**INFORMACIÓN PARA EL “ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)”**

**CUESTIONARIO**

1. **¿Cuáles son las 3-5 cuestiones principales relativas a la protección a la
salud humana y el medio ambiente que la OMI debería reforzar?**

Con referencia a la protección de la Salud Humana:

1. Promover la elaboración de medidas de bioseguridad a bordo y en los puertos.
2. Promover ante sus Estados miembros la ratificación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006.

Con referencia a la protección del medio ambiente:

1. Promover la ratificación del Convenio BWM (Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, 2004) por parte de sus Estados miembros.
2. **¿Cuál es el estado de aplicación de los convenios de la OMI por su
Gobierno?**

**¿Cuál es el estado de aplicación de las reglamentaciones internacionales, normas mundiales, convenios y códigos de la OMI (incluido el Código IMDG para regular el transporte de materias peligrosas) relacionados con el transporte de mercancías peligrosas y la contaminación en su país?**

1. Convenios ratificados por el Estado Plurinacional de Bolivia:

|  |  |
| --- | --- |
| **CONVENIO** | **FECHA** |
| IMO CONVENTION | 06-07-1987 |
| IMOAMEND-91 | 07-12-2008 |
| COLREG1972 | 04-06-1999 |
| CSC 1972 | 04-06-2000 |
| IMSOC 1976 | 09-03-2018 |
| IMSOAMEND-08 | 09-03-2018 |
| LC 1972 | 10-07-1999 |
| LL1966 | 04-09-1999 |
| MARPOL 1973/1978 | 04-09-1999 |
| MARPOLANNEXIII | 04-09-1999 |
| MARPOL ANNEX IV | 04-09-1999 |
| MARPOL ANNEXV | 04-09-1999 |
| SOLAS 1974 | 04-09-1999 |
| SOLAS PROT 1978 | 04-09-1999 |
| STCW1978 | 11-07-1988 |
| SUA1988 | 14-05-2002 |
| SUA PROT 1988 | 14-05-2002 |
| TONNAGE1969 | 04-09-1999 |

Cabe señalar que en diciembre de 2017, la Administración Marítima Boliviana fue objeto de una Auditoría por parte de la OMI, cuyo objeto fue la de verificar la aplicación de sus instrumentos (convenios internacionales) ratificados por el Estado Plurinacional de Bolivia. A este respecto, la Autoridad Marítima Boliviana viene trabajando en el Plan de Acciones Correctivas inherentes a la citada Auditoría.

1. **Según su experiencia, ¿cuáles son los principales obstáculos para la ratificación y aplicación de los convenios de la OMI, incluidos el convenio sobre el fondo de indemnización y el convenio sobre combustible, en su forma enmendada relativa a los daños causados por la contaminación por hidrocarburos?**

Bolivia para ratificar los Convenios de la OMI requiere hacerlo a través de una Ley, por lo tanto, se debe realizar un trámite interno desde diferentes entidades públicas.

1. **¿Qué tipo de apoyo recibe de la OMI para mejorar la aplicación de las
convenciones, incluida la capacitación, la creación de capacidad y la
cooperación técnica?**

El principal apoyo que recibe Bolivia de la OMI a través de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM) es la capacitación de su personal técnico para mejorar la aplicación de los Convenios de la OMI. Asimismo, es menester mencionar que Bolivia se benefició con dos trabajos de consultoría de la OMI, los mismos que le permitieron mejorar el accionar de sus respectivas autoridades competentes.

**5. ¿Qué medidas ha adoptado su país para hacer frente a los riesgos que
plantea el combustible pesado?**

Ninguna medida. Actualmente, Bolivia no tiene ningún buque petrolero.

**6. ¿Qué dificultades ha tenido su país para aplicar las recomendaciones del
plan de Auditoría de la OMI?**

En algunos casos el movimiento de personal.

1. **¿Cómo se podría aumentar aún más la transparencia de la OMI?**

Dando la oportunidad a los países en vías de desarrollo, a tener a sus connacionales como personal de Planta la OMI, priorizando a los países que nunca tuvieron esa posibilidad a fin de permitir la creación de capacidad.

**8. ¿Qué medidas ha adoptado su país para hacer frente a los riesgos
fraudulentos de buques?**

El Registro Internacional Boliviano de Buques (RIBB) se encuentra trabajando en procedimientos específicos para hacer frente a esos riesgos; sin embargo, es necesario mencionar que se realizaron acciones como medidas de prevención, por ejemplo: inclusión de códigos OR en todos los certificados emitidos por el RIBB y la comunicación con otras Administraciones y con Organismos respectivos (OMI, MoU, ORP y otros).

**9. ¿Cómo se podría mejorar el acceso a los instrumentos y documentos
oficiales de la OMI sin costo alguno, como el acceso al código IMDG?**

A través página Web de la OMI, como el GISIS o el IMODOCS o de aplicaciones para teléfonos inteligentes.

**10. ¿Cómo se podría mejorar aún más la eficacia de los instrumentos de la
OMI? A este respecto, ¿Cómo podría reforzarse aún más la creación de
capacidad para mejorar la eficacia de los instrumentos de la OMI?**

Elaborando recomendaciones referidas a la necesidad de que el personal involucrado con la aplicación de los instrumentos de la OMI, sea debidamente capacitado y que tenga continuidad.

**11. ¿Cómo podría la OMI seguir avanzando para reducir las emisiones de gas de efecto invernadero de los buques y contribuir a los objetivos del Acuerdo de París sobre el cambio climático? ¿Qué medidas y buenas prácticas ha aplicado su país para reducir la contaminación atmosférica relacionada con el transporte marítimo y regular las emisiones de gas de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional?**

Debido a la reducida flota marítima que navega con Bandera boliviana, al momento nos encontramos trabajando en la elaboración de procedimientos específicos para coadyuvar en la implementación y aplicación del Anexo VI del Convenio MARPOL.

**12. ¿Cuál ha sido la experiencia de su país en lo que respecta a las vías y
rutas de tráfico, las zonas de control de las emisiones y las zonas
marítimas especialmente sensibles?**

Bolivia no tuvo ninguna experiencia relacionada a este punto.

**13. ¿Qué buenas prácticas, protocolos y medidas de seguridad se han
aplicado en relación con el transporte de materiales peligrosos? ¿Qué
medidas, protocolos y buenas prácticas se han aplicado para poner fin a la ocurrencia de derrames accidentales, incluidos los de petróleos, los de sustancias peligrosas y nocivas (SNP) y los relacionados con éstas
cargas no peligrosas, y para mitigar sus efectos en caso de que ocurra
un accidente? ¿Puede indicar algún ejemplo de recursos o
indemnizaciones proporcionados a las víctimas de derrames
accidentales?**

La flota actual de Bolivia no contempla buques que transporten mercancías peligrosas o sustancias peligrosas y nocivas (SNP); sin embargo, Bolivia cuenta con reglamentos y procedimientos específicos relativos a la aplicación del código IMDG y de los capítulos específicos de los convenios SOLAS, MARPOL, etc.

**14. ¿Qué normas y medidas de seguridad ha aplicado para garantizar el
reciclado sostenible de los buques en general? ¿Tiene alguna experiencia
en lo que respecta a la práctica del varamiento de buques para el
desguace?**

El RIBB se encuentra desarrollando procedimientos relacionados a este punto, los cuales una vez que sean concluidos serán aprobados por la Autoridad Marítima, el marco del Reglamento de Transporte Acuático aprobado mediante el Decreto Supremo N° 3073 del 01 de febrero de 2017.

**15. ¿Qué recursos están a disposición de las personas en su país para los
daños por contaminación relacionados con el transporte marítimo? ¿A que obstáculos se enfrentan las personas de su país para acceder a
remedios eficaces contra la contaminación relacionada con el transporte marítimo?**

Debido a la situación geográfica propia, Bolivia no desempeña las funciones de Estado rector del puerto y Estado ribereño; a este respecto, la flota marítima de Bolivia no tuvo incidentes o denuncias por contaminación.

**16. ¿Qué tipo de protocolos y buenas prácticas relativas a las medidas de
seguridad marítima, incluso con respecto a los buques y a las
instalaciones portuarias, ha establecido el Gobierno de su Excelencia?**

Debido a la situación geográfica propia, Bolivia no cuenta con instalaciones portuarias en el ámbito marítimo. Asimismo, con respecto a la seguridad marítima, Bolivia exige a su flota marítima el cumplimiento de lo dispuesto en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad.

**17. ¿Qué tipo de buenas prácticas y protocolos relativos a la salud y la
seguridad en los buques se han aplicado en su país?**

Se han retransmitido todos los protocolos y disposiciones de la OMS, OMI, OIT, relativas a hacer frente a la Pandemia del COVID-19.

**18. ¿Qué medidas y buenas prácticas ha aplicado su Gobierno en la esfera
de las comunicaciones de seguridad?**

Ninguna en específico.

**19. ¿Puede dar algún ejemplo de buenas prácticas que tengan por objeto garantizar la participación de la sociedad civil, incluidas las comunidades indígenas y las categorías vulnerables, en el contexto del proceso de consultas con los órganos de la OMI?**

Debido a la situación geográfica de Bolivia no se ha trabajado en este tema en particular.

**20. ¿Cuáles son las principales contribuciones de la OMI al disfrute efectivo
de los derechos humanos en el contexto del transporte marítimo y de las
sustancias y desechos?**

La estandarización de la normativa aplicable junto con los requisitos mínimos que deben cumplir los buques, son la principal contribución de la OMI para el transporte marítimo.

1. **¿Habla usted de los derechos humanos relacionados con el transporte
marítimo con la OMI o con otros países en relación con la OMI?**

Bolivia participa de manera activa en los Grupos de Trabajo de la ROCRAM y del Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA), foros regionales en los cuales se abordan temas afines con los derechos humanos relacionados con el transporte marítimo.

1. **Sírvase facilitar toda información adicional que considere pertinente a los efectos del presente cuestionario.**

Ninguna información adicional.