



ASAMBLEA
26º periodo de sesiones
Punto 8 del orden del día

A 26/Res.1011
18 enero 2010
Original: INGLÉS

Resolución A.1011(26)

**Adoptada el 26 de noviembre de 2009
(Punto 8 del orden del día)**

**PLAN ESTRATÉGICO DE LA ORGANIZACIÓN
(PARA EL SEXENIO 2010-2015)**

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 quinto periodo de sesiones, de la resolución A.989(25), Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2008-2013), 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,

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.



HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Consejo en su 25º periodo de sesiones extraordinario,

1. APRUEBA el Plan estratégico de la Organización para el sexenio 2010-2015, 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 realizados y que analicen, conforme sea necesario, los mecanismos requeridos para examinar y actualizar los progresos realizados 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 el progreso realizado por la Organización en relación con el Plan en su vigésimo séptimo 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.989(25).

ANEXO

PLAN ESTRATÉGICO DE LA ORGANIZACIÓN (PARA EL SEXENIO 2010-2015)

El presente Plan estratégico de la Organización abarca el sexenio 2010-2015 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 seguirá 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 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. También se ha producido 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 adoptar un enfoque amplio e integrador de 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 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. 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

2.4 Los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 afectaron profundamente a las comunidades marítima y portuaria, y obligaron a los Estados Miembros de la OMI y otras organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales a introducir colectivamente nuevas 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. Nuevos ataques terroristas y un número cada vez mayor de casos de piratería han extremado la necesidad de introducir tales medidas. Tras la adopción de las enmiendas al Convenio SOLAS para introducir el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, las medidas deben implantarse eficazmente para 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 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 conciencia medioambiental

2.5 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 crear medios sostenibles y que respeten el medio ambiente para prevenir la contaminación ocasionada por los buques, tales como los destinados a reducir la contaminación atmosférica, abordar el cambio climático y el calentamiento atmosférico, garantizar la conservación de los sistemas acuáticos e impedir la introducción en el medio marino de sustancias perjudiciales y 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 crecimiento sostenible, es:

- .1 adoptar una actitud anticipadora para identificar y abordar las actividades y sucesos del transporte marítimo que puedan afectar adversamente al medio ambiente;*
- .2 contribuir a los esfuerzos internacionales por reducir la contaminación atmosférica y abordar el cambio climático y el calentamiento atmosférico;*
- .3 elaborar respuestas eficaces a los sucesos marítimos para mitigar su impacto sobre el medio ambiente; y*
- .4 lograr que los buques nuevos sean más respetuosos del 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

2.6 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 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 creando medidas para facilitar el transporte marítimo, por ejemplo, mediante la reducción de obstáculos 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

2.7 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 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

2.8 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 actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques.

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

2.9 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. Además, el PICT contribuye a que los países en desarrollo puedan alcanzar los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) pertinentes. La importancia de este Programa 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 en todos ellos de tales instrumentos. Es motivo de preocupación la capacidad de la Organización para satisfacer la tradicional y creciente necesidad de asistencia técnica que tienen los países en desarrollo y, en especial, la sostenibilidad financiera 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 de éste y su eficacia.

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

2.10 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.

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 La OMI reforzará sus programas de creación de capacidad 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 al logro de los ODM;
- .4 satisfacer las necesidades de los Estados Miembros en desarrollo; y
- .5 mejorar la ejecución, utilización y eficacia de sus programas de cooperación 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 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.

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

Indicadores clave de resultados: P y Q

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

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.

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; y
- .3 haciendo más hincapié en el papel del factor humano y salvaguardando los derechos humanos de la gente de mar en un transporte marítimo protegido.

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 cualquier efecto negativo del transporte marítimo en el medio ambiente:

- .1 identificando y abordando los posibles efectos negativos;

- .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;
- .3 contribuyendo a los esfuerzos internacionales por reducir la contaminación atmosférica y por abordar el cambio climático y el calentamiento atmosférico; 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 promover un transporte marítimo seguro, protegido y ecológicamente racional no afecten indebidamente a la eficacia de dicho transporte, incluida la entrada en los puertos. Asimismo, revisará continuamente dichas medidas para garantizar su idoneidad, eficacia y pertinencia, utilizando para ello los mejores medios disponibles, y para reducir la carga administrativa.

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.

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 desarrollando activamente sus programas de relaciones con la sociedad.

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 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 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 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	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	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	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

* 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
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 en relación con la cantidad total transportada por vía marítima</p>
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 cursos patrocinados por la Organización</p>
15	Sostenibilidad del PICT	Porcentaje de financiación procedente de fuentes de donantes y de fuentes internas
16	Lapso de tiempo	Tiempo dedicado a la elaboración de los convenios y otros instrumentos de la OMI en relación con el tiempo previsto

Indicadores de resultados		Definición
17	El papel de la OMI	a) Número de Miembros de la OMI en comparación con el número de Miembros de las Naciones Unidas b) Nivel de participación de las organizaciones intergubernamentales y de las organizaciones no gubernamentales autorizadas en las reuniones de la OMI
18	Normas basadas en objetivos	Avances realizados en la aplicación de las normas basadas en objetivos para la seguridad marítima
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
Seguridad Objetivo a largo plazo: reducción del número de pérdidas de vidas humanas y buques regidos por los convenios de la OMI	<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>
Contaminación Objetivo a largo plazo: reducción de las toneladas de hidrocarburos descargadas y gramos de CO ₂ descargados desde buques de navegación internacional	<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>
Protección 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>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>
Implantación y cumplimiento de la legislación Objetivo a largo plazo: fomentar un aumento de las ratificaciones, el cumplimiento y la aplicación de los convenios de la OMI	<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>

Esfera de medición y objetivo conexo a largo plazo	Indicadores clave de resultados
<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>
<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 Imprenta, 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>