

ASSEMBLY
28th session
Agenda item 8

A 28/Res.1060
27 January 2014
Original: ENGLISH

Resolution A.1060(28)

**Adopted on 29 November 2013
(Agenda item 8)**

**STRATEGIC PLAN FOR THE ORGANIZATION
(FOR THE SIX-YEAR PERIOD 2014 to 2019)**

THE ASSEMBLY,

RECALLING part I of the Convention on the International Maritime Organization, in particular Article 1(a) thereof,

RECALLING ALSO part II of the Convention, in particular Articles 2(a) and (c) thereof,

RECALLING FURTHER resolutions:

- A.900(21) on *Objectives of the Organization in the 2000s*;
- A.901(21) on *IMO and technical cooperation in the 2000s*; and
- A.909(22) on *Policy-making in IMO – setting the Organization's policy and objectives*,

RECALLING IN PARTICULAR the directions given, at its twenty-second session, to the Council to prepare the Organization's strategic plan outlining the Organization's broad direction and strategic objectives; and the adoption, at its twenty-seventh session, of resolution A.1037(27) on *Strategic Plan for the Organization (for the six-year period 2012 to 2017)*, including the direction given to the Council therein to review the Plan every biennium,

BEING COMMITTED to ensuring the fulfilment of the Organization's aims and objectives in a uniform manner on a global basis and to setting clear priorities for the purpose of achieving them,

HAVING CONSIDERED the recommendations of the Council at its twenty-seventh extraordinary session,

1 APPROVES the Strategic Plan for the Organization for the six-year period 2014 to 2019, as set out in the attached annex, comprising:

- (a) a mission statement;

- (b) the trends, developments and challenges in the shipping and maritime world that the Organization is anticipated to face over the aforementioned period;
- (c) the strategic directions for the Organization, based on emerging trends, developments and challenges; and
- (d) performance indicators for assessing the performance of the Organization;

2 REQUESTS the Council and the Secretary-General, as appropriate, to monitor progress and analyse, as necessary, any mechanisms required to review and update progress made under the Strategic Plan, taking into account the High-level Action Plan developed by the Organization and the *Guidelines on the application of the Strategic Plan and the High-level Action Plan of the Organization*;

3 DIRECTS the Council to review the Strategic Plan every biennium;

4 DECIDES to review, at its twenty-ninth regular session, the Organization's progress against the Plan on the basis of a Council report;

5 REITERATES ITS REQUEST to the Council and all the committees, when making recommendations for their biennial agendas during the Strategic Plan period, to bear in mind the desirability of not scheduling more than one diplomatic conference in each year, save in exceptional circumstances;

6 REVOKES resolution A.1037(27).

Annex

**STRATEGIC PLAN FOR THE ORGANIZATION
(FOR THE SIX-YEAR PERIOD 2014 TO 2019)**

This, the Organization's Strategic Plan, covers the six-year period 2014 to 2019. It comprises four sections:

- .1 a mission statement;
- .2 trends and developments in the shipping and maritime world and the related challenges for the Organization;
- .3 the strategic directions that the Organization wishes to take over the period; and
- .4 a series of performance indicators.

1 MISSION STATEMENT

1.1 The mission of the International Maritime Organization (IMO), as a United Nations specialized agency, is to promote safe, secure, environmentally sound, efficient and sustainable shipping through cooperation. This will be accomplished by adopting the highest practicable standards of maritime safety and security, efficiency of navigation and prevention and control of pollution from ships, as well as through consideration of the related legal matters and effective implementation of IMO's instruments, with a view to their universal and uniform application.

2 TRENDS, DEVELOPMENTS AND CHALLENGES

2.1 In its work to achieve its mission in an ever-changing world, the Organization faces many challenges. The Organization's strategic directions have been developed in the context of trends and developments in today's shipping industry, as enumerated below.

Globalization

2.2 Today's globalized world is characterized by freer movement of people, goods, services and information. It is a more interconnected world, in which the actions taken in one place have implications elsewhere. Maritime transport is fundamental to world trade and access to global markets. Globalization has also given rise to new players in the maritime arena. For instance, through a process of consolidation shipping conglomerates and alliances, as well as global terminal operators, wield increasing influence on global trade, the maritime transport sector and shipping matters at large. At the same time, there has also been increased interaction between IMO and other intergovernmental organizations, as well as non-State actors such as industry and special interest groups, in response to the need for a more comprehensive and inclusive approach to shipping matters.

The challenge for IMO is to:

- .1 *be proactive in identifying trends and developments affecting shipping;*
- .2 *uphold a comprehensive and inclusive approach to shipping matters;*

- .3 *provide an effective and efficient response to shipping trends, developments and incidents and, in so doing, stave off regional or unilateral tendencies that conflict with the Organization's regulatory framework; and*
- .4 *involve the whole of the IMO membership in the development, formulation, adoption and implementation of policy.*

Heightened maritime safety concerns

2.3 Enhancing maritime safety by ensuring that each link in the chain of responsibility fully meets its obligations is a priority for the maritime community as a whole. Flag, port and coastal States, shipowners, classification societies and other stakeholders all have an important role to play in collectively implementing, maintaining and raising the standards of shipping. Access to information, transparency and an inclusive approach in developing measures for the uniform and effective implementation of IMO instruments are also critical success factors in enhancing maritime safety.

The challenge for IMO is to continue to enhance technical, operational and safety management standards and to eliminate shipping that fails to meet and maintain these standards at all times. A further challenge is to identify and evaluate factors influencing safety culture and to turn them into practical and effective mechanisms for further developing a quality and safety culture throughout the maritime community.

Heightened maritime security concerns

2.4 IMO Member States and intergovernmental and non-governmental organizations have collectively introduced measures in the maritime transport sector designed to enhance maritime and port security, prevent and suppress unlawful acts against the safety of maritime navigation and protect against disruptions to global trade, including those to vital shipping lanes. Following the adoption of amendments to SOLAS introducing the International Ship and Port Facility Security Code, the measures must be implemented effectively in order to enhance global maritime security. At the same time, security measures must not unduly affect the efficiency of shipping and port operations, the more so in an interconnected world which is so highly dependent on seaborne trade.

The challenge for IMO is to continue to promote the effective implementation of security measures and to instil security consciousness in ship and port facility operations, at the same time ensuring that the right balance is struck in trade facilitation and that the flow of seaborne trade continues to be smooth and efficient.

Heightened concerns about piracy and armed robbery against ships

2.5 Piracy and armed robbery against ships remain a real and ever-present danger to those who use the seas for peaceful purposes. The increase in the number, ferocity and geographical scope of incidents of piracy and armed robbery against ships, too often resulting in death, injury or the kidnapping of seafarers, has compelled the United Nations, regional bodies, Governments acting collectively or individually, military forces, shipping companies, ship operators and ships' crew, to work together in order to rid the world of the threat posed by piracy. IMO has continued to develop guidance to Member States and the shipping industry on measures to deter or prevent piracy attacks from being successful, and to investigate offences. Recognizing that, although piracy manifests itself at sea, the roots of the problem are to be found ashore, IMO has also promoted the development of regional initiatives to develop States' capacity to address piracy collectively.

The challenge for IMO is to continue to develop and promote implementation of IMO guidance; encourage adherence to industry-developed Best Management Practices, so that, when venturing into piracy-infested areas, ships take all the recommended self-protection measures which are applicable; ensure that such measures are kept current, appropriate and proportionate to the actual threat; and promote the effective orchestration and coordination of global efforts to address piracy and armed robbery against ships.

Heightened environmental consciousness

2.6 The enhancement of a sustainable environmental policy for the shipping industry remains a high-profile matter. The heightened concern about the impact of global shipping activities on the environment has given further impetus to efforts by the Organization to increase awareness, promote corporate social responsibility by the shipping industry and develop sustainable and environmentally conscious means of minimizing the negative impacts from shipping, such as those aimed at reducing atmospheric pollution; addressing climate change through enhanced energy efficiency for ships and other measures; ensuring the preservation of ecosystems and biodiversity; and preventing the introduction of polluting substances from ships into the marine environment. Concern for the environment has also extended to concerns over the safest and most effective measures for the recycling of ships, which IMO is also addressing.

The challenge for IMO, in line with the global emphasis on sustainable development, is to continue to:

- .1 be proactive in identifying shipping activities and incidents that could have an adverse impact on the environment and, therefore, in developing corresponding preventive measures;*
- .2 contribute to international efforts to reduce atmospheric pollution and address climate change;*
- .3 develop effective preparedness and response strategies for shipping incidents in order to mitigate their impact on the environment; and*
- .4 make new ships more environmentally friendly by implementing the "cradle to grave" concept for new ships, whilst further facilitating practicable solutions for the recycling of existing ships.*

Promoting the efficiency of shipping

2.7 With the increase in regulatory measures for safety, security and environmental protection, there is a need to achieve an appropriate balance between the multiple objectives of the Organization – namely, safe, secure and efficient shipping on clean oceans – lest such measures unduly impact on the efficiency of shipping. The development and implementation of measures to promote the efficiency of shipping, through better regulation including the elimination of unnecessary, disproportionate or obsolete administrative requirements, is essential in order for the shipping industry to continue to serve international maritime transportation and world trade.

The challenge for IMO is to further promote and develop measures to facilitate shipping, such as through the reduction of obstacles and formalities and the creation of enhanced systems to facilitate seaborne trade, thereby ensuring that the appropriate balance is achieved between safety, security and environmental protection and efficiency of shipping so that the flow of seaborne trade continues to be smooth and efficient.

Shifting emphasis onto people

2.8 Shortcomings in human performance at all levels in the chain of responsibility are a major cause of incidents. IMO will continue its efforts to address this problem. As IMO strives for full compliance with its instruments, their effectiveness will come under scrutiny with each incident resulting from human error. On the other hand, advances in technology and training provisions will offer new opportunities, which IMO can harness in order to enhance the contribution of the human element to safety, security and environmental protection.

The challenge for IMO is to continue to place increased emphasis on the contribution of the human element to safer, more secure and environmentally friendly shipping and continuously to improve measures aimed at enhancing human performance in the maritime industry.

People at sea

2.9 In the context of IMO's fundamental mission to protect the lives of all those at sea, the advent of passenger ships with capacities of several thousands, the increased use of ferries and high-speed craft on international and domestic services to provide essential national, regional and archipelagic links, the growing number of migrants transported by sea, the continuing incidence of stowaway cases and of piracy and armed robbery and the continuing loss of seafarers' and fishers' lives at sea have all heightened concerns relating to the safety of human life at sea and the success of search and rescue operations in cases of distress. The safe and secure operation of ships and whether current response capabilities are adequate to deal with emergencies are of particular concern.

The challenge for IMO is to continue to ensure the adequacy of all systems used in ensuring the safety of life at sea, including those concerned with large concentrations of people, and the implementation of effective measures to address issues of migrants transported by sea, stowaways, and humanitarian aspects of piracy and armed robbery against ships.

The importance of capacity building in ensuring universal and uniform application of IMO instruments

2.10 The Integrated Technical Cooperation Programme (ITCP) is crucial for assisting developing countries to implement IMO instruments for safer and more secure shipping, enhanced environmental protection and facilitation of international maritime traffic. In addition, the ITCP makes a contribution to assisting developing countries to achieve relevant Millennium Development Goals (MDGs). By doing both, the ITCP contributes actively, in accordance with resolution A.901(21), towards the economic, social and environmental dimensions of sustainable development and, accordingly, pursuing the objectives of, and ensuring appropriate follow-up to, relevant United Nations conferences – from UNCED 1992 to UNCSD 2012 – are also a primary focus of the ITCP. The importance of the ITCP thus increases further with amendments to existing instruments and the development of new instruments by IMO, in which the particular needs of, and impact on, small island developing States and least developed countries should be taken into account. The Organization therefore needs to maintain and strengthen its capacity to meet the historical and growing needs of developing countries for technical assistance, in particular by working towards the long-term financial sustainability, efficiency and effectiveness of the ITCP.

The challenge for IMO is to continue to ensure an equitable and sustainable means of funding for the ITCP, and to improve its delivery, efficiency and effectiveness.

Technology as a major driving force for change in the maritime transport sector

2.11 Technological developments have created new opportunities, but may include adverse impacts. New opportunities therefore exist that may encourage development of various IMO initiatives, from safety and security to environmental protection and the facilitation of international maritime traffic. Developments in communications and information technology may provide opportunities to develop knowledge management so as to increase transparency and accessibility to information.

The challenge for IMO is to continue to:

- .1 ensure that the technological developments adopted are conducive, as applicable, to enhancing maritime safety, security, protection of the environment and facilitation of international maritime traffic, and take into account the need for their global application;*
- .2 ensure the proper application of information technology within the Organization and provide enhanced access to that information for the shipping industry and others; and*
- .3 ensure that new equipment for use on board ships is designed and manufactured with the needs, skills and abilities of all users in mind.*

3 STRATEGIC DIRECTIONS

Introduction

3.1 The strategic directions (SDs) for enabling IMO to achieve its mission objectives in the years ahead can be considered under three broad categories:

- .1 enhancing the status and effectiveness of the Organization;
- .2 developing and maintaining a comprehensive framework for safe, secure, efficient and environmentally sound shipping; and
- .3 enhancing the profile of shipping and instilling a quality culture and environmental conscience within the shipping community.

3.2 The Organization's performance in these three categories will be monitored through a series of performance indicators, key performance indicators and performance measurements. The numbers of the applicable indicators are listed for each strategic direction.

Enhancing the status and effectiveness of IMO

SD 1 IMO is the primary international forum for technical matters of all kinds affecting international shipping and legal matters related thereto. An inclusive and comprehensive approach to such matters will be a hallmark of IMO. IMO will actively promote its role as the primary international forum on matters within its competence and ensure and strengthen the linkage between safe, secure, efficient and environmentally friendly maritime transportation, the development of global trade and the world economy and the achievement of the Millennium Development Goals (MDGs). In order to maintain that primacy, it will:

- .1 further develop its role in maritime affairs vis-à-vis other intergovernmental and international organizations, so as to be able to deal effectively and comprehensively with complex cross-agency issues;
- .2 actively engage the various stakeholders to ensure a more inclusive approach to decision making; and
- .3 actively seek to reap synergies and avoid duplicating efforts made by other United Nations agencies in shipping matters.

The related performance indicators are: 1, 2, 3, 16, 17 and 19

The related key performance indicators are: G, H, I, J and R

- SD 2 IMO will foster global compliance with its instruments governing international shipping and will promote their uniform implementation by Member States.

The related performance indicators are: 1, 2, 3 and 14

The related key performance indicators are: G, H, I, J, K, L, M and N

- SD 3 With a view to enhancing its contribution to sustainable development, IMO will strengthen its maritime capacity-building programmes and will focus on:

- .1 developing capacity-building partnerships with governments, organizations and industry;
- .2 ensuring the long-term sustainability of the ITCP;
- .3 contributing to the achievement of the MDGs and relevant outcomes of UNCSD 2012, such as the future Sustainable Development Goals, including through the development of major projects targeting emerging issues;
- .4 meeting the needs of its developing Member States; and
- .5 further improving the delivery, utilization, efficiency and effectiveness of its technical assistance and cooperation programmes.

The related performance indicators are: 1, 14 and 15

The related key performance indicators are: G, I, K, L, M, N and O

- SD 4 Internally, IMO should be able to respond effectively and efficiently to emerging trends, developments and challenges. It will strive for excellence in governance and management. Besides the Strategic Plan, it will maintain a risk management framework. The Council will provide visionary leadership, committees will be optimally structured and will be supported by an effective and efficient Secretariat. Within approved biennial appropriations and in accordance with a detailed Business Plan, the Secretariat will be endowed with sufficient resources and expertise to realize the Organization's work plans, and the Organization will make effective use of information and communication technology in management and administration.

The related performance indicator is: 16

The related key performance indicators are: P and Q

Developing and maintaining a comprehensive framework for safe, secure, efficient and environmentally sound shipping

SD 5 IMO's highest priority will be the safety of human life at sea. In particular, greater emphasis will be accorded to:

- .1 ensuring that all systems related to enhancing the safety of human life at sea are adequate, including those concerned with large concentrations of people;
- .2 enhancing technical, operational and safety management standards;
- .3 eliminating shipping that fails to meet and maintain these standards on a continuous basis; and
- .4 increasing the emphasis on the role of the human element in safe shipping.

The related performance indicators are: 3, 4, 5, 11, 12 and 13

The related key performance indicators are: A, B, G, H, I and J

SD 6 IMO will seek to enhance the security of the maritime transport network, including vital shipping lanes, and to reduce piracy and armed robbery against ships, as well as the frequency of stowaway incidents, by:

- .1 promoting a comprehensive and cooperative approach, both among Member States within the Organization and between IMO and other intergovernmental and non-governmental organizations;
- .2 raising awareness of IMO security measures and promoting their effective implementation;
- .3 raising awareness of IMO measures against piracy and armed robbery against ships and promoting their effective implementation;
- .4 increasing the emphasis on the role of the human element and safeguarding the human rights of seafarers in secure shipping; and
- .5 increasing the emphasis on safety and security of seafarers.

The related performance indicators are: 6, 7, 11, 12 and 15

The related key performance indicators are: E, F, I, J, N and O

SD 7 IMO will focus on reducing and eliminating adverse impacts from shipping on the environment by:

- .1 identifying and addressing possible adverse impacts;
- .2 developing and facilitating the implementation of effective measures for mitigating and responding to the impact on the environment caused by shipping incidents and operational pollution from ships;
- .3 contributing to international efforts to reduce atmospheric pollution and address climate change; and

- .4 increasing the emphasis on the role of the human element in environmentally sound shipping.

The related performance indicators are: 8, 9, 10, 11 and 12

The related key performance indicators are: C, D, I, J, N and O

- SD 8 IMO will seek to ensure that measures to promote safe, secure and environmentally sound shipping do not unduly affect the efficiency of shipping. It will also constantly review such measures to ensure their adequacy, effectiveness and relevance, using the best available tools, thereby securing better regulation without unnecessary or disproportionate administrative requirements. The Organization will periodically review administrative provisions of existing conventions and mandatory instruments with the aim of finding improved, more efficient solutions for those administrative requirements that are necessary. Those provisions of existing conventions and mandatory instruments that have become unnecessary and/or burdensome will also be reformed and/or eliminated without compromising safety, security and the protection of the environment.

The related performance indicators are: 1, 2, 3 and 20

The related key performance indicators are: G and H

- SD 9 IMO will pay special attention to the shipping needs of small island developing States (SIDS) and the least developed countries (LDCs).

The related performance indicator is: 14

The related key performance indicators are: K, L, M, N and O

- SD 10 IMO will apply goal-based standards for maritime safety and environmental protection.

The related performance indicator is: 18

The related key performance indicators are: A and B

Enhancing the profile of shipping, quality culture and environmental conscience

- SD 11 IMO, in partnership with other stakeholders, will seek to raise the profile of the safety, security and environmental records of shipping in the eyes of civil society by:

- .1 actively publicizing the vital importance of shipping as a safe, secure and environmentally sound mode of transport for goods and people, and underlining the role of the Organization in that regard; and
- .2 consequently further enhancing its public outreach programmes.

The related performance indicators are: 4(b), 5(b), 6, 7, 8, 10, 11, 14 and 17(b)

The related key performance indicators are: R, S, T and U

- SD 12 IMO will take the lead in enhancing the quality culture of shipping by:

- .1 encouraging the utilization of the best available techniques not entailing excessive costs, in all aspects of shipping;
- .2 encouraging proper management of ships;

- .3 promoting and enhancing the availability of, and access to, information – including casualty information – relating to ship safety, security and the environment (i.e. transparency);
- .4 ensuring that all stakeholders understand and accept their responsibilities regarding safe, secure and environmentally sound shipping by developing a "chain of responsibility concept" among them; and
- .5 identifying, correlating and evaluating the factors, including human interaction on board ships, that influence safety, security and environmental culture, and developing practical and effective mechanisms to address them.

The related performance indicators are: 3, 11 and 12

The related key performance indicators are: G, H, I and J

SD 13 IMO will seek to enhance environmental conscience within the shipping community.

The related performance indicators are: 10, 11 and 12

The related key performance indicators are: I, J, N and O

4 PERFORMANCE INDICATORS, KEY PERFORMANCE INDICATORS AND PERFORMANCE MEASUREMENT

4.1 The performance indicators (PIs) in table 1 have been developed in the context of the Organization's Mission Statement and on the basis of the strategic directions, with the aim of achieving the following:

- .1 safe shipping;
- .2 secure shipping;
- .3 environmentally sound shipping;
- .4 efficient shipping;
- .5 sustainable shipping;
- .6 adoption of the highest practicable standards;
- .7 implementation of instruments; and
- .8 capacity building.

4.2 The key performance indicators (KPIs) in table 2 have also been developed in the context of the Organization's Mission Statement and on the basis of areas of measurement which can measure progress towards the strategic directions based on long-term goals.

4.3 The measurement of performance through the KPIs will be complemented by the development of appropriate statistical methods to address the aforementioned areas of measurement and, in particular, the following questions:

- .1 How well do the IMO standards achieve their desired effect?
- .2 How well is the need to create/adapt standards recognized and action taken accordingly?

- .3 How well do the IMO Member States implement, comply with and enforce the IMO standards?
- .4 How well does IMO assist its Member States to implement, comply with and enforce its standards?
- .5 How effective and efficient is the work carried out to meet IMO's strategic directions?
- .6 How well does IMO perform in terms of public outreach and its obligations to the public?

TABLE 1

Performance Indicators		Definition
1	Accessions to conventions	Percentage of IMO Member States that have ratified each IMO convention and protocol
2	Entry into force	Percentage and number of conventions adopted but which have not entered into force
3	Implementation and compliance	(a) Number and percentage of Member States that have volunteered for audit (b) Number and percentage of Member States that have been audited (c) Number and percentage of Member States that have nominated auditors (d) Number and percentage of nominated auditors that have carried out audits (e) Number of technical assistance activities carried out following audits
4	Lives lost	(a) Number of lives lost (seafarers, fishers and passengers) due to safety-related* accidents and incidents on ships subject to IMO conventions and other instruments (b) Ratio of lives lost (seafarers, fishers and passengers) due to safety-related* accidents and incidents on ships subject to IMO conventions and other instruments, to total number of lives at risk
5	Ships lost	(a) Number of ships subject to IMO conventions lost for any safety-related* reason, other than those declared constructive total losses for insurance purposes (b) Ratio of ships subject to IMO conventions lost for any safety-related* reason, other than those declared constructive total losses for insurance purposes, to total number of ships subject to IMO conventions
6	Security failures	Number of ships and lives lost due to security failures and number of terrorist incidents on ships subject to SOLAS chapter XI-2
7	Piracy and armed robbery	Number of ships and lives lost due to piracy and armed robbery and number of such incidents against ships engaged on international voyages
8	Ship-generated water pollution	(a) Tonnes of oil discharged into the sea, operationally or accidentally, from ships subject to IMO instruments (b) Number of spills occurring from ships subject to IMO instruments (c) Ratio of oil (cargo and bunkers) discharged into the sea to total quantities carried by sea

* i.e. **not** accidents and incidents which are due to security failures, acts of piracy and armed robbery or whose prevention is addressed by other international conventions.

Performance Indicators		Definition
9	Ship-generated air pollution and CO ₂ emissions	(a) 3-year rolling average of the sulphur content of fuel oil delivered to ships (b) Tonnes of NO _x , SO _x and CO ₂ released from ships subject to IMO instruments (c) Ratio of estimated tonnage of SO _x , NO _x and CO ₂ released annually per tonne-mile of cargo carried by sea
10	Environmental conscience	(a) Mobilization by IMO of donor funds for environmental programmes (b) Number of projects sponsored, initiated and funded by IMO (c) Number of collaborative agreements with regional groups responding to pollution such as: REMPEC, ROCRAM, Barcelona Convention
11	PSC detention rate	Port State control detention rates as analysed by the various bodies of the Organization on the basis of data submitted by Member States
12	PSC non-compliance rate	Port State control non-compliance rates as analysed by the various bodies of the Organization on the basis of data submitted by Member States
13	Fraudulent certificates	Number of fraudulent certificates and endorsements of any type reported to IMO
14	Delivery of technical assistance	(a) Percentage of planned activities delivered (b) Activities delivered: number of advisory missions and number of training events (c) Number of partnerships with governments, organizations and industry (d) Number of trainees in IMO institutions and IMO-sponsored workshops (e) Person-days allocated to training under the following categories: long term (6 months and over); medium term (4 weeks to 6 months); and short term (up to 4 weeks) (f) Responses, both qualitative and quantitative, from maritime authorities who have received technical assistance in the period under review
15	Sustainability of ITCP	Proportion and value of external and internal funding
16	Cycle time	Time taken to develop IMO conventions and other instruments compared to planned time
17	IMO's role	(a) Size of IMO membership compared to UN membership (b) Level of participation of IGOs and approved NGOs at IMO meetings
18	Goal-based standards	Progress towards the application of goal-based standards for maritime safety and environmental protection
19	Work of other UN bodies	(a) Incorporation of specific policy input provided by IMO organs within the policy and programme decisions of other UN bodies (i.e. in their treaty instruments, codes, resolutions, guidelines, etc., work programmes and technical activities) (b) Number of joint working groups established (c) Number of partnerships (MoUs or other agreements) established (d) Number of joint technical cooperation programmes
20	Efficiency of shipping – facilitation of international maritime traffic	(a) Number and percentage of Member States that are party to the FAL Convention (b) Number and percentage of Contracting Governments to the FAL Convention that have registered differences between their practices and the Standards of the FAL Convention (c) Number and percentage of Contracting Governments to the FAL Convention that have notified that their practices are in accord with the Recommended Practices of the FAL Convention

TABLE 2

Area of measurement and related long-term goal	Related Key Performance Indicators
<p>Safety</p> <p>Long-term goal: decrease in loss of lives and ships subject to IMO conventions</p>	<p>A Lives lost (seafarers and passengers) due to safety-related accidents and incidents on ships subject to IMO conventions and other instruments, to total number of lives at risk (per million lives)</p> <p>B Ships subject to IMO conventions lost for any safety-related reason, other than those declared constructive total losses for insurance purposes, to total number of ships subject to IMO conventions (per 1,000 vessels)</p>
<p>Pollution</p> <p>Long-term goal: decrease tonnes of oil discharged and grams of CO₂ released from international shipping</p>	<p>C Tonnes of oil discharged per tonne-mile (per million tonne-miles)</p> <p>D Grams of CO₂ released per tonne-mile of cargo carried by sea</p>
<p>Security</p> <p>Long-term goal: minimize security incidents on ships and contribute towards reducing piracy incidents</p>	<p>E Number of security-related incidents on ships subject to SOLAS chapter XI-2</p> <p>F Number of piracy incidents to total number of vessels engaged on international voyages (per 1,000 vessels)</p>
<p>Implementation and enforcement of legislation</p> <p>Long-term goal: promote increased ratification, compliance and enforcement of IMO conventions</p>	<p>G Average ratification rate for all Member States and all conventions (percentage rate)</p> <p>H Average ratification rate for world tonnage and all conventions (percentage rate)</p> <p>I Average PSC detention rate for all PSC regimes (percentage rate)</p> <p>J Average PSC non-compliance rate for all PSC regimes (percentage rate)</p>

Area of measurement and related long-term goal	Related Key Performance Indicators
<p>Technical cooperation and capacity building</p> <p>Long-term goal: respond to technical assistance needs of IMO Member States and increase cooperation with relevant stakeholders and donor partners</p>	<p>K Number of advisory missions</p> <p>L Number of training events</p> <p>M Number of trainees in IMO institutions and IMO-sponsored training events</p> <p>N Number of partnerships with governments, organizations and industry</p> <p>O Total expenditure</p>
<p>Financial performance and position</p> <p>Long-term goal: provide income stream and ensure healthy financial status for the work of IMO</p>	<p>P Member State collection rate (percentage of current year assessments received from all Member States)</p> <p>Q Assets less liabilities in the General Fund, Headquarters Capital Fund, Trading Fund, Working Capital Fund, Training & Development Fund, Termination Benefit Fund and Technical Cooperation Fund</p>
<p>Outreach to the public</p> <p>Long-term goal: public understanding of the role of IMO as set out in its mission statement and its achievements in this regard</p>	<p>R Publications aimed at public education – numbers and languages</p> <p>S Media activities, including social media</p> <p>T IMO websites – number of pages and information, by topic, available to the public and number of hits</p> <p>U Annual expenditure on public outreach activities</p>

Nghị quyết A.1060 (28)
Thông qua ngày 29 tháng 11 2013
(Chương trình nghị sự 8)

KẾ HOẠCH CHIẾN LƯỢC CỦA IMO
(GIAI ĐOẠN SÁU NĂM 2014-2019)

ĐẠI HỘI ĐỒNG

CĂN CỨ TẠI phần I Công ước của Tổ chức Hàng hải quốc tế, đặc biệt là Điều 1(a) của Công ước, CŨNG CĂN CỨ TẠI phần II của Công ước, đặc biệt là Điều 2 (a) và (c) của Công ước, CĂN CỨ THEO các nghị quyết:

- A.900 (21) về *Mục tiêu của Tổ chức trong những năm 2000*,
- A.901 (21) về *IMO và hợp tác kỹ thuật trong những năm 2000*, và
- A.909 (22) về *Chính sách của IMO – thiết lập các chính sách và mục tiêu của Tổ chức*,

CĂN CỨ CỤ THỂ THEO phương hướng đã đưa ra tại kỳ họp thứ 22 của Đại Hội đồng, để Hội đồng chuẩn bị kế hoạch chiến lược của Tổ chức vạch ra hướng đi và mục tiêu chiến lược của tổ chức; và thông qua, tại kỳ họp thứ 27, bằng nghị quyết A.1037 (27) về kế hoạch chiến lược của Tổ chức (cho giai đoạn sáu năm 2012 – 2017), bao gồm cả hướng đi cho Hội đồng theo đó để xem xét các Kế hoạch hai năm,

ĐÃ CAM KẾT để đảm bảo việc thực hiện các mục đích và mục tiêu của IMO một cách thống nhất trên cơ sở toàn cầu và để thiết lập ưu tiên rõ ràng cụ thể với mục đích đạt được mục tiêu,

SAU KHI XEM XÉT các khuyến nghị của Hội đồng tại phiên họp bất thường lần thứ 27,

1. ĐÃ PHÊ CHUẨN Kế hoạch Chiến lược của IMO cho giai đoạn sáu năm 2014-2019, cụ thể trong phụ lục đính kèm, bao gồm:

- (a) Công bố nhiệm vụ;
- (b) Những xu hướng, những phát triển và thách thức trong vận tải biển, hàng hải thế giới mà Tổ chức (IMO) dự kiến phải đối mặt trong giai đoạn trước mắt đã chỉ ra;
- (c) Những định hướng chiến lược cho Tổ chức (IMO) trên cơ sở những xu hướng nổi trội, những phát triển và thách thức; và
- (d) Những chỉ số hiệu quả để đánh giá hiệu quả của Tổ chức (IMO);

2. YÊU CẦU HỘI ĐỒNG VÀ TỔNG THƯ KÝ tùy theo hoàn cảnh thực tiễn, theo báo cáo tiến trình và các phân tích khi cần thiết, các cơ chế bất kỳ theo yêu cầu để xem xét và bổ xung tiến trình cần thiết theo kế hoạch chiến lược có tính đến kế hoạch chủ đạo đã được Tổ chức IMO phát triển và Hướng dẫn về áp dụng các kế hoạch chiến lược và kế hoạch trọng tâm của Tổ chức (IMO);

-
3. CHỈ ĐẠO Hội đồng xem xét kế hoạch chiến lược theo giai đoạn 2 năm;
 4. QUYẾT ĐỊNH ĐỀ xem xét lại tiến độ của Tổ chức (IMO) trên cơ sở có Báo cáo của Hội đồng về kế hoạch thực hiện tại kỳ họp thường liên lần thứ 29;
 5. NHẮC LẠI YÊU CẦU với Hội đồng và các Ủy ban khi làm các khuyến nghị cho chương trình giai đoạn 2 năm theo kế hoạch chiến lược 2 năm, cần ghi nhớ nhằm đạt được mong muốn theo chương trình một Hội nghị ngoại giao hàng năm, bảo toàn chi phí theo các trường hợp chuyên biệt;
 6. Thay thế hủy bỏ Nghị quyết A.1037(27).

PHỤ LỤC

KẾ HOẠCH CHIẾN LƯỢC CHO TỔ CHỨC (IMO) (GIAI ĐOẠN 6 NĂM 2014 ĐẾN 2019)

Đây là Kế hoạch chiến lược của Tổ chức (IMO) trong khoảng thời gian 6 năm từ 2014 đến 2019. Bao gồm 4 Phần:

1. Công bố nhiệm vụ;
2. Xu hướng và phát triển vận tải biển và hàng hải thế giới và những thách thức liên quan đối với Tổ chức (IMO);
3. Những định hướng chiến lược mà Tổ chức (IMO) mong đợi thực hiện trong giai đoạn này; và
4. Một loạt các chỉ số đánh giá thực thi.

1. CÔNG BỐ NHIỆM VỤ

1.1 Nhiệm vụ của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO), một cơ quan chuyên môn của Liên hợp quốc, nhằm thúc đẩy an toàn, an ninh, thân thiện với môi trường, vận tải biển hiệu quả và bền vững thông qua hợp tác lẫn nhau. Điều này sẽ được thực hiện bằng cách áp dụng các tiêu chuẩn thực tiễn cao nhất về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, hàng hải hiệu quả, phòng ngừa, kiểm soát ô nhiễm từ tàu biển, cũng như việc thông qua các vấn đề pháp lý có liên quan và thực thi hiệu quả các hướng dẫn của IMO cùng với việc xem xét tổng quát quan điểm và thực thi áp dụng đồng bộ thống nhất.

2 NHỮNG XU HƯỚNG, SỰ PHÁT TRIỂN VÀ CÁC THÁCH THỨC

2.1 Trong nội tại công việc của mình để đạt được sứ mệnh của mình trong một thế giới liên tục thay đổi, Tổ chức (IMO) phải đối mặt với nhiều thách thức. Định hướng chiến lược của Tổ chức (IMO) đã được phát triển trong bối cảnh các xu hướng và sự phát triển trong ngành công nghiệp vận tải biển ngày nay, như đã liệt kê dưới đây.

Toàn cầu hóa

2.2 Việc toàn cầu hóa ngày nay được đặc trưng bởi việc tự do đi lại của con người, các hàng hóa, các dịch vụ và thông tin. Một thế giới được kết nối với nhau nhiều hơn, trong đó thực hiện hành động ở một nơi có cả ý nghĩa ở nơi khác nữa. Ngành Vận tải biển là nền tảng cho thương mại quốc tế và tiếp cận thị trường buôn bán toàn cầu hóa. Việc toàn cầu hóa cũng đã làm tăng thêm những thành viên mới tham gia gia trong sân chơi của lĩnh vực hàng hải. Chẳng hạn, thông qua một quá trình liên kết của các tập đoàn vận tải biển và liên minh lại với nhau, cũng như việc khai thác cảng toàn cầu, như một công cụ gây ảnh hưởng ngày càng tăng đối với thương mại toàn cầu, các mạng lưới cho ngành vận tải biển và các vấn đề vận chuyển đường biển nói chung là rộng lớn. Đồng thời tại thời điểm này, tương tác đã được tăng lên giữa IMO và các tổ chức liên chính phủ khác, cũng như các tổ chức phi chính phủ như những ngành công nghiệp và những nhóm lợi ích chuyên biệt, để đáp ứng nhu cầu cần thiết một cách toàn diện hơn và bao gồm cả các vấn đề liên đới tới việc vận chuyển đường biển.

Những thách thức đối với IMO là:

- .1 chủ động trong việc xác định xu hướng và sự phát triển ảnh hưởng đến việc vận tải biển;*
- .2 duy trì một cách toàn diện và kể cả việc tiếp cận các vấn đề của vận tải biển;*

.3 cung cấp ứng phó hiệu quả và đáp ứng hiệu quả tới các su hướng và phát triển vận tải biển, các sự cố và như vậy nhằm ngăn chặn xu hướng khu vực hóa hoặc tính đơn phương hóa gây nên tính xung đột với qui định trong khuôn khổ pháp lý của Tổ chức (IMO);

.4 liên quan đến toàn bộ tới các thành viên IMO trong việc phát triển, xây dựng pháp luật, thông qua và thực hiện chính sách.

Tăng cường công tác liên quan đến an toàn hàng hải

2.3 Tăng cường an toàn hàng hải bằng cách đảm bảo rằng mỗi liên kết trong chuỗi trách nhiệm đáp ứng đầy đủ nghĩa vụ của mình là ưu tiên của toàn bộ cộng đồng hàng hải nói chung. Quốc gia có Cờ, có cảng và các quốc gia ven biển, các chủ tàu, các tổ chức phân cấp và các bên liên quan tất cả đều có giữ một vai trò quan trọng trong việc thực hiện chung, duy trì và nâng cao các tiêu chuẩn vận chuyển đường biển. Tiếp cận thông tin, phản ánh trung thực và kể cả tiếp cận toàn diện việc phát triển các biện pháp nhằm thực hiện thống nhất và có hiệu quả các công cụ của IMO cũng là yếu tố thành công quan trọng trong việc nâng cao an toàn hàng hải.

Thách thức đối với IMO là liên tục nâng cao chuyên môn kỹ thuật, hoạt động và quản lý an toàn và để loại bỏ việc vận tải biển không đáp ứng được và duy trì các tiêu chuẩn mọi lúc mọi nơi. Một thách thức nữa là xác định và đánh giá các yếu tố ảnh hưởng tác động đến văn hóa an toàn và để biến chúng đi vào thực tiễn và hiệu quả cho phát triển hơn nữa một nền văn hóa chất lượng và an toàn trong toàn cộng đồng hàng hải.

Tăng cường công tác liên quan đến an ninh hàng hải

2.4 Các nước thành viên IMO, các tổ chức liên chính phủ và phi chính phủ đã tập hợp, giới thiệu các biện pháp được thiết kế xây dựng trong lĩnh vực vận tải biển để tăng cường an ninh hàng hải và an ninh cảng, ngăn ngừa và ngăn chặn các hành vi trái pháp luật đe dọa an toàn hàng hải và bảo vệ sự phá hoại làm gián đoạn thương mại toàn cầu, bao gồm cả các tuyến đường hàng hải quan trọng. Sau khi thông qua sửa việc đổi SOLAS - Bộ luật quốc tế an ninh tàu biển và cảng biển, các biện pháp phải được thực hiện một cách hiệu quả để tăng cường an ninh hàng hải toàn cầu. Đồng thời, các biện pháp an ninh phải không là quá mức để ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động vận tải biển và hoạt động cảng, ngoài ra trong một thế giới liên kết cùng nhau chúng còn phụ thuộc rất nhiều vào thương mại đường biển.

Thách thức đối với IMO là tiếp tục thúc đẩy thực hiện hiệu quả các biện pháp an ninh và tuyên truyền ý thức an ninh trên tàu, an ninh vận hành bến cảng, đồng thời đảm bảo sự cân bằng giữa việc xúc tiến thuận lợi thương mại và luồng thương mại biển vẫn tiếp tục được tiến triển êm đềm và hiệu quả.

Tăng cường công tác về cướp biển và cướp có vũ trang đối với tàu biển

2.5 Cướp biển và cướp có vũ trang đối với tàu biển vẫn thực sự là mối nguy hiểm hiện hữu cho những người sử dụng các vùng biển cho mục đích hòa bình. Sự gia tăng về số lượng, sự tàn bạo và phạm vi khu vực địa lý các vụ cướp biển và cướp có vũ trang đối với tàu biển, luôn thường xuyên dẫn đến chết người, thương vong hoặc bắt cóc tổng tiền cho người đi biển, đã buộc Tổ chức Liên Hiệp Quốc, tổ chức khu vực, Chính phủ quốc gia đã hành động kết hợp cùng nhau hay cá nhân quốc gia, các lực lượng quân sự, các công ty vận tải biển, người khai thác tàu và thuyền viên tàu biển đã phối hợp cùng nhau giải thoát thế giới khỏi mối đe dọa của cướp biển. IMO đã và đang tiếp tục phát triển các hướng dẫn cho các Quốc gia thành viên và ngành công nghiệp vận tải biển về các biện pháp để ngăn chặn hoặc ngăn chặn tấn công của cướp biển đối với tàu thuyền thành công và điều tra hành vi tội phạm. Thừa nhận rằng mặc thông kê thấy những vụ cướp biển xảy ra ở trên biển song

gốc rễ của vấn đề là ở trên bờ, IMO cũng đã thúc đẩy phát triển sáng kiến khu vực phát triển năng lực các Quốc gia để đối phó với nạn cướp biển.

Thách thức đối với IMO là tiếp tục phát triển và thúc đẩy việc thực thi các hướng dẫn của IMO, khuyến khích tuân thủ kết hợp phát triển chặt chẽ việc Thực tiễn quản lý tốt nhất ngành, do vậy, khi vào những khu vực cướp biển quấy phá, tàu biển thực hiện tất cả các biện pháp tự bảo vệ được áp dụng sao cho có hiệu quả; chắc chắn rằng các biện pháp đó được duy trì liên tục, phù hợp, tương ứng với mối đe dọa thực tế; và đề cao việc phối hợp hiệu quả và điều phối mọi nỗ lực toàn cầu để giải quyết cướp biển và cướp có vũ trang đối với tàu biển.

Nâng cao ý thức môi trường

2.6 Tăng cường chính sách môi trường bền vững cho ngành công nghiệp vận tải biển vẫn còn là vấn đề quan trọng. Việc đã có mối quan tâm cao về tác động của các hoạt động vận tải biển toàn cầu đối với môi trường đã đề ra nhất định những nỗ lực trong tương lai vượt bậc theo nỗ lực của Tổ chức IMO nâng cao nhận thức, thúc đẩy trách nhiệm các hiệp hội xã hội của ngành vận tải biển, phát triển phương tiện vận tải bền vững và ý thức trách nhiệm môi trường giảm thiểu các tác động ảnh hưởng tới môi trường do vận tải biển, như là nhằm giảm thiểu ô nhiễm không khí; nhằm ứng phó với biến đổi khí hậu bằng nâng cao hiệu quả năng lượng tăng cho tàu và các biện pháp khác; nhằm đảm bảo bảo tồn hệ sinh thái, đa dạng hóa sinh học và ngăn chặn sự phát thải ô nhiễm hóa chất từ tàu vào môi trường biển. Liên quan đến môi trường cũng đã được mở rộng đến những lo ngại về các biện pháp an toàn và các phương thức hiệu quả nhất đối với việc tái chế tàu, mà IMO cũng đã đề xuất.

Thách thức đối với IMO trong việc nhấn mạnh toàn cầu phù hợp với sự phát triển bền vững là để tiếp tục việc:

.1 chủ động xác định các hoạt động vận tải biển và các sự cố có thể tác động có hại đến môi trường, và do đó có trách nhiệm trong việc phát triển các biện pháp phòng ngừa thích hợp;

.2 đóng góp tới các nỗ lực quốc tế nhằm giảm ô nhiễm không khí và mục tiêu biến đổi khí hậu ;

.3 phát triển biện pháp phòng ngừa hiệu quả và kế hoạch ứng phó hiệu quả các sự cố do vận tải biển để giảm thiểu tác động của chúng tới môi trường; và

.4 đóng tàu mới thân thiện hơn với môi trường bằng cách thực hiện "giảm lưu giữ tàu " với tàu mới, trong điều kiện thuận lợi hơn nữa thanh thải tái chế tàu hiện có.

Thúc đẩy vận tải biển hiệu quả

2.7 Với sự gia tăng các biện pháp quy định về an toàn, an ninh và bảo vệ môi trường, có một nhu cầu để đạt được một sự cân bằng thích hợp giữa nhiều mục tiêu của Tổ chức IMO - cụ thể là: an toàn, an ninh và vận tải biển hiệu quả trên đại dương sạch - vì e ngại các biện pháp này quá mức ảnh hưởng đến vận tải biển hiệu quả. Việc phát triển và thực hiện các biện pháp để thúc đẩy vận tải biển hiệu quả, thông qua các điều luật tốt nhất bao gồm cả việc loại bỏ các yêu cầu hành chính không cần thiết, không thích hợp hoặc đã lỗi thời, là thiết yếu để cho ngành công nghiệp vận tải biển tiếp tục dịch vụ cung cấp vận tải biển quốc tế và thương mại toàn cầu.

Thách thức đối với IMO là để tiếp tục thúc đẩy và phát triển các biện pháp để tạo điều kiện vận chuyển thuận lợi, chẳng hạn như giảm những rào cản, các thủ tục và việc tạo ra hệ thống để tăng cường tạo thuận lợi cho thương mại đường biển, qua đó đảm bảo sự cân bằng thích hợp là đạt được giữa an toàn, an ninh và bảo vệ môi trường và hiệu quả trong vận tải biển sao cho tuyến luồng thương mại hàng hải vẫn tiếp tục được êm ả và hiệu quả.

Chuyên trọng tâm vào người

2.8 Những hạn chế trong thực hiện hoạt động của con người ở tất cả các cấp độ trong chuỗi trách nhiệm là nguyên nhân chính của sự cố. IMO sẽ tiếp tục nỗ lực hơn nữa để đề cập tới vấn đề này. Như IMO phấn đấu hoàn thiện đầy đủ các công cụ của mình, các hiệu quả của hướng dẫn sẽ được nghiên cứu kỹ đối với mỗi sự cố do lỗi của con người gây ra. Mặt khác, những tiến bộ công nghệ và các quy định đào tạo sẽ cung cấp những cơ hội mới, trong đó IMO có thể khai thác đúng mục để tăng cường sự đóng góp của yếu tố con người đến an toàn, an ninh và bảo vệ môi trường.

Thách thức đối với IMO là tiếp tục đặt cao hơn tầm quan trọng vào việc đóng góp của yếu tố con người để an toàn hơn, an toàn hơn, vận tải biển thân thiện với môi trường và liên tục phát triển các biện pháp nhằm nâng cao hiệu năng của con người trong ngành công nghiệp vận tải biển.

Người trên biển

2.9 Trong bối cảnh nhiệm vụ cơ bản của IMO là bảo vệ sinh mạng của tất cả những người trên biển, sự ra đời của tàu chở khách với khả năng chuyên chở hàng ngàn con người, việc sử dụng gia tăng của các phà biển, xuồng cao tốc vào các tuyến dịch vụ thiết yếu quốc tế, quốc gia và liên kết các đảo, với số lượng ngày càng tăng của người di cư được vận chuyển bằng đường biển, tỷ lệ tiếp tục gia tăng các trường hợp trốn vé, cướp biển và cướp có vũ trang, liên tục có tổn thất sinh mạng của thuyền viên và ngư dân trên biển, tất cả việc đó đã là mối quan tâm cao độ liên quan đến sự an toàn sinh mạng con người trên biển và việc hoạt động tìm kiếm, cứu nạn thành công trong trường hợp tai nạn trên biển. Hoạt động an toàn, an ninh của tàu và khả năng có đáp ứng thích đáng liên quan đến thực tiễn trong các trường hợp khẩn cấp đã là mối quan tâm đặc biệt.

Thách thức đối với IMO là tiếp tục đảm bảo tính đầy đủ của tất cả các hệ thống được sử dụng trong việc bảo đảm sự an toàn sinh mạng trên biển, bao gồm cả những người liên quan thường dân, thực thi các biện pháp hiệu quả để giải quyết các vấn đề người di cư được chuyên chở bằng đường biển, người trốn vé, về các khía cạnh nhân đạo đối với cướp biển và cướp có vũ trang đối với tàu biển.

Tầm quan trọng của việc xây dựng năng lực để đảm bảo việc áp dụng chung và thống nhất văn kiện của IMO

2.10 Chương trình Hợp tác Kỹ thuật Hợp nhất (ITCP) là cốt lõi cho việc hỗ trợ các nước đang phát triển để thực hiện các văn kiện của IMO đối với an toàn và an ninh hơn trong vận tải biển, nâng cao bảo vệ môi trường và tạo thuận lợi cho giao thông hàng hải quốc tế. Ngoài ra, thực hiện Chương trình Hợp tác Kỹ thuật Hợp nhất (ITCP) cũng là một đóng góp để hỗ trợ các nước đang phát triển đạt được Mục tiêu Phát triển Thiên niên kỷ liên quan (MDGs). Bằng cách làm cả hai, ITCP góp phần tích cực, phù hợp với Nghị quyết A.901 (21), hướng tới nền kinh tế, xã hội và về môi trường phát triển bền vững, và theo đó, việc theo đuổi các mục tiêu và đảm bảo phù hợp theo mục tiêu liên quan đến hội nghị Liên hiệp quốc (từ UNCED 1992 đến UNCSD 2012) cũng là một trọng tâm chính của Chương trình Hợp tác Kỹ thuật (ITCP). Tầm quan trọng của Chương ITCP như vậy đã gia tăng tăng cùng với các sửa đổi cho các văn kiện hiện hành và phát triển các văn kiện mới của IMO, trong đó cầu thực tiễn cụ thể, tác động lên, các Quốc gia đảo nhỏ đang phát triển và các nước kém phát triển nhất cũng được xem xét. Do đó, Tổ chức cần phải duy trì và tăng cường năng lực để đáp ứng nhu cầu lịch sử và phát triển cần thiết của các nước đang phát triển về hỗ trợ kỹ thuật, cụ thể là bằng cách làm việc theo hướng hỗ trợ về tài chính lâu dài, hiệu quả và kết quả của ITCP.

Thách thức đối với IMO là tiếp tục đảm bảo một phương thức công bằng và bền vững các tài trợ của Chương trình Hợp tác Kỹ thuật (ITCP), và để phát triển chuyển giao, hiệu quả và có kết quả.

Công nghệ là một động lực chính cho sự thay đổi trong lĩnh vực vận tải biển

2.11 Phát triển công nghệ đã tạo ra những cơ hội mới, nhưng cũng có thể bao gồm có những tác động bất lợi. Do đó, cơ hội mới tồn tại có thể khuyến khích phát triển các sáng kiến IMO khác nhau, từ an toàn và an ninh tới bảo vệ môi trường và tạo thuận lợi cho giao thông hàng hải quốc tế. Sự phát triển của truyền thông và công nghệ thông tin có thể cung cấp cơ hội để phát triển kiến thức quản lý như là để tăng tính minh bạch và tiếp cận thông tin .

Thách thức đối với IMO là để tiếp tục :

.1 đảm bảo rằng các quyết định phát triển công nghệ là có lợi, có thể áp dụng , để tăng cường an toàn hàng hải; an ninh; bảo vệ môi trường, tạo thuận lợi cho giao thông hàng hải quốc tế, và có tính đến nhu cầu ứng dụng toàn cầu;

.2 bảo đảm áp dụng thích hợp của công nghệ thông tin trong nội bộ Tổ chức (IMO) và cung cấp cổng truy cập nâng cao để thông tin cho ngành công nghiệp vận tải biển và những người khác; và

.3 đảm bảo rằng có thiết bị mới để sử dụng trên tàu được thiết kế và sản xuất đáp ứng yêu cầu, kỹ năng và khả năng của tất cả người dùng trong trí tuệ.

CÁC ĐỊNH HƯỚNG CHIẾN LƯỢC

Giới thiệu

3.1 Các định hướng chiến lược (SD) cho phép IMO đạt được mục tiêu nhiệm vụ của mình trong những năm tới có thể được xem xét theo ba loại chính dưới đây:

.1 nâng cao vị thế và hiệu quả của Tổ chức;

.2 phát triển và duy trì công tác toàn diện về an toàn, an ninh, hiệu quả và thân thiện với môi trường vận tải biển; và

.3 nâng cao ghi nhận hồ sơ vận tải biển và thâm nhập nền văn hóa chất lượng và ý thức môi trường trong cộng đồng vận tải biển.

3.2 Việc thực thi của Tổ chức (IMO) trong ba loại hình trên sẽ được theo dõi thông qua một loạt các chỉ số hoạt động, các chỉ số phương thức hoạt động và hiệu xuất đo đếm. Những con số của các chỉ số áp dụng được liệt kê cho mỗi hướng chiến lược.

Nâng cao vị thế và hiệu quả của IMO

SD 1. IMO là diễn đàn quốc tế chính về các vấn đề kỹ thuật của tất cả các loại hình ảnh hưởng đến vận chuyển quốc tế và các vấn đề pháp lý liên quan đến chúng. Một cách tiếp cận toàn bộ và toàn diện những vấn đề này sẽ là một dấu chỉ của IMO. IMO sẽ tích cực phát huy vai trò của mình là diễn đàn quốc tế chính về các vấn đề thuộc thẩm quyền của mình, bảo đảm và tăng cường liên kết giữa giao thông an toàn, an ninh, hiệu quả và thân thiện với môi trường vận tải biển, sự phát triển thương mại toàn cầu, nền kinh tế thế giới và đạt được sự phát triển Thiên niên kỷ mục tiêu (MDGs). Để duy trì tính đúng đắn đầu đó, sẽ:

.1 phát triển hơn nữa vai trò của mình trong các vấn đề hàng hải, các tổ chức liên chính phủ và các tổ chức quốc tế khác, để có thể giải quyết một cách hiệu quả và toàn diện đối với các vấn đề phức tạp liên quan;

.2 tích cực tham gia với các bên liên quan khác nhau để đảm bảo một cách tiếp cận toàn diện hơn để đưa ra quyết định, và

.3 tích cực tìm kiếm để thu được việc phối hợp và tránh lặp lại những nỗ lực của các cơ quan Liên hợp quốc khác trong vấn đề vận tải biển.

Các chỉ số hiệu suất liên quan là: 1, 2, 3, 16, 17 và 19

Các chỉ số phương thức hoạt động quan trọng liên quan là: G, H, I, J và R

SD 2. IMO sẽ thúc đẩy việc tuân thủ toàn cầu đối với các công cụ quản trị của mình về vận chuyển quốc tế và sẽ thúc đẩy thực thi thống nhất của các Quốc gia thành viên.

Các chỉ số hiệu suất liên quan là: 1, 2, 3 và 14

Các chỉ số phương thức hoạt động quan trọng liên quan là: G, H, I, J, K, L, M và N

SD 3. Với tầm nhìn để tăng cường đóng góp vào phát triển bền vững, IMO sẽ tăng cường các chương trình xây dựng năng lực hàng hải của mình và sẽ tập trung vào:

.1 phát triển việc xây dựng năng lực quan hệ đối tác với các chính phủ, các tổ chức và ngành công nghiệp;

.2 đảm bảo tính bền vững lâu dài của Chương trình hợp tác kỹ thuật (ITCP);

.3 góp phần đạt được các mục tiêu Thiên niên kỷ (MDGs) và các kết quả có liên quan tới Hội nghị liên hiệp quốc 2012 (UNCSD 2012), chẳng hạn như các Mục tiêu phát triển bền vững trong tương lai, bao gồm cả việc phát triển các dự án lớn nhằm tới mục tiêu các vấn đề nổi bật đã ban hành;

.4 đáp ứng nhu cầu của các nước thành viên đang phát triển; và

.5 tiếp tục cải thiện việc chuyển giao, sử dụng, hiệu quả và hiệu lực của các chương trình trợ giúp và hợp tác kỹ thuật.

Các chỉ số hiệu suất liên quan là: 1, 14 và 15

Các chỉ số phương thức hoạt động quan trọng liên quan là: G, I, K, L, M, N và O

SD 4. IMO sẽ có thể đáp ứng một cách hiệu quả và hiệu quả cho các xu hướng mới nổi, phát triển và thách thức. Phần đầu xuất sắc trong quản trị và quản lý. Bên cạnh những kế hoạch chiến lược, sẽ duy trì một khuôn khổ quản lý rủi ro. Hội đồng sẽ cung cấp tầm nhìn lãnh đạo, các ủy ban sẽ được cấu trúc tối ưu và sẽ được hỗ trợ bởi một Ban thư ký có hiệu lực và hiệu quả. Trong giai đoạn phân bổ hai năm một lần đã được phê duyệt và phù hợp với Kế hoạch công tác chi tiết, Ban Thư ký sẽ được phân bổ đủ các nguồn lực và ý kiến chuyên môn để thực hiện kế hoạch công tác của Tổ chức, và Tổ chức sẽ sử dụng hiệu quả công nghệ thông tin và truyền thông trong quản lý và quản trị.

Các chỉ số hiệu suất liên quan là: 16

Các chỉ số phương thức hoạt động liên quan là: P và Q

Phát triển và duy trì một cơ cấu toàn diện cho an toàn, an ninh, hiệu quả và thân thiện môi trường vận tải biển

SD 5. Ưu tiên cao nhất của IMO là an toàn sinh mạng con người trên biển. Đặc biệt, chú trọng nhiều hơn sẽ dành cho:

.1 đảm bảo rằng tất cả các hệ thống liên quan đến việc tăng cường an toàn của sinh mạng con người trên biển là thỏa đáng, bao gồm cả những liên quan tới tập hợp lớn người dân;

.2 tăng cường kỹ thuật, hoạt động và tiêu chuẩn quản lý an toàn;

.3 loại bỏ vận tải biển do không đáp ứng và duy trì các tiêu chuẩn liên tục, và

.4 tăng sự việc nhấn mạnh vai trò của yếu tố con người trong vận tải biển an toàn.

Các chỉ số hiệu suất liên quan là: 3, 4, 5, 11, 12 và 13

Các chỉ số phương thức hoạt động liên quan là: A, B, G, H, I và J

SD 6. IMO sẽ tìm cách tăng cường an ninh cho mạng lưới vận tải biển, bao gồm cả tuyến đường hàng hải quan trọng, và để giảm cướp biển và cướp có vũ trang chống lại tàu, cũng như tấn xuất sự cố người trốn theo tàu; theo:

.1 xúc tiến phương cách tiếp cận toàn diện và hợp tác, cả hai mặt các Quốc gia thành viên trong Tổ chức (IMO) và giữa Tổ chức IMO và các tổ chức liên chính phủ, phi chính phủ khác;

.2 nâng cao nhận thức về các biện pháp an ninh của IMO và đẩy mạnh việc thực hiện hiệu quả biện pháp đó;

.3 nâng cao nhận thức về các biện pháp của IMO chống lại cướp biển và cướp có vũ trang chống lại tàu thuyền và thúc đẩy việc thực hiện hiệu quả biện pháp đó;

.4 tăng cường việc nhấn mạnh vai trò của con người và bảo vệ các quyền con người của người đi biển về an toàn vận tải biển; và

.5 tăng cường việc nhấn mạnh về an toàn và an ninh của người đi biển

Các chỉ số hiệu suất liên quan là: 6, 7, 11, 12 và 15

Các chỉ số phương thức hoạt động liên quan là: E, F, I, J, N và O

SD 7. IMO sẽ tập trung vào giảm và loại bỏ tác động có hại từ vận tải biển đến môi trường bằng cách:

.1 xác định và giải quyết thích hợp các tác động tiêu cực;

.2 phát triển và tạo điều kiện thực hiện các biện pháp hiệu quả để giảm thiểu và ứng phó các tác động đến môi trường do sự cố vận tải biển và ô nhiễm gây ra do hoạt động từ tàu biển;

.3 đóng góp với nỗ lực quốc tế để giảm ô nhiễm không khí và biến đổi khí hậu; và

.4 tăng cường nhấn mạnh vai trò của con người trong việc vận tải biển thân thiện môi trường.

Các chỉ số hiệu suất liên quan là: 8, 9, 10, 11 và 12

Các chỉ số phương thức hoạt động liên quan là: C, D, I, J, N và O

SD 8. IMO sẽ tìm cách để đảm bảo rằng các biện pháp để thúc đẩy an toàn, an ninh và thân thiện với môi trường vận tải biển để không ảnh hưởng quá mức đến hiệu quả vận tải biển. Cũng sẽ liên tục xem xét các biện pháp đã đề ra để đảm bảo đầy đủ, hiệu quả và phù hợp, bằng cách sử dụng tốt

nhất các công cụ hiện có, qua đó đảm bảo các qui định tốt hơn loại bỏ không cần thiết hoặc thiếu cân đối với các yêu cầu hành chính. Tổ chức IMO sẽ định kỳ xem xét lại các quy định hành chính của các công ước hiện hành và các công cụ bắt buộc với mục đích nhằm tìm sự hoàn thiện, các giải pháp hiệu quả hơn cho những yêu cầu hành chính là cần thiết. Những quy định của công ước hiện hành và các công cụ bắt buộc đã trở thành không cần thiết và / hoặc phiến toái cũng sẽ được cải tổ và/hoặc loại bỏ mà không ảnh hưởng an toàn, an ninh và bảo vệ môi trường.

Các chỉ số hiệu suất liên quan là: 1, 2, 3 và 20

Các chỉ số phương thức hoạt động liên quan là: G và H

SD 9. IMO sẽ đặc biệt chú ý đến nhu cầu vận vận tải biển của các Quốc đảo nhỏ đang phát triển (SIDS) và các Quốc gia kém phát triển nhất (LDC).

Các chỉ số hiệu suất liên quan là: 14

Các chỉ số phương thức hoạt động liên quan là: K, L, M, N và O

SD 10. IMO sẽ áp dụng các tiêu chuẩn dựa trên mục tiêu cho an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường.

Các chỉ số hiệu suất liên quan là: 18

Các chỉ số phương thức hoạt động liên quan là: A và B

Tăng cường hồ sơ vận tải biển, chất lượng văn hóa và ý thức môi trường

SD 11. IMO, bằng việc hợp tác với các bên liên quan khác, sẽ tìm cách tăng cường ghi chép các hồ sơ an toàn, an ninh và môi trường vận tải biển theo nhìn nhận của xã hội bằng:

.1 tích cực công bố tầm quan trọng của vận tải biển là an toàn, an ninh và thân thiện môi trường mẫu hình giao thông vận tải đối với hàng hóa và con người, và nhấn mạnh vai trò của các Tổ chức IMO trong vấn đề đó, và

.2 do đó tăng cường hơn nữa các chương trình hướng tới cộng đồng.

Các chỉ số hiệu suất liên quan là: 4 (b), 5 (b), 6, 7, 8, 10, 11, 14 và 17 (b)

Các chỉ số phương thức hoạt động liên quan là: R, S, T và U

SD 12. IMO sẽ đi đầu trong việc nâng cao chất lượng văn hóa vận tải biển bằng cách:

.1 khuyến khích việc sử dụng tốt nhất các kỹ thuật hiện có không dẫn đến chi phí quá cao, trên mọi phương diện của vận tải biển;

.2 khuyến khích quản lý tàu biển thích hợp;

.3 thúc đẩy và tăng cường việc hiện có, và tiếp cận với thông tin (bao gồm cả thông tin tai nạn) liên quan đến vận tải biển an toàn, an ninh và môi trường (tức là công khai);

.4 đảm bảo tất cả các bên liên quan hiểu và chấp nhận trách nhiệm của mình liên quan đến an toàn, an ninh và thân thiện môi trường vận tải biển bằng cách phát triển một "chuỗi các khái niệm trách nhiệm" trong đó; và

.5 xác định, mối tương quan và đánh giá các yếu tố, bao gồm cả tương tác con người trên tàu biển, mà ảnh hưởng an toàn, an ninh, văn hóa môi trường, và phát triển các cơ chế thiết thực và hiệu quả để giải quyết chúng.

Các chỉ số hiệu suất liên quan là: 3, 11 và 12

Các chỉ số phương thức hoạt động liên quan là: G, H, I và J

SD 13. IMO sẽ tìm cách nâng cao ý thức về môi trường trong cộng đồng vận tải biển.

Các chỉ số hiệu suất liên quan là: 10, 11 và 12

Các chỉ số phương thức hoạt động liên quan là: I, J, N và O

4. CHỈ SỐ HIỆU SUẤT LIÊN QUAN, CHỈ SỐ PHƯƠNG THỨC HOẠT ĐỘNG LIÊN QUAN VÀ CHỈ SỐ LIÊN QUAN

4.1 Các chỉ số hiệu suất (PI) trong bảng 1 đã được phát triển trên các Tuyên bố nhiệm vụ của Tổ chức IMO và trên cơ sở các định hướng chiến lược, với mục tiêu đạt được như sau:

- .1 vận tải biển an toàn;*
- .2 vận tải biển an ninh;*
- .3 vận tải biển thân thiện môi trường;*
- .4 vận tải biển hiệu quả;*
- .5 vận tải biển bền vững;*
- .6 áp dụng các tiêu chuẩn thực tế cao nhất;*
- .7 thực hiện các văn kiện; và*
- .8 Xây dựng năng lực.*

4.2 Các chỉ số phương thức hoạt động (KPIs) trong bảng 2 đã được phát triển trên các Tuyên bố nhiệm vụ của Tổ chức IMO và trên cơ sở về đo lường khu vực có thể đo được tiến độ thực hiện định hướng chiến lược dựa trên cơ sở mục tiêu dài hạn.

4.3 Phép đo hiệu suất thông qua các tiêu chí Chỉ số phương thức hoạt động (KPIs) sẽ được bổ sung bằng việc phát triển của phương pháp thống kê thích hợp để giải quyết các khu vực nói trên về việc đo đạc và, cụ thể theo các câu hỏi sau:

- .1 Làm thế nào để các tiêu chuẩn IMO đạt được hiệu quả mong muốn của?*
- .2 Như thế nào là sự cần thiết để tạo thành/thích ứng các tiêu chuẩn được công nhận và thực hiện hành động thích hợp?*
- .3 Làm thế nào để các Quốc gia thành viên IMO thực hiện, tuân thủ và thực thi các tiêu chuẩn IMO?*
- .4 Làm thế nào để IMO hỗ trợ các nước thành viên của mình thực hiện, tuân thủ và thực thi các tiêu chuẩn IMO?*
- .5 Làm thế nào thực hiện công việc có hiệu quả và hiệu lực để đáp ứng Định hướng Chiến lược của IMO?*
- .6 IMO thực hiện tốt các điều khoản như thế nào về tiếp cận công chúng và nghĩa vụ của mình với công chúng?*

BẢNG 1

Các chỉ số hiệu suất		Định nghĩa
1	Gia nhập Công ước	Tỷ lệ phần trăm Quốc gia thành viên IMO đã phê chuẩn mỗi Công ước và Nghị định thư của IMO
2	Có hiệu lực	Tỷ lệ phần trăm và số lượng Công ước được thông qua nhưng chưa có hiệu lực
3	Thực thi và chấp thuận	(a) Số lượng và tỷ lệ phần trăm các nước thành viên đã tự nguyện tham gia đánh giá (b) Số lượng và tỷ lệ phần trăm của các nước thành viên đã được đánh giá (c) Số lượng và tỷ lệ phần trăm của các nước thành viên đã đề cử đánh giá viên (d) Số lượng và tỷ lệ đề cử đánh giá viên đã thực hiện đánh giá (e) Số hoạt động hỗ trợ kỹ thuật thực hiện theo đánh giá
4	Người chết	(a) Số người chết (thuyền viên, ngư dân và hành khách) do tai nạn và sự cố trên tàu liên quan đến an toàn * theo công ước IMO và các văn kiện khác (b) Tỷ lệ người chết (thuyền viên, ngư dân và hành khách)/tổng số người lâm nạn do tai nạn và sự cố trên tàu quan đến an toàn * theo công ước IMO và các văn kiện khác
5	Mất tàu	(a) Số tàu bị mất do bất kỳ nguyên nhân liên quan đến an toàn nào*, ngoài những tuyên bố tổn thất toàn bộ về cấu trúc vì mục đích bảo hiểm (b) Tỷ lệ tàu bị mất do liên quan đến bất kỳ lý do an toàn nào */tổng số tàu theo các Công ước, ngoài những tuyên bố tổn thất toàn bộ về cấu trúc vì mục đích bảo hiểm
<i>*tức là, không phải là tai nạn và sự cố mà là do các lỗi an ninh, các hành vi cướp biển và cướp có vũ trang hoặc những ngăn trở được công bố của các công ước quốc tế khác.</i>		
6	Mất an ninh	Số lượng tàu, sinh mạng bị mất đi do các lỗi an ninh và số lượng các vụ khủng bố trên tàu theo SOLAS chương XI-2
7	Cướp biển và cướp có vũ trang	Số lượng tàu, sinh mạng bị mất đi do cướp biển, cướp có vũ trang và số lượng các sự cố như vậy đối với tàu tham gia hành trình tuyến quốc tế
8	Ô nhiễm nước do tàu biển	(a) Số tấn dầu thải xuống biển do hoạt động thông thường hoặc vô tình, từ các tàu là đối tượng của các văn kiện IMO (b) Số lượng sự cố rò rỉ xảy ra từ tàu là đối tượng của các văn kiện IMO (c) Tỷ lệ dầu (hàng hóa và nhiên liệu) thải ra biển với tổng số lượng được chuyên chở bằng đường biển
9	Ô nhiễm không khí và phát thải CO ₂ từ tàu biển	(a) Hàm lượng lưu huỳnh trung bình 3 năm của dầu nhiên liệu được chuyên giao cho tàu (b) Số tấn NO _x , SO _x và CO ₂ thoát ra từ tàu là đối tượng của các văn kiện IMO (c) Tỷ lệ ước tính trọng tải SO _x , NO _x và CO ₂ thải ra hàng năm cho mỗi

		tấn dậm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển
10	Ý thức môi trường	(a) Huy động của IMO về quỹ tài trợ cho các chương trình về môi trường (b) Số dự án được tài trợ, đề xuất và tài trợ của IMO (c) Số lượng các thỏa thuận hợp tác với các nhóm khu vực ứng phó với ô nhiễm như: REMPEC, ROCRAM, Công ước Barcelona
11	Tỷ lệ lưu giữ tàu của các PSC	Tỷ lệ Chính quyền cảng lưu giữ tàu theo như các cơ quan khác nhau của Tổ chức (IMO) đã phân tích trên cơ sở dữ liệu do các Quốc gia thành viên cung cấp
12	Tỷ lệ không phù hợp của PSC	Tỷ lệ Chính quyền cảng không phù hợp theo như các cơ quan khác nhau của Tổ chức (IMO) đã phân tích trên cơ sở dữ liệu do các Quốc gia thành viên cung cấp
13	Gian lận Giấy chứng nhận	Số lượng gian lận giấy chứng nhận và giấy xác nhận của bất cứ loại giấy nào được báo cáo cho IMO
14	Chuyển giao hỗ trợ kỹ thuật	(a) Tỷ lệ phần trăm các hoạt động đã lên kế hoạch chuyển giao (b) Các hoạt động chuyển giao: số nhiệm vụ tư vấn và số lượng các sự kiện đào tạo (c) Số lượng số lượng cộng tác với các chính phủ, các tổ chức và ngành công nghiệp (d) Số lượng học viên trong các cơ qua IMO và hội thảo của IMO tài trợ (e) Người-ngày được phân bổ cho đào tạo theo các loại sau: dài hạn (6 tháng trở lên); trung hạn (4 tuần đến 6 tháng) và ngắn hạn (tối đa 4 tuần) (f) Phản hồi cả định tính và định lượng, từ cơ quan hàng hải đã nhận được hỗ trợ kỹ thuật trong giai đoạn xem xét
15	Sự bền vững của ITCP	Tỷ lệ và giá trị của nguồn tài trợ bên ngoài và tài trợ nội bộ
16	Thời gian của chu kỳ	Thời gian thực hiện để phát triển công ước IMO và các văn kiện khác so với thời gian dự định
17	Vai trò của IMO	(a) Số lượng các thành viên IMO so với số lượng các thành viên Liên Hợp Quốc (b) Mức độ tham gia của Tổ chức liên chính phủ (IGO) và Tổ chức phi chính phủ (NGOs) được phê duyệt tại các cuộc họp của IMO
18	Các tiêu chuẩn dựa trên mục tiêu	Tiến độ thực hiện việc áp dụng tiêu chuẩn dựa trên mục tiêu cho an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường
19	Công việc của các cơ quan Liên Hợp Quốc khác	(a) Hợp nhất chính sách cụ thể đầu vào đã được cung cấp bởi các cơ quan của IMO trong các quyết định về chính sách và quyết định chương trình của các cơ quan LHQ khác (tức là, các văn kiện hiệp ước của họ, các luật, nghị quyết, hướng dẫn, vv, chương trình làm việc và các hoạt động kỹ thuật) (b) Số lượng tham gia các nhóm làm việc đã được thành lập (c) Số lượng thành viên đối tác (MoU hoặc các thỏa thuận khác) được thành lập

		(d) Số các chương trình tham gia hợp tác kỹ thuật
20	Hiệu quả vận tải biển - tạo thuận lợi giao thông hàng hải quốc tế	<p>(a) Số lượng và tỷ lệ phần trăm của các Quốc gia thành viên là thành viên Công ước FAL</p> <p>(b) Số lượng và tỷ lệ phần trăm của Chính phủ ký kết Công ước FAL đã đăng ký sự khác biệt giữa thực tiễn của mình và các tiêu chuẩn Công ước FAL</p> <p>(c) Số lượng và tỷ lệ phần trăm của Chính phủ ký kết Công ước FAL đã thông báo rằng các hoạt động thực tiễn của họ là phù hợp với các Khuyến cáo thực tiễn của Công ước FAL</p>

BẢNG 2

Khu vực đo lường và mục tiêu dài hạn liên quan	Chỉ số các phương thức hoạt động liên quan
An toàn Mục tiêu dài hạn: giảm tổn thất về người và tàu theo công ước IMO	<p>A. Các sinh mạng mất đi (thuyền viên và hành khách) do tai nạn liên quan đến an toàn và sự cố trên tàu theo công ước IMO và các văn kiện khác, với tổng số sinh mạng rủi do (trên phần triệu người)</p> <p>B. Tàu là đối tượng của Công ước IMO mất đi với bất kỳ lý do liên quan đến an toàn, ngoại trừ các tuyên bố tổn thất toàn bộ vì mục đích bảo hiểm, tổng số tàu đối tượng của Công ước IMO (trên 1.000 tàu)</p>
Ô nhiễm Mục tiêu dài hạn: giảm tấn dầu thải và số gam CO2 thoát ra từ vận tải biển quốc tế	<p>C. Số tấn dầu thải trên mỗi tấn hải lý (trên triệu tấn-hải lý)</p> <p>D. Số Grams CO2 thoát ra trên mỗi tấn hải lý của hàng hóa vận chuyển bằng đường biển</p>
An ninh Mục tiêu dài hạn: giảm thiểu sự cố an ninh trên tàu và tiến tới góp phần giảm sự cố cướp biển	<p>E. Số lượng sự cố an ninh liên quan đến các tàu theo SOLAS chương XI-2</p> <p>F. Số vụ cướp biển trên tổng số lượng tàu tham gia vào tuyến hải trình quốc tế (trên 1.000 tàu)</p>
Thực thi và thi hành pháp luật Mục tiêu dài hạn: thúc đẩy việc tăng cường phê chuẩn, tuân thủ và thực thi các công ước IMO	<p>G. Tỷ lệ phê chuẩn trung bình cho tất cả các Quốc gia thành viên và tất cả các công ước (tỷ lệ phần trăm)</p> <p>H. Tỷ lệ phê chuẩn trung bình cho tấn trọng tải đội thương thuyền thế giới và tất cả các công ước (tỷ lệ phần trăm)</p> <p>I. Tỷ lệ lưu giữ trung bình của PSC với tất cả các thỏa thuận khu vực PSC (tỷ lệ phần trăm)</p> <p>J. Tỷ lệ trung bình PSC không tuân thủ với tất cả các thỏa thuận khu vực PSC (tỷ lệ phần trăm)</p>
Hợp tác kỹ thuật và	K. Số lượng nhiệm vụ tư vấn

<p>xây dựng năng lực</p> <p>Mục tiêu dài hạn: đáp ứng nhu cầu hỗ trợ kỹ thuật của Quốc gia thành viên IMO, tăng cường hợp tác với các bên liên quan và các đối tác tài trợ</p>	<p>L. Số lượng sự kiện đào tạo</p> <p>M. Số lượng huấn luyện viên trong các tổ chức IMO và các sự kiện IMO tài trợ đào tạo</p> <p>N. Số lượng thành viên hợp tác cùng các chính phủ, các tổ chức và ngành công nghiệp</p> <p>O. Tổng chi phí</p>
<p>Hiệu suất tài chính và phân bổ</p> <p>Mục tiêu dài hạn: cung cấp nguồn thu và đảm bảo tình hình tài chính vững mạnh cho công việc của IMO</p>	<p>P. Tỷ lệ đóng góp niên niên của các Quốc gia thành viên (tỷ lệ phần trăm niên niên hàng năm thu được từ tất cả các Quốc gia thành viên)</p> <p>Q. Tài sản trừ nợ trong Quỹ chung, Quỹ đầu tư trụ sở, Quỹ giao dịch, Quỹ lưu động, Quỹ Đào tạo & Phát triển, Quỹ Phúc lợi cuối cùng và Quỹ Hợp tác kỹ thuật</p>
<p>Tiếp cận với công chúng</p> <p>Mục tiêu dài hạn: sự hiểu biết của công chúng về vai trò của IMO như được nêu trong tuyên bố nhiệm vụ của mình và các thành tựu trong lĩnh vực này</p>	<p>R. Các ấn phẩm nhắm tới giáo dục công cộng - số lượng và ngôn ngữ</p> <p>S. Hoạt động truyền thông đại chúng , bao gồm cả phương tiện truyền thông xã hội</p> <p>T. Trang web IMO - số lượng trang và thông tin, theo chủ đề, hiện có cho công chúng và số lượng truy cập</p> <p>U. Chi tiêu hàng năm về các hoạt động hướng tới cộng đồng</p>