

ASAMBLEA
29º periodo de sesiones
Punto 8 del orden del día

A 29/Res.1097
1 diciembre 2015
Original: INGLÉS

Resolución A.1097(29)

**Adoptada el 25 de noviembre de 2015
(punto 8 del orden del día)**

**PLAN ESTRATÉGICO DE LA ORGANIZACIÓN
(PARA EL SEXENIO 2016-2021)**

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 al Consejo en su vigésimo segundo periodo de sesiones 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 octavo periodo de sesiones, de la resolución A.1060(28): "Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2014-2019)", 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,

CONSCIENTE de la decisión del Consejo de elaborar un nuevo marco estratégico para la Organización, para su implantación en el bienio 2018-2019,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Consejo en su 28º periodo de sesiones extraordinario,

1 APRUEBA el Plan estratégico de la Organización para el sexenio 2016-2021, 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; y
- c) los principios estratégicos que la Organización deberá seguir en función de dichas tendencias, novedades y retos;

2 PIDE al Consejo y al Secretario General, según proceda, que sigan de cerca los progresos realizados y que analicen, conforme sea necesario, los mecanismos requeridos para examinar y actualizar los progresos realizados en el marco del Plan estratégico, teniendo en cuenta el Plan de acción de alto nivel elaborado por la Organización y el documento sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización;

3 PIDE al Consejo que elabore un nuevo marco estratégico que reemplace el actual Plan en el bienio 2018-2019;

4 DECIDE examinar el progreso realizado por la Organización en relación con el Plan en su trigésimo 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.1060(28).

ANEXO

PLAN ESTRATÉGICO DE LA ORGANIZACIÓN (PARA EL SEXENIO 2016-2021)

El presente Plan estratégico de la Organización abarca el sexenio 2016-2021 y consta de tres 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; y
- .3 los principios estratégicos que la Organización desea seguir en este periodo.

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 y desarrollo sostenible

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. 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.

2.3 Las Naciones Unidas han adoptado una nueva agenda para el desarrollo mediante la iniciativa "Transformar nuestro mundo: la agenda de 2030 para el desarrollo sostenible". También se han adoptado diecisiete (17) Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), como parte de esta nueva agenda. El transporte marítimo es de importancia fundamental para el comercio mundial y el acceso a los mercados de todo el planeta y por tanto el transporte marítimo es un componente clave en la consecución del desarrollo sostenible y para equilibrar las tres dimensiones del desarrollo sostenible: la económica, la medioambiental y la social.

El reto para la OMI es:

- .1 adoptar una actitud anticipadora para determinar 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

2.4 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. La labor de la OMI se basa en un sistema de responsabilidades compartidas en el que los Estados de abanderamiento, rectores de puertos y ribereños, los propietarios de buques, las organizaciones reconocidas y otros interesados tienen todos una función primordial para garantizar colectivamente la implantación y el cumplimiento 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 continuar mejorando las normas técnicas, operacionales y de gestión de la seguridad y eliminar los buques que no cumplan ni mantengan permanentemente dichas normas. Un reto más es el de 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 la calidad en toda la comunidad marítima.

Aumento de la inquietud por la protección marítima

2.5 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 continuar fomentando 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

2.6 Los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques continúan siendo un peligro real y permanente para quienes utilizan 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 plantea 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 desarrollar la capacidad de los Estados para abordar la piratería de manera colectiva.

El reto para la OMI es continuar elaborando 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

2.7 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 continuar:

- .1 adoptando 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 contribuyendo a los esfuerzos internacionales por reducir la contaminación atmosférica y abordar el cambio climático;*

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

Fomento de la eficacia del transporte marítimo

2.8 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 eficacia del transporte marítimo. La elaboración e implantación de medidas para fomentar la eficacia del transporte marítimo 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

2.9 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 continuar haciendo 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

2.10 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 y la situación generada por la migración mixta en condiciones peligrosas 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 continuar velando 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 de 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

2.11 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. Ha ayudado asimismo a que los países en desarrollo puedan alcanzar los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) pertinentes y además tendrá una importancia fundamental en las actividades de la OMI para apoyar la consecución de la recientemente adoptada agenda para el desarrollo, incluidos los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). 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. 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 continuar posibilitando medios equitativos y sostenibles de financiación del PICT y mejorar su ejecución, eficiencia y eficacia.

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

2.12 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 pueden brindar oportunidades 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 continuar:

- .1 garantizando 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, teniendo en cuenta la necesidad de que su aplicación sea mundial;*

- .2 *garantizando la correcta aplicación de la informática en el seno de la Organización y proporcionando un mejor acceso a dicha información al sector del transporte marítimo y a otros sectores; y*
- .3 *garantizando 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 (PE 1, 2, 3 y 4);
- .2 elaboración y mantenimiento del marco general para un transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional (PE 5, 6, 7, 8, 9, 10 y 14); 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 (PE 11, 12 y 13).

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. La OMI proseguirá fomentando su papel de foro marítimo internacional primario por lo que respecta a las cuestiones dentro de su ámbito de competencia, garantizando y estableciendo el vínculo entre un transporte marítimo seguro, protegido, eficiente y respetuoso del medio ambiente y el desarrollo del comercio y la economía mundiales y la consecución de la nueva agenda para el desarrollo de las Naciones Unidas y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). 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 e internacionales, para abordar eficaz y exhaustivamente las complejas cuestiones que son competencia de diferentes organismos;
- .2 hacer colaborar activamente a las distintas partes interesadas, 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.

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

-
- PE 3 Con miras a incrementar 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 del PICT a largo plazo;
 - .3 contribuir a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) pertinentes, a través, entre otras cosas, de la elaboración de proyectos importantes destinados a cuestiones incipientes;
 - .4 satisfacer las necesidades de sus Estados Miembros en desarrollo; y
 - .5 continuar mejorando la ejecución, utilización, eficiencia y eficacia de sus programas de asistencia y cooperación técnica.
- PE 4 En su seno, la OMI debería poder responder con eficacia a las nacientes tendencias, novedades y desafíos y luchar por conseguir la excelencia en la gestión y gobernanza. Además del Plan estratégico, la Organización 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. 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 de conformidad con un plan de actividades pormenorizado, la Secretaría de la Organización utilizará eficazmente la informática y la tecnología de las comunicaciones en su gestión y administración.
- PE 5 La OMI concederá 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.
- 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 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 para combatir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques y promoviendo 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.
- PE 7 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 y facilitando su aplicación;
 - .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.
- PE 8 La OMI procurará que las medidas destinadas a promover un transporte marítimo seguro, protegido y ecológicamente racional no afecten indebidamente a la eficacia del transporte marítimo. Asimismo, mantendrá bajo revisión constante dichas medidas para asegurarse de que sean adecuadas, efectivas y pertinentes utilizando las mejores herramientas disponibles a fin de poder desarrollar una labor normativa mejor que carezca de prescripciones administrativas innecesarias o desproporcionadas.
- 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).
- PE 10 La OMI aplicará normas basadas en objetivos para la seguridad marítima y la protección del medio ambiente.
- 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, y para ello:
- .1 divulgará activamente la importancia vital del transporte marítimo como medio de transporte de personas y mercancías seguro, protegido y ecológicamente racional, y como promotor y agente facilitador del desarrollo sostenible, y subrayará el papel de la Organización a este respecto; y
 - .2 en consecuencia, seguirá potenciando sus programas públicos de promoción.

-
- 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, y 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, relacionando entre sí 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 habilitando mecanismos prácticos y eficaces para abordar dichos factores.
- PE 13 La OMI intentará aumentar la conciencia medioambiental en la comunidad marítima.
- PE 14 La OMI se esforzará por garantizar una mejor labor normativa a través de un enfoque sistemático y que sus instrumentos no contengan prescripciones administrativas desproporcionadas, obsoletas ni innecesarias. La Organización proseguirá con sus esfuerzos para reducir las cargas administrativas resultantes de los instrumentos de la OMI, sin comprometer la seguridad y la protección marítimas ni la protección del medio ambiente.
-