

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDRES SE1 7SR

Teléfono: +44(0)20 7735 7611

Facsímil: +44(0)20 7587 3210

Circular nº 4204/Add.20  
5 junio 2020

A: Todos los Estados Miembros de la OMI  
Naciones Unidas y organismos especializados  
Organizaciones intergubernamentales  
Organizaciones no gubernamentales que gozan de carácter consultivo ante  
la OMI

Asunto: **Coronavirus (COVID-19) – Llamamiento a la acción para la aceleración  
de la digitalización del comercio y la logística marítimos**

Un grupo de asociaciones mundiales del sector reconocidas como entidades consultivas por la Organización y que representan a los sectores del transporte marítimo y portuario, integrado por la ICS, la IAPH, BIMCO, la ICHCA, la IMPA, la ISSA, la IHMA, FONASBA y la IPCSA; teniendo también en cuenta las aportaciones del Grupo PROTECT, afiliado a la IPSCA, ha elaborado la declaración conjunta que figura en el anexo, en la que se hace un llamamiento a la colaboración intergubernamental para impulsar la aceleración de la digitalización del comercio y la logística marítimos.

El Secretario General apoya este llamamiento a la acción y alienta la colaboración entre las partes interesadas del sector de la cadena de suministro marítimo y los Estados Miembros, así como la colaboración intergubernamental a nivel local, nacional y regional, a fin de abordar las nueve prioridades para acelerar la digitalización que se destacan en la declaración.

\*\*\*



## ANEXO

### ACELERACIÓN DE LA DIGITALIZACIÓN DEL COMERCIO Y LA LOGÍSTICA MARÍTIMOS LLAMAMIENTO A LA ACCIÓN

**2 de junio de 2020**

Los puertos marítimos son infraestructuras fundamentales para mantener en movimiento las cadenas de suministro y el funcionamiento de las economías de todo el mundo, lo que se pone de manifiesto especialmente en tiempos de crisis mundial. Una gran variedad de participantes de empresas y gobiernos interactúan en las comunidades portuarias para garantizar que los flujos multimodales de suministros médicos y alimentos esenciales, productos agrícolas fundamentales, corrientes de energía y otros bienes y servicios lleguen a tiempo a sus destinos previstos.

Las interacciones en la comunidad portuaria entrañan interacciones físicas, tales como operaciones de manipulación de la carga, servicios y suministros relacionados con los buques y trasvases multimodales, así como intercambios de datos que facilitan el despacho de la carga entre jurisdicciones. Al formar parte de cadenas de suministro de transporte y logística más amplias y constituir grupos de empresas y negocios en sí, los puertos están bien situados para aprovechar plenamente el potencial generado por la última ola de innovación e integración tecnológica, de modo que las interacciones físicas y de datos se produzcan de manera segura, protegida, eficiente y sostenible en general.

Lamentablemente, la crisis de la COVID-19 ha puesto de manifiesto la heterogeneidad del panorama que existe actualmente en los puertos de todo el mundo. Si bien algunas comunidades portuarias aprovecharon las oportunidades de la cuarta revolución industrial y se convirtieron en puertos "inteligentes" de pleno derecho, muchas otras apenas han comprendido los fundamentos de la digitalización y siguen experimentando las dificultades que entraña una mayor dependencia de la interacción en persona y de las transacciones en papel como norma para los intercambios a bordo de los buques, en la interfaz buque-puerto y entre el puerto y el interior. A modo de ilustración, hasta la fecha solo 49 de los 174 Estados Miembros de la Organización Marítima Internacional tienen en funcionamiento Sistemas de la comunidad portuaria, que se consideran la piedra angular de cualquier puerto en el actual panorama de comercio digitalizado.

Con la atención del mundo centrada actualmente en salir de los confinamientos y prepararse para una "nueva normalidad", existe la necesidad urgente de que las organizaciones intergubernamentales, los gobiernos y las partes interesadas del sector que se ocupan del comercio y la logística marítimos se pongan de acuerdo y aceleren el ritmo de la digitalización para que las comunidades portuarias de todo el mundo puedan ofrecer, como mínimo, un paquete básico de comercio electrónico e intercambio electrónico de datos, en cumplimiento de todas las obligaciones contractuales y reglamentarias pertinentes.

Para hacer realidad esta ambición general, la Asociación Internacional de Puertos (IAPH), BIMCO, la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes Navieros y Consignatarios de Buques (FONASBA), la Asociación Internacional de Coordinación de la Manipulación de la Carga (ICHCA), la Cámara Naviera Internacional (ICS), la Asociación Internacional de Capitanes de Puerto (IHMA), la Asociación Internacional de Prácticos (IMPA), la Asociación Internacional de Sistemas de Comunidad Portuaria (IPCSA), la Asociación Internacional de Servicios y Proveedores de Buques (ISSA) y el Grupo PROTECT lanzan un llamamiento a la acción con arreglo a las siguientes prioridades:

- .1 Evaluar el estado de la implantación y encontrar formas de hacer cumplir las prescripciones ya obligatorias establecidas en el Convenio de facilitación de la Organización Marítima Internacional para respaldar la transmisión y recepción de información necesaria para la llegada, permanencia y salida de buques, personas y carga, y la respuesta a esta información, incluidas las notificaciones y declaraciones para las autoridades aduaneras, de inmigración, portuarias y de protección, mediante el intercambio electrónico de datos, y efectuar la transición a ventanillas únicas completas.
- .2 Garantizar la armonización de las normas relativas a datos que quedan fuera del alcance del Convenio de facilitación de la OMI para facilitar el intercambio de datos maestros relacionados con los puertos y los muelles para el funcionamiento "justo a tiempo" de los buques y el despliegue óptimo de recursos por parte de los servicios y proveedores de buques, los proveedores de logística, la manipulación y el despacho de la carga, con lo que se ahorrará energía, se aumentará la seguridad y se reducirán los costos y las emisiones. Esto puede lograrse aplicando las normas de la cadena de suministro de la Organización Internacional de Normalización, las normas de la Organización Hidrográfica Internacional y el Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico.
- .3 Procurar introducir sistemas de comunidades portuarias y plataformas seguras de intercambio de datos en los principales puertos de todos los Estados Miembros representados en la Organización Marítima Internacional.
- .4 Examinar las orientaciones existentes de la OMI sobre gestión de los riesgos cibernéticos marítimos en lo que respecta a su capacidad para hacer frente a los riesgos cibernéticos en los puertos, y elaborar orientaciones adicionales cuando sea necesario.
- .5 Fomentar la toma de conciencia, evitar ideas equivocadas, promover mejores prácticas y la normalización en lo que respecta a la forma en que las comunidades portuarias pueden aplicar tecnologías emergentes tales como la inteligencia artificial, la analítica avanzada, la Internet de las cosas, los gemelos digitales, la automatización de los procesos de robótica, los sistemas autónomos, la cadena de bloques, la realidad virtual y la realidad aumentada.
- .6 Facilitar la implantación de tales tecnologías emergentes y otras herramientas innovadoras para aumentar la seguridad sanitaria en los entornos portuarios, y hacer posible que los empleados marítimos y de los puertos, los contratistas y las tripulaciones de los buques trabajen e interactúen de la forma más segura posible.
- .7 Elaborar un marco y una hoja de ruta para facilitar la implantación y la puesta en marcha de plataformas portuarias digitales en las que los proveedores y los usuarios de servicios de la comunidad portuaria autorizados puedan intercambiar datos con arreglo a protocolos seguros de intercambio de datos, lo que hace posible que esas plataformas se conecten también con las cadenas de suministro del interior.

- .8 Establecer una coalición de partes interesadas dispuestas a aumentar la transparencia de la cadena de suministro mediante la colaboración y la normalización, comenzando por la introducción, pendiente desde hace mucho tiempo, del conocimiento de embarque electrónico.
- .9 Establecer un marco de creación de capacidad para apoyar a las comunidades portuarias más pequeñas, menos desarrolladas y con poco personal, no solo con instalaciones técnicas sino también con formación de personal. El intercambio de datos de calidad requiere una fuerza de trabajo formada, con perspectivas a medio y largo plazo para construir, implantar, apoyar y a veces anular la tecnología.

La labor relativa a estas prioridades requiere la colaboración entre las partes interesadas del sector de la cadena de suministro marítimo y el gobierno. En particular, exige la colaboración intergubernamental, ya que la aceleración de la digitalización requerirá una gestión del cambio a nivel local, regional y nacional. Los comités nacionales de facilitación del comercio establecidos en virtud del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC podrían ser un excelente instrumento para que los Estados miembros y las autoridades portuarias impulsen el cambio.



<https://www.iaphworldports.org>  
[www.sustainableworldports.org](http://www.sustainableworldports.org)



<http://www.bimco.org>



FONASBA

<https://www.fonasba.com>



[www.ichca.com](http://www.ichca.com)



<http://www.ics-shipping.org>



<https://www.harbourmaster.org>



[www.impahq.org](http://www.impahq.org)



[www.ipcsa.international](http://www.ipcsa.international)



[www.shipsupply.org](http://www.shipsupply.org)



[www.protect-group.org](http://www.protect-group.org)

---