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

Lettre circulaire No 4204/Add.20
5 juin 2020

Destinataires : Tous les États Membres de l'OMI
Organisation des Nations Unies et institutions spécialisées
Organisations intergouvernementales
Organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif
auprès de l'OMI

Objet : **Coronavirus (COVID-19) - Accélérer la numérisation du commerce et de
la logistique maritimes - Un appel à l'action**

Un groupe d'associations industrielles mondiales dotées du statut consultatif auprès de l'Organisation et représentant les secteurs du transport maritime et des ports, composé des entités suivantes : ICS, IAPH, BIMCO, ICHCA, IMPA, ISSA, IHMA, FONASBA et IPCSA; tenant également compte des contributions du groupe PROTECT, affilié à l'IPCSA, a élaboré la déclaration commune ci-jointe appelant à une collaboration intergouvernementale pour accélérer la numérisation du commerce et de la logistique maritimes.

Le Secrétaire général soutient cet appel à l'action et encourage la collaboration entre les acteurs du secteur de la chaîne d'approvisionnement maritime et les États Membres, ainsi que la collaboration intergouvernementale aux niveaux local, national et régional, pour traiter les neuf priorités visant à accélérer la numérisation mises en avant dans la déclaration.

ANNEXE

ACCÉLÉRER LA NUMÉRISATION DU COMMERCE ET DE LA LOGISTIQUE MARITIMES - UN APPEL À L'ACTION

2 juin 2020

Les ports maritimes sont des infrastructures indispensables au bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement et des économies du monde entier. Cela devient surtout évident en temps de crise mondiale. De très nombreux acteurs des entreprises et du secteur public interagissent dans les communautés portuaires pour garantir que les flux multimodaux de fournitures médicales et de denrées alimentaires, de produits agricoles essentiels, de biens énergétiques et d'autres marchandises et services arrivent à bon port dans les délais voulus.

Les interactions des communautés portuaires sont notamment physiques, telles que les opérations de manutention de la cargaison, les services et approvisionnements liés aux navires et les transferts multimodaux, ainsi que les échanges de données qui facilitent l'accomplissement des formalités concernant la cargaison entre les juridictions. En tant que partie intégrante des chaînes d'approvisionnement de transport et logistiques plus vastes et représentant des groupes de compagnies et d'entreprises eux-mêmes, les ports sont bien placés pour exploiter le potentiel que représente la dernière vague d'innovation et d'intégration technique, pour faire en sorte que les interactions se fassent de manière sûre, sécurisée, efficace et durable dans l'ensemble.

La crise de la COVID-19 a malheureusement démontré l'hétérogénéité du paysage portuaire mondial actuel. Alors que certaines communautés portuaires ont su saisir les opportunités de la quatrième révolution industrielle et sont devenues de véritables "ports intelligents", de nombreuses autres ont à peine intégré les principes de la numérisation et continuent de se reposer en majorité sur les interactions personnelles et les transactions papier pour les échanges à bord, l'interface navire-port et les échanges port-arrière-pays. À titre d'exemple, seuls 49 États Membres sur les 174 que compte l'Organisation maritime internationale ont des systèmes communautaires portuaires opérationnels à ce jour, systèmes qui sont considérés comme la pierre angulaire de tout port à l'ère de la numérisation des entreprises.

Alors que le monde a les yeux rivés sur la sortie du confinement et le retour à une "nouvelle normalité", il est urgent que les organisations intergouvernementales, les gouvernements et les parties prenantes du secteur concernés par le commerce et la logistique maritimes se concertent et accélèrent la numérisation afin que les communautés portuaires du monde entier puissent au moins proposer une solution élémentaire de commerce électronique et d'échange électronique de données, conformément à toutes les obligations contractuelles et réglementaires pertinentes.

Afin de concrétiser cette ambition globale, l'Association internationale des ports (IAPH), BIMCO, la Fédération des associations nationales de courtiers et agents maritimes (FONASBA), l'International Cargo Handling Coordination Association (ICHCA), la Chambre internationale de la marine marchande (ICS), l'International Harbour Masters' Association (IHMA), l'Association internationale des pilotes maritimes (IMPA), l'International Port

Community Systems Association (IPCSA), l'International Ship Suppliers' Association (ISSA) et le PROTECT Group ont lancé un appel à l'action autour des priorités suivantes :

- .1 Évaluer l'état de la mise en œuvre et trouver des moyens de faire appliquer les prescriptions déjà obligatoires définies dans la Convention visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL) de l'Organisation maritime internationale, pour appuyer la transmission, la réception et les mesures prises en relation avec les renseignements exigés pour l'arrivée, le séjour et le départ des navires, des personnes et des cargaisons, notamment les notifications et les déclarations pour les services des douanes et d'immigration, les autorités portuaires et de sûreté, au moyen de l'échange électronique de données, en vue d'assurer la transition vers les guichets uniques.
- .2 Assurer l'harmonisation des normes relatives aux données au-delà de la Convention FAL de l'OMI pour faciliter l'échange de données maîtres liées au port et au poste de mouillage pour l'exploitation synchronisée des navires et le déploiement optimisé des services aux navires et des fournisseurs, des prestataires de services logistiques, de manutention de la cargaison et d'accomplissement des formalités, afin de réaliser ainsi des économies d'énergie, d'améliorer la sécurité et de réduire les coûts et les émissions, au moyen des normes relatives à la chaîne d'approvisionnement élaborées par l'Organisation internationale de normalisation, des normes de l'Organisation hydrographique internationale ainsi que du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique.
- .3 S'efforcer d'adopter les systèmes communautaires portuaires et les plateformes d'échange de données sécurisées dans les principaux ports de tous les États Membres de l'Organisation maritime internationale.
- .4 Passer en revue les recommandations existantes de l'OMI sur la gestion des cyber-risques dans le secteur maritime du point de vue de son aptitude à lutter contre les cyber-risques dans les ports, en élaborant des recommandations supplémentaires, le cas échéant.
- .5 Sensibiliser, éviter les idées fausses, promouvoir les meilleures pratiques et la normalisation quant à la manière dont les communautés portuaires peuvent appliquer les nouvelles technologies telles que l'intelligence artificielle, les capacités d'analyse avancée, l'internet des objets, les jumeaux numériques, la robotisation, les systèmes autonomes, la chaîne de blocs, la réalité virtuelle et la réalité augmentée.
- .6 Faciliter la mise en œuvre de ces nouvelles technologies et d'autres outils novateurs pour renforcer la sécurité sanitaire dans les environnements portuaires, en permettant aux employés portuaires, aux sous-traitants et aux membres de l'équipage des navires de travailler et d'interagir de la manière la plus sûre possible.
- .7 Élaborer un cadre et une feuille de route pour faciliter la mise en œuvre et le fonctionnement de plateformes portuaires numériques où les prestataires habilités de services portuaires et les utilisateurs peuvent échanger des données à l'aide de protocoles d'échange sécurisés, permettant ainsi à ces plateformes de se connecter également aux chaînes d'approvisionnement de l'arrière-pays.

- .8 Mettre sur pied une coalition de parties prenantes pour améliorer la transparence de la chaîne d'approvisionnement au moyen de la collaboration et de la normalisation, en commençant par l'adoption tant attendue du connaissance électronique.
- .9 Mettre en place un cadre de renforcement des capacités pour appuyer les communautés portuaires plus petites, moins développées et en sous-effectifs, non seulement au moyen d'installations techniques mais aussi grâce à la formation du personnel. La qualité de l'échange de données dépend de la formation du personnel avec des possibilités à moyen et long termes de développer, de mettre en œuvre, d'appuyer et parfois de passer outre la technologie.

Pour agir sur ces priorités, les parties prenantes de la chaîne d'approvisionnement du secteur maritime et les autorités doivent collaborer. Par-dessus tout, il faut une collaboration intergouvernementale du fait que l'accélération de la numérisation nécessitera de gérer le changement aux niveaux local, régional et international. Les comités nationaux de facilitation des échanges mis en place en vertu de l'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC pourraient être un excellent instrument pour que les États Membres et les autorités portuaires accompagnent ce changement.



www.iaphworldports.org
www.sustainableworldports.org



www.bimco.org



FONASBA

www.fonasba.com



www.ichca.com



www.ics-shipping.org



www.harbourmaster.org



www.impahq.org



www.ipcsa.international



www.shipsupply.org



www.protect-group.org