

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDRES SE1 7SR  
Teléfono: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

Circular nº 4391  
15 marzo 2021

A: Todos los Estados Miembros y Miembros Asociados de la OMI

Asunto: **Convocatoria de manifestaciones de interés para convertirse en país piloto del Proyecto OMI-Singapur de Ventanilla única para la facilitación del comercio (SWiFT)**

### Introducción

1 La OMI, en colaboración con Singapur, está dando inicio a la implantación de un proyecto titulado "Ventanilla única para la facilitación del comercio (SWiFT)" (en adelante, el "Proyecto"), cuyo objetivo es ayudar a los países en desarrollo a cumplir sus obligaciones en virtud del Convenio de facilitación para establecer sistemas de intercambio electrónico de información en los puertos para el despacho de los buques. En concreto, el objeto del Proyecto es desarrollar e implantar un sistema de ventanilla única marítima en un puerto de tamaño medio de un país piloto seleccionado.

2 Las compañías navieras que se dedican al comercio internacional normalmente presentan un gran número de documentos a los puertos y a las autoridades estatales en cumplimiento de las prescripciones reglamentarias. Estos documentos a menudo tienen que presentarse a varios organismos diferentes, cada uno con sus propios sistemas específicos y formularios en papel, lo que en ocasiones puede duplicar la tarea. Esto, junto con los correspondientes costos de cumplimiento, constituye una carga tanto para los Gobiernos como para la comunidad empresarial y puede ser una importante barrera para el comercio internacional, especialmente en los países en desarrollo.

3 Según lo dispuesto en el Convenio de facilitación de la OMI, el intercambio electrónico de información para los procesos de despacho en los puertos de las Partes Contratantes es obligatorio desde el 9 de abril de 2019, y el Convenio recomienda utilizar el concepto de ventanilla única. El establecimiento de una ventanilla única marítima puede mejorar la disponibilidad y el manejo de la información, simplificando y agilizando así los flujos de información entre el comercio y el Gobierno. También puede aportar una mayor armonización y un mejor intercambio de los datos pertinentes entre las entidades estatales, con beneficios significativos para todas las partes implicadas en el comercio transfronterizo.

4 La elaboración de dichos sistemas puede ser compleja y costosa y la OMI ha alentado a los Estados Miembros que están avanzados en la implantación de su ventanilla única marítima a que cooperen en el intercambio de conocimientos técnicos y experiencias con otros Estados Miembros que necesiten asistencia para instituir su propia ventanilla única marítima.

5 Basándose en su experiencia en la facilitación electrónica del comercio marítimo, Noruega proporcionó apoyo financiero y en especie para implantar un sistema de ventanilla única marítima en Antigua y Barbuda en 2018. El sistema, que se implantó en 19 meses, está funcionando satisfactoriamente en Antigua y Barbuda, y su estructura debería ser de interés para los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) en particular. El código fuente escrito por Noruega para este sistema está disponible gratuitamente para otros Estados Miembros interesados. La OMI está actualmente en conversaciones con varios donantes para movilizar recursos que apoyen la introducción de este sistema en puertos de tamaño similar en otros PEID.

6 Si bien el sistema desarrollado para Antigua y Barbuda resultó ser exitoso, cabe esperar que las prescripciones técnicas para los puertos medianos de mayor tamaño y para los puertos que deseen incorporar protocolos de comunicación puerto a puerto en una ventanilla única marítima puedan ser diferentes.

#### **Pormenores del Proyecto SWiFT**

7 El Gobierno de Singapur, que recientemente implantó satisfactoriamente el sistema digitalPORT@SG™, una ventanilla única marítima que agiliza la presentación de documentos para las autorizaciones portuarias, acordó poner a disposición de la OMI la experiencia adquirida en el desarrollo y el funcionamiento de su ventanilla única marítima para apoyar los esfuerzos de creación de capacidad con miras a acelerar la digitalización de los puertos y el transporte marítimo a nivel mundial. Esta asociación tiene como objetivo apoyar a los Estados Miembros en la implantación de un sistema de ventanilla única marítima adecuado para los puertos de tamaño medio que pueda ayudarles a ajustarse a las prescripciones del Convenio de facilitación y también a promover la interconectividad entre los puertos de todo el mundo. El sistema utilizará como base el código fuente abierto del proyecto noruego de Antigua y Barbuda, ampliados para incluir capacidades de intercambio de datos electrónicos que permitan la conectividad e interoperabilidad con otras ventanillas únicas marítimas y plataformas digitales. También facilitará la implantación de las principales prescripciones de ciberseguridad, como la confidencialidad, la integridad y la disponibilidad de información. El sistema se configurará entonces según las necesidades específicas del puerto piloto del país beneficiario.

8 Los objetivos principales del Proyecto SWiFT son:

- .1 apoyar la digitalización del despacho de los buques en los puertos para cumplir las prescripciones obligatorias del Convenio de facilitación mediante un sistema de ventanilla única marítima;
- .2 crear capacidad humana, organizativa y tecnológica que permita a las autoridades públicas y al comercio beneficiarse del sistema de ventanilla única marítima;
- .3 promover una mayor colaboración e intercambio de información entre las partes interesadas en el transporte marítimo para aprovechar los beneficios del sistema de ventanilla única marítima; y

- 
- .4 apoyar la eficiencia y la resistencia del transporte marítimo y de los puertos en los países beneficiarios.
- 9 El Proyecto abarca los siguientes elementos clave:
- .1 el suministro de aportes pertinentes para las reformas jurídicas, políticas e institucionales necesarias para el sistema de ventanilla única marítima;
  - .2 la implantación de un sistema genérico y seguro de ventanilla única marítima que pueda configurarse para satisfacer las necesidades específicas del puerto o puertos del país beneficiario;
  - .3 la provisión de programas de formación para preparar al país beneficiario para la aplicación del sistema de ventanilla única marítima (que comprenden el conocimiento del Convenio de facilitación, el concepto de ventanilla única marítima, las competencias técnicas necesarias para el funcionamiento y el mantenimiento del sistema y la ayuda para establecer una coordinación interinstitucional estructurada); y
  - .4 el asesoramiento a los países beneficiarios en relación con el desarrollo de los servicios de ventanilla única marítima y el mantenimiento del sistema.
- 10 Los países beneficiarios deberán contribuir en especie y financieramente de la siguiente manera:
- .1 proporcionando recursos en especie (mano de obra) para apoyar la aplicación de la ventanilla única marítima a nivel organizativo, técnico y operacional;
  - .2 asumiendo los correspondientes costos de hardware o de la solución basada en la nube. La OMI puede considerar la posibilidad de prestar ayuda financiera según los méritos de cada caso y en función del interés de los donantes en sufragar dichos costos. Singapur está dispuesto a cubrir estos costos en especie para el país piloto de la fase 1, si así se solicita; y
  - .3 sufragando los costos de mantenimiento y funcionamiento de la ventanilla única marítima una vez que ya esté operativa (por ejemplo, electricidad, conectividad a la red, personal informático).

### ***Fase 1: Selección de un país piloto***

11 Para someter a prueba el enfoque del Proyecto, se llevará a cabo un proyecto piloto que implantará un sistema de ventanilla única marítima en un puerto de tamaño medio elegido en un país piloto. Este proyecto piloto constituirá la fase 1 del Proyecto SWiFT y será financiado por Singapur a través de contribuciones en especie y con aportes del Programa integrado de cooperación técnica (PICT) de la OMI. Durante el proyecto piloto se tendrán en cuenta las reformas jurídicas, institucionales y de políticas necesarias para el sistema de ventanilla única marítima, tal y como las determine el país beneficiario del proyecto piloto, y proporcionará el *software*, el equipo y/o los servicios informáticos actualizados, configurados según las necesidades del país, así como la formación apoyada por el PICT.

12 Para garantizar la implantación satisfactoria del proyecto piloto, es esencial que el país beneficiario se comprometa a organizar las actividades necesarias en el país y coordinar la comunicación entre las diferentes entidades estatales y las partes interesadas. Está previsto

constituir un grupo de tareas interministerial/interinstitucional nacional para que actúe como órgano de coordinación para la labor de implantación del Proyecto a nivel nacional. Sería necesario constituir un grupo de trabajo técnico y otro de operaciones para llevar a cabo el trabajo técnico y operacional relacionado con el Proyecto.

13 El país beneficiario del Proyecto piloto será responsable de los aspectos jurídicos, operacionales y técnicos de la implantación nacional de la ventanilla única marítima y de coordinar la cooperación entre las diferentes entidades estatales y las partes interesadas del sector privado.

14 El Proyecto SWiFT se encuentra actualmente en fase de preparación, durante la cual la OMI y Singapur identificarán un país beneficiario piloto que esté interesado y se comprometa a implantar y mantener un sistema de ventanilla única marítima en un puerto nacional de tamaño medio elegido.

15 El inicio de la realización de actividades específicas del proyecto piloto está previsto para el 15 de junio de 2021.

### ***Fase 2: Ampliación***

16 En función de la disponibilidad de fondos, la fase 2 incluirá la reproducción del proyecto piloto en los Estados Miembros que necesiten asistencia técnica similar y estén comprometidos con objetivos parecidos. Si la fase piloto tiene éxito, se establecerán contactos con posibles donantes e inversores para que hagan aportes financieros y en especie. En función del número de Estados Miembros que soliciten ayuda y del nivel de financiación que se obtenga, el proyecto de ampliación podrá implantarse en fases adicionales. A este respecto, teniendo en cuenta que el elevado costo de los recursos para la implantación de las ventanillas únicas marítimas podría ser un factor disuasorio, el proyecto OMI-Singapur se esforzará por impulsar a los países en su viaje hacia la digitalización a fin de dar vuelo al potencial de sus sectores marítimos. Solo cuando la mayoría de los puertos, si no todos, se sometan a la transformación digital, la comunidad marítima podrá obtener todos los beneficios de la digitalización.

### **Invitación a la presentación de declaraciones de interés para participar en el Proyecto SWiFT y beneficiarse como país piloto**

17 Para poder seleccionar un país beneficiario piloto, se invita a los Estados Miembros a que presenten expresiones de interés para participar en el Proyecto SWiFT como país piloto. Se les pedirá que justifiquen su participación presentando la información solicitada. Los criterios para la selección del país piloto incluirán aspectos como la situación actual del país con respecto a las iniciativas de digitalización y sus aspiraciones para avanzar en relación con su situación actual; el compromiso y la capacidad del país para participar en el Proyecto; el compromiso político del país con la implantación del Convenio de facilitación; su voluntad de iniciar reformas jurídicas, institucionales y de políticas y de compartir experiencias con otros países; y la importancia relativa que el país concede al despliegue de un sistema de ventanilla única marítima.

18 El país piloto debe cumplir los criterios de elegibilidad para recibir apoyo del PICT de la OMI.

19 Los Estados Miembros interesados en participar y beneficiarse del Proyecto como país piloto deben informar a la Secretaría de su interés rellenando el cuestionario incluido en el anexo y enviándolo a Julián Abril, Jefe de la Sección de Facilitación, División de Seguridad Marítima, escribiendo a [jabril@imo.org](mailto:jabril@imo.org), con copia a [falsec@imo.org](mailto:falsec@imo.org). El plazo para presentar

---

el cuestionario cumplimentado es el 30 de abril de 2021. Se invita a los Estados Miembros a que envíen su documentación por vía electrónica lo antes posible.

### **Evaluación y selección del país piloto**

20 La Secretaría llevará a cabo la selección del país piloto en tres fases, de la manera siguiente:

Fase 1: Se examinarán y evaluarán todas las declaraciones de interés presentadas por los Estados Miembros basándose en la información proporcionada en el cuestionario. Debe ser el punto de contacto de la OMI en el país interesado quien debe presentar la declaración de interés después de que los organismos/ministerios pertinentes que se prevea que participen en el Proyecto hayan llegado a un consenso interno al respecto. Por tanto, sería conveniente que se destaque este aspecto en la declaración de interés. En primer lugar, todas las declaraciones de interés se aceptarán en tanto el país en cuestión reúna los requisitos para recibir apoyo del PICT. Entre otros criterios de evaluación se incluyen los siguientes:

- .1 identificación de un puerto de tamaño medio que pueda beneficiarse de la implantación del concepto de ventanilla única marítima formulado por Singapur;
- .2 que el país beneficiario se encuentre en una situación de base adecuada por cuanto a las tecnologías de la información, en términos de competencias y recursos informáticos y digitales disponibles en el puerto y en las administraciones pertinentes (por ejemplo, la capitanía del puerto, las autoridades en tierra, el sector del transporte marítimo);
- .3 un nivel de compromiso político del país para dar prioridad a los asuntos relacionados con el Convenio de facilitación y una sólida previsión de políticas respecto del transporte marítimo;
- .4 un nivel de compromiso y coordinación de los ministerios y organismos pertinentes (por ejemplo, aduanas, sanidad, inmigración, agricultura, sector marítimo, puertos);
- .5 la dependencia del país en el transporte marítimo y las actividades portuarias;
- .6 la medida en que las actividades marítimas y portuarias del país podrían beneficiarse del Proyecto; y
- .7 el alcance y el nivel del interés de las partes interesadas en participar en el Proyecto;

Fase 2: A más tardar el 15 de mayo de 2021, se contactará al país seleccionado para seguir evaluando sus necesidades y analizar las actividades y resultados que piensan obtenerse durante el Proyecto. Una vez que se haya examinado adecuadamente lo anterior, se determinará cuál es el país piloto beneficiario.

Fase 3: A más tardar el 30 de mayo de 2021, se pedirá al país piloto seleccionado que presente una carta de apoyo en la que confirme su compromiso de alcanzar los resultados acordados del Proyecto a nivel nacional y la cofinanciación correspondiente (en especie). En la carta, el país piloto también nombraría al Organismo principal, el Punto de contacto nacional y el Coordinador nacional del Proyecto. Una vez recibida la carta, la OMI y Singapur confirmarían la participación del país piloto en el plan de implantación del Proyecto.

\*\*\*

---

**ANEXO**

**CUESTIONARIO PARA LA PRESENTACIÓN DE LA DECLARACIÓN  
DE INTERÉS DE LOS PAÍSES – PAÍS PILOTO**

<b>Nombre del país:</b>
<b>Contacto (nombre, cargo, correo electrónico):</b>
<b>Organismo principal/Punto de contacto nacional:</b>

**Breve descripción de las actividades marítimas y portuarias del país**

En esta sección se debería explicar brevemente la importancia de las actividades marítimas/portuarias para la economía nacional.

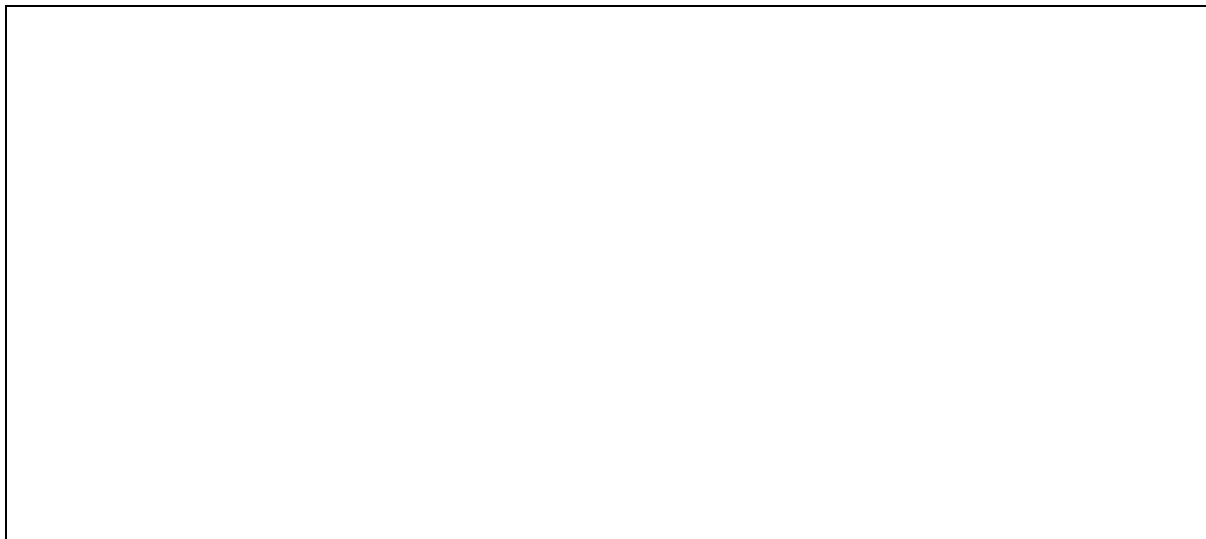
**Situación actual del país (políticas, reglas, cumplimiento) con respecto al Convenio de facilitación**

En esta sección se debería dar una visión general del marco reglamentario y de políticas establecido actualmente en el ámbito nacional, como estrategias, políticas, legislación y planes de acción con respecto a la implantación del Convenio de facilitación, así como la capacidad actual para ejecutar o efectuar un seguimiento de las políticas/marcos pertinentes.

---

**Puerto de tamaño medio candidato para la fase piloto del sistema de ventanilla única marítima**

En esta sección se deben presentar las razones para elegir el puerto candidato para desplegar un sistema de ventanilla única marítima y describir el volumen de carga y la cuota de mercado del puerto candidato en la región, su conectividad internacional y su función como puerta de entrada para el interior del país/región.



**Situación actual por cuanto a las tecnologías informáticas en el país**

En esta sección se debe describir la situación actual de las tecnologías de la información del puerto y de las autoridades competentes en tierra, en términos de competencias y recursos informáticos y digitales (por ejemplo, si existe un departamento de informática, sistemas digitales de despacho portuario o tecnología que se conectará a la ventanilla única marítima).





**Nivel pertinente de compromiso y colaboración interministerial en las actividades relacionadas con el Convenio de facilitación**

En esta sección se deben describir los mecanismos y/o plataformas existentes utilizados para la participación y la colaboración en actividades relacionadas con el Convenio de facilitación, así como ejemplos de iniciativas previas. En esta sección también se puede describir cualquier consulta realizada en relación con esta manifestación de interés con otros ministerios y organismos que participarán en el proyecto piloto.

**Compromiso, capacidad y coordinación**

Describa el compromiso, la capacidad de realizar las actividades del Proyecto y la coordinación interministerial de su país. Proporcione información sobre los recursos humanos disponibles para implantar el Proyecto de ventanilla única marítima a nivel nacional, tanto a nivel operacional como técnico y jurídico, y la capacidad para sostener el mantenimiento y el funcionamiento de la ventanilla única marítima después de la finalización del Proyecto.

### **Partes interesadas**

Enumere las partes interesadas (de los sectores público y privado) que participarán en el Proyecto en el ámbito nacional.

### **Efecto de mejora previsto del Proyecto en el comercio marítimo del país**

*Explique brevemente cómo un proyecto de esta índole puede ayudar a su país a contribuir al comercio marítimo a nivel nacional.*

*¿Existe alguna iniciativa conexas en esta esfera que el Proyecto pueda complementar? (por ejemplo, sistema de la comunidad portuaria (PCS), ventanilla única aduanera, estrategia de digitalización)*