLAN ESTRATÉGICO DE LA ORGANIZACIÓN (PARA EL SEXENIO 2004-2010)

Este es el primer Plan estratégico de la Organización y abarca el sexenio 2004-2010. Consta de cuatro apartados:

- .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 para la Organización;
- .3 los principios estratégicos que la Organización va a seguir en este periodo;
- .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 marítima, 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 PARA LA OMI**

2.1 Para cumplir su misión en un mundo inmerso constantemente en el cambio, la Organización debe afrontar numerosos retos. Los principios estratégicos de la Organización responden a las tendencias y novedades que caracterizan al sector naviero hoy en día, según se exponen a continuación.

##### **Globalización**

2.2 El mundo globalizado en que vivimos se caracteriza por la libre circulación de personas, bienes e información. Es un mundo más interconectado, en el que las decisiones que se adoptan en una parte de él afectan al resto. Junto con la expansión del comercio, aumenta la importancia del transporte marítimo como medio principal del intercambio mundial. La globalización también ha contribuido a que entren en juego nuevos participantes en la esfera marítima. Por ejemplo, los grandes conglomerados y alianzas de empresas, así como los operadores de terminales de ámbito mundial, ejercen una gran influencia sobre el comercio internacional, el sector naviero y los asuntos marítimos en general. Al mismo tiempo, existe la inquietud de que las normas del transporte marítimo puedan verse comprometidas por la liberalización y la competencia que invaden el sector marítimo. También se ha producido una creciente interacción entre la OMI y otras organizaciones intergubernamentales y representantes del sector privado,

como las asociaciones del sector y otros grupos de presión, dada la necesidad de un enfoque más amplio e integrado de los asuntos marítimos.

*El reto para la OMI es:*

- .1 anticiparse en identificar las tendencias y novedades que afecten al sector del transporte marítimo;*
- .2 adoptar un enfoque general y exhaustivo en cuanto a los asuntos marítimos;*
- .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 en conflicto con el marco reglamentario de la Organización;*
- .4 lograr la participación de todos sus Miembros en la formulación y adopción de políticas.*

### **Aumento de la inquietud sobre 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, en su conjunto, 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 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 global de 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 el transporte marítimo que no cumpla o no pueda mantener dichas normas en todo momento. Un reto más es el de determinar y evaluar los factores que influyen en la cultura de la seguridad y convertirlos en mecanismos efectivos para el desarrollo de una cultura de la seguridad y la calidad en toda la comunidad marítima.*

### **Aumento de la inquietud sobre la protección marítima**

2.4 Los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 afectaron profundamente a las comunidades marítima y portuaria, imponiendo la decisión colectiva de los Estados Miembros de la OMI y otras organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales de introducir nuevas medidas en el sector del transporte marítimo para mejorar la protección marítima y portuaria y evitar trastornos al comercio mundial. Tras la aprobación de las enmiendas al Convenio SOLAS para introducir el nuevo Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, las nuevas medidas deben implantarse efectivamente para mejorar la protección marítima mundial. Al mismo tiempo, crece la preocupación de que las nuevas medidas de protección afecten más de lo debido a la eficacia del transporte marítimo y las operaciones portuarias, más aún en este mundo tan interconectado y dependiente del comercio marítimo.

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

### **Aumento de la conciencia ambiental**

2.5 Existe claramente una intolerancia creciente de la opinión pública a la contaminación causada por sucesos marítimos, como ya se ha podido observar en varios accidentes. Además, la mayor preocupación por el impacto de las actividades del transporte marítimo mundial en el medio ambiente ha dado un impulso a esfuerzos como los destinados a garantizar la conservación de los sistemas acuáticos y a impedir la introducción en el medio marino de sustancias perjudiciales procedentes de los buques.

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

.1 *adoptar una actitud anticipadora para identificar y abordar las actividades del transporte marítimos que pueden afectar adversamente al medio ambiente;*

.2 *elaborar respuestas eficaces a los sucesos marítimos para mitigar su impacto sobre el medio ambiente.*

### **La vida humana en el mar**

2.6 De acuerdo con la misión fundamental de la OMI de proteger la vida humana en el mar, la llegada de buques de pasaje de gran tamaño con capacidad para varios miles de personas, el creciente uso de transbordadores y naves de gran velocidad para facilitar comunicaciones regionales y archipelágicas esenciales, el número creciente de migrantes transportados por mar y la pérdida continua de vidas de gente de mar, han contribuido a que aumente la inquietud sobre la seguridad de la vida humana en el mar y el éxito de las operaciones de búsqueda y salvamento en situaciones de emergencia, en particular por lo que se refiere a la seguridad de los buques y a la idoneidad de los medios que existen actualmente para hacer frente a las situaciones de emergencia.

*El reto para la OMI es, pues, 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.*

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

2.7 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. La importancia de este programa aumenta cada vez que la OMI aprueba un nuevo instrumento, si bien es motivo de preocupación la capacidad de la OMI para satisfacer las crecientes necesidades

de asistencia técnica de los países en desarrollo y, en especial, la sostenibilidad a largo plazo del PICT.

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

### **Mayor énfasis en el factor humano**

2.8 En todas las esferas del sector marítimo el factor humano es una de las causas principales de los sucesos marítimos, y la OMI continuará centrando sus esfuerzos en abordar este problema. La eficacia de los instrumentos de la OMI se analizará minuciosamente cada vez que ocurra un accidente marítimo provocado por un error humano, al tiempo que la OMI se esfuerza por el pleno cumplimiento de sus instrumentos. Por otra parte, los avances tecnológicos que afectan al factor humano ofrecerán a la Organización nuevas oportunidades para mejorar ese aspecto y lograr un transporte marítimo más seguro.

*El reto para la OMI es poner mayor énfasis en la contribución del factor humano a un transporte marítimo más seguro y protegido y seguir mejorando las medidas destinadas a mejorar la actuación del personal en el sector marítimo.*

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

2.9 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 marítima a la protección del medio ambiente. Los avances de la informática y las comunicaciones ofrecen 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 aumente con ello la seguridad y la protección marítimas y la protección del medio ambiente;*
- .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.*

## **3 PRINCIPIOS ESTRATÉGICOS**

### **Introducción**

3.1 Los principios estratégicos 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 ambiental.

La eficacia del funcionamiento de la Organización conforme a estos tres principios estratégicos se medirá con arreglo a una serie de indicadores de resultados. Los números de los correspondientes indicadores de resultados figuran al final de cada principio estratégico.

### **3.1 Mejora de la posición y la eficacia de la OMI**

- .1 La OMI es el principal foro internacional para todas las cuestiones técnicas que afectan al transporte marítimo internacional. 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 cuya materia pertenece al ámbito de 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 el público en general, para garantizar un enfoque más global en la toma de decisiones;
  - .3 intentar activamente conseguir sinergias y evitar la duplicación de los esfuerzos realizados por otros organismos de las Naciones Unidas en cuestiones marítimas.

Un enfoque exhaustivo y global con respecto a las cuestiones técnicas del transporte marítimo será el sello distintivo de la OMI.

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

- .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 y 3

- .3 La OMI reforzará sus programas de creación de capacidad y centrará su atención en:
  - .1 establecer asociaciones para la creación de capacidad con Gobiernos, organizaciones y el sector;
  - .2 garantizar la sostenibilidad del PICT a largo plazo;
  - .3 satisfacer las necesidades que surjan en los Estados Miembros en desarrollo; y
  - .4 mejorar la ejecución, utilización y eficacia de sus programas de cooperación técnica.

Indicadores de resultados: 14 y 15

- .4 En su seno, la OMI deberá responder con eficacia a las nacientes tendencias, novedades y desafíos y luchar por conseguir la excelencia en su gestión y gobernanza institucional. El Consejo proporcionará un liderazgo con visión de futuro, los Comités estarán óptimamente estructurados y la Organización contará con el respaldo de una Secretaría eficiente y eficaz. La Secretaría de la OMI dispondrá de recursos y conocimientos suficientes para llevar a cabo los planes de trabajo de la Organización dentro de las consignaciones bienales aprobadas, y la Organización utilizará eficazmente la informática y la tecnología de las comunicaciones en su gestión y administración.

Indicador de resultados: 16

### **3.2 Elaboración y mantenimiento del marco general para un transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional**

- .1 La OMI concederá la máxima prioridad a la seguridad de la vida humana en el mar. En particular, se concederá 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;
  - .4 aumentar la importancia que se concede al factor humano en el transporte marítimo seguro.

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

- .2 La OMI intentará mejorar la protección de la red del transporte marítimo y reducir el número de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques:
- .1 promoviendo un enfoque integral y cooperativo, 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 destacando el papel del factor humano y salvaguardando los derechos humanos de la gente de mar en un transporte marítimo protegido.



Indicadores de resultados: 3, 6, 7, 11, 12 y 15

- .3 La OMI se centrará en reducir y eliminar cualquier repercusión negativa del transporte marítimo en el medio ambiente:
  - .1 identificando y abordando las posibles repercusiones negativas;
  - .2 elaborando 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.

Indicadores de resultados: 8, 9, 10 a) a 10 c), 11 y 12

- .4 La OMI intentará garantizar que las medidas destinadas a promover un transporte marítimo seguro, protegido y ecológicamente racional no afecten indebidamente a la eficacia a dicho transporte. Asimismo, revisará continuamente dichas medidas para garantizar su idoneidad, eficacia y pertinencia, utilizando para ello los mejores medios disponibles.

Indicadores de resultados conexos: 1, 2 y 3

- .5 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 c)

- .6 La OMI establecerá normas basadas en objetivos para el proyecto y la construcción de los buques nuevos.

Indicadores de resultados: pendientes de elaboración

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

- .1 La OMI, en colaboración con otras partes interesadas, intentará mejorar la imagen en relación con la seguridad, la protección marítima y la protección del medio ambiente del transporte marítimo, ante la sociedad civil:
  - .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;
  - .2 desarrollando con diligencia sus programas de relaciones con la sociedad.

Indicadores de resultados: 4 b), 5 b), 6, 7, 8, 10 a) a c), 11, 14 y 18

- .2 La OMI asumirá el liderazgo en la mejora de la calidad del transporte marítimo:

- .1 alentando la utilización de las mejores técnicas disponibles, siempre que el coste no sea excesivo, en todas las facetas del transporte marítimo;
- .2 estimulando la gestión adecuada de los buques;
- .3 fomentando y mejorando la disponibilidad y el acceso a la información relativa a la seguridad y la protección de los buques, 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 del concepto de "cadena de responsabilidad";
- .5 definiendo, relacionando y evaluando los factores que influyen en la cultura de la seguridad y la protección, incluida la interacción humana a bordo de los buques, y creando mecanismos prácticos y eficaces para abordarlos.

Indicadores de resultados: 3, 10 d), 11 y 12

- .3 La OMI intentará aumentar la conciencia medioambiental en la comunidad marítima:
  - .1 fortaleciendo la toma de conciencia sobre la necesidad de que sigan disminuyendo las repercusiones negativas del transporte marítimo en el medio ambiente;
  - .2 fomentando y mejorando la disponibilidad y el acceso a la información relativa a la protección del medio ambiente (es decir, la transparencia);
  - .3 alentando la utilización de la mejor tecnología medioambiental disponible en el sector del transporte marítimo, siempre que el coste no sea excesivo, y de acuerdo con la meta del desarrollo sostenible.

Indicadores de resultados: 10, 11, 12 y 18

#### 4 INDICADORES DE 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, cuya finalidad es 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;
- .8 la creación de capacidad.

**CUADRO 1**

<b>Indicadores</b>		<b>Definición</b>
1	Adhesión a los convenios	Porcentaje de Estados Miembros de la OMI que han ratificado cada uno de los convenios y protocolos
2	Entrada en vigor	Porcentaje y número de convenios adoptados que aún no han entrado en vigor
3	Implantación y cumplimiento	<b>Pendiente de elaboración</b> , a la espera de las decisiones que se tomen sobre el futuro plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI y el futuro código para la implantación de los instrumentos [obligatorios] de la OMI
4	Pérdida humanas de vidas	<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 convenios y otros instrumentos de la OMI</p> <p>b) Porcentaje de pérdidas de vidas humanas (gente de mar y pasajeros) a causa de accidentes y sucesos relacionados con la seguridad en buques regidos por convenios y otros instrumentos de la OMI, en comparación con el número total de vidas en peligro</p>
5	Pérdidas de buques	<p>a) Número de pérdidas de buques regidos por convenios de la OMI, por causas relacionadas con la seguridad* que no sean las declaradas como pérdidas totales constructivas a los efectos de las compañías de seguros</p> <p>b) Porcentaje de pérdidas de buques regidos por convenios de la OMI, por causas relacionadas con la seguridad que no sean las declaradas como pérdidas totales constructivas a los efectos de las compañías de seguros, en relación con el número total de buques regidos por convenios de la OMI</p>
6	Fallos en la protección	Número de pérdidas de buques y de vidas debido a fallos en la protección y número de casos de terrorismo en buques regidos por el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS

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

Indicadores		Definición
7	Actos de piratería y robos a mano armada	Número de pérdidas de buques y de vidas 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	<p>a) Toneladas de sustancias perjudiciales descargadas en el mar, tanto durante las operaciones normales del buque como accidentalmente, desde buques regidos por instrumentos de la OMI</p> <p>b) Número de derrames ocurridos en buques regidos por instrumentos de la OMI</p> <p>c) Porcentaje de hidrocarburos (carga y combustible) descargados en el mar con respecto a la cantidad total transportada por vía marítima</p>
9	[Contaminación del aire ocasionada por los buques]	<p>[Toneladas de NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> [y CO<sub>2</sub>] descargadas desde buques regidos por instrumentos de la OMI]</p> <p><b>Nota:</b> los corchetes, partes del texto o el indicador de resultados deberán suprimirse en función de las conclusiones de las deliberaciones posteriores sobre metas mensurables</p>
10	Conciencia medioambiental	<p>a) Uso del Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FNAM) por parte de la OMI</p> <p>b) Número de proyectos patrocinados, iniciados y financiados por la OMI en cuanto al proyecto de buques</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> <p>d) Nivel de utilización de las mejores técnicas según los análisis efectuados por los diferentes órganos de la Organización, a partir de los datos presentados por los Estados Miembros</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 efectuados por los diversos órganos de la Organización a partir de los datos presentados por los Estados Miembros

Indicadores		Definición
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 efectuados 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 refrendo de certificados fraudulentos, de cualquier tipo, notificados a la OMI
14	Prestación de asistencia técnica  <b>Nota:</b> Se recomienda al Consejo que examine este indicador después de realizarse la futura evaluación de los resultados del PICT	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Porcentaje de solicitudes de asistencia técnica atendidas</li> <li>b) Porcentaje de solicitudes no atendidas por falta de recursos</li> <li>c) Proporción de gastos asignados a los pequeños Estados insulares en desarrollo/países menos adelantados</li> <li>d) Proporción de financiación procedente de donantes y procedente de fuentes internas</li> <li>e) Número de asociaciones con Gobiernos, con otras organizaciones y con el sector</li> </ul>
15	Actividades docentes	Número de solicitudes para las instituciones docentes de la OMI y número de seminarios patrocinados por la OMI
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Número de miembros de la OMI en comparación con el número de Miembros de las Naciones Unidas</li> <li>b) Nivel de participación de organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales autorizadas, en las reuniones de la OMI</li> </ul>
18	Transparencia	Número de fuentes de información de la OMI y afines sobre cuestiones relacionadas con la seguridad de los buques, la protección marítima y el medio marino, y su grado de disponibilidad y uso