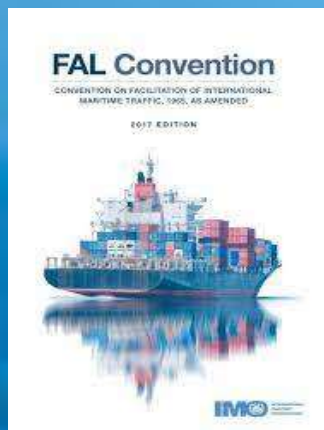


# **V** CONFERENCIA HEMISFÉRICA SOBRE LOGÍSTICA, INNOVACIÓN Y COMPETITIVIDAD CONSTRUYENDO EL FUTURO PORTUARIO



# Tecnología y seguridad.



Carlos Nicolás Scarpín  
Lamboglia  
Secretario General  
Red PBIP México Internacional

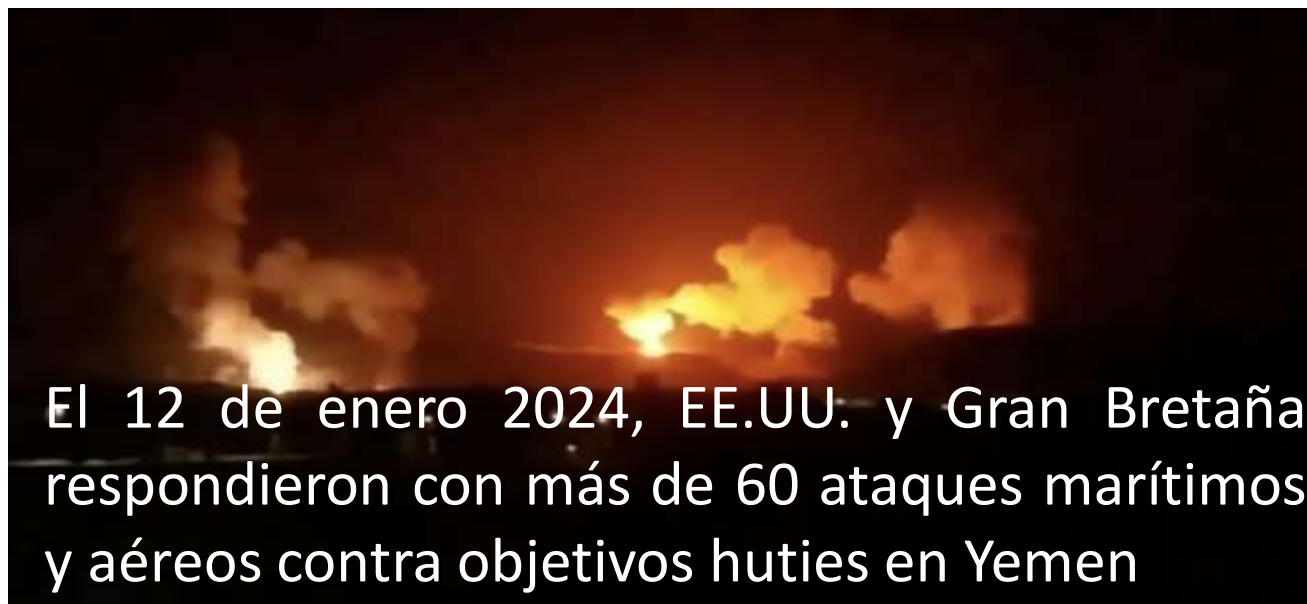


**Costos del transporte marítimo se triplican por suspensión de la ruta Canal de Suez.**  
***RUTA ALTERNATIVA:* Cabo de Buena Esperanza**

La inestabilidad en Oriente Próximo y la escalada de ataques hutíes, han obligado a las compañías navieras a suspender la ruta por el mar Rojo.

## **ESCENARIO DEL COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL**

El presidente **Joe Biden** amenazó con nuevas acciones militares y afirmó que **EE.UU.** no permitiría que “actores hostiles pongan en peligro la libertad de navegación”.



El 12 de enero 2024, EE.UU. y Gran Bretaña respondieron con más de 60 ataques marítimos y aéreos contra objetivos hutíes en Yemen





# TECNOLOGÍA Y SEGURIDAD

## El reto de los puertos

Enmiendas del  
Convenio de  
Facilitación

Ventanilla  
Única  
Marítima

La importancia  
de la  
ciberseguridad





# La transformación digital

La tecnología digital cambia la forma de operar y brinda valor a sus clientes.

Ya no hay profesión ni industria que no esté atravesando por la transformación digital



# La OMI apoya el llamado a acelerar digitalización

Adaptarse a los cambios en el entorno

Introducir PCS y plataformas seguras

Enfrentar los riesgos cibernéticos.







## “Enmiendas al Convenio Facilitación 1965: La Ventanilla Única Marítima y los riesgos cibernéticos”

Desde del 1 de enero de 2024 es obligatorio que los puertos de todo el mundo utilicen **VENTANILLAS ÚNICAS MARÍTIMAS** para el intercambio electrónico de la información necesaria sobre la llegada de los buques a un puerto, su permanencia y su salida.

### FAL Convention

CONVENTION ON FACILITATION OF INTERNATIONAL MARITIME TRAFFIC, 1965, AS AMENDED

2017 EDITION



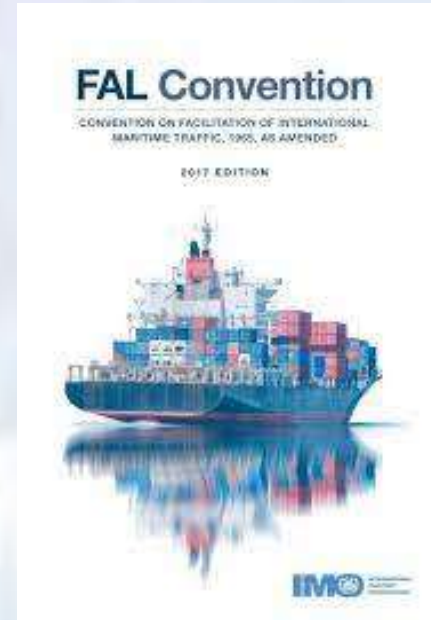
# ENMIENDAS AL CONVENIO DE FACILITACIÓN 1965: La Ventanilla Única Marítima



Los objetivos del Convenio son:

- evitar los retrasos innecesarios en el tráfico marítimo,
- ayudar a la cooperación entre gobiernos y unificar los trámites, documentos y formalidades en todos los aspectos

A fin de lograr una uniformidad para facilitar y mejorar el tráfico marítimo internacional.



**Adoptado en 1965, en vigor en 1967**

**Estados Contratante: 128**

**FAL: 16 Artículos, un Anexo, 7 Capítulos.**





## Estados Miembros de OMI que no son parte del FAL/65

- |   |            |                       |
|---|------------|-----------------------|
| Angola                                  | Haiti      | Oman                  |
| Armenia                                 | Jamaica    | Pakistan              |
| Bahrain                                 | Kazakhstan | Papua New Guinea      |
| Belize                                  | Kiribati   | Paraguay              |
| <b>Bolivia (Plurinational State of)</b> | Kuwait     | <b>Philippines</b>    |
| <b>Bosnia and Herzegovina</b>           | Malawi     | Qatar                 |
| Botswana                                | Maldives   | San Marino            |
| Brunei Darussalam                       | Mauritania | Sao Tome and Principi |
| Cambodia                                | Mongolia   | Solomon Islands       |
| Comoros                                 | Morocco    | Somalia               |
| Cook Islands                            | Mozambique | South Africa          |
| Democratic Republic of Congo            | Myanmar    | Sudan                 |
| Djibouti                                | Namibia    | Timor-Leste           |
| Equatorial Guinea                       | Nauru      | Turkmenistan          |
| Erit                                    |            |                       |



Gobiernos Contratantes de AMÉRICA.

- |           |                |                       |
|-----------|----------------|-----------------------|
| ARGENTINA | DOMINICA       | PANAMÁ                |
| BAHAMAS   | ECUADOR        | PERÚ                  |
| BARBADOS  | EL SALVADOR    | REP. DOMINICANA       |
| BRASIL    | ESTADOS UNIDOS | SAN CRISTÓBAL Y NEVIS |
| CANADÁ    | GUYANA         | SANTA LUCIA           |
| COLOMBIA  | HONDURAS       | SURINAM               |
| CHILE     | MÉXICO         | TRINIDAD Y TOBAGO     |
| CUBA      | NICARAGUA      | URUGUAY               |
|           |                | VENEZUELA             |





Nos hemos vuelto dependiente de las Tecnologías de la Información y Comunicaciones.  
***Conectamos personas, pero también cosas***

Generamos gran cantidad de datos expuestos a un ataque.



La industria portuaria y marítima ha sido blanco de ataques cibernéticos que han dejado pérdidas millonarias.

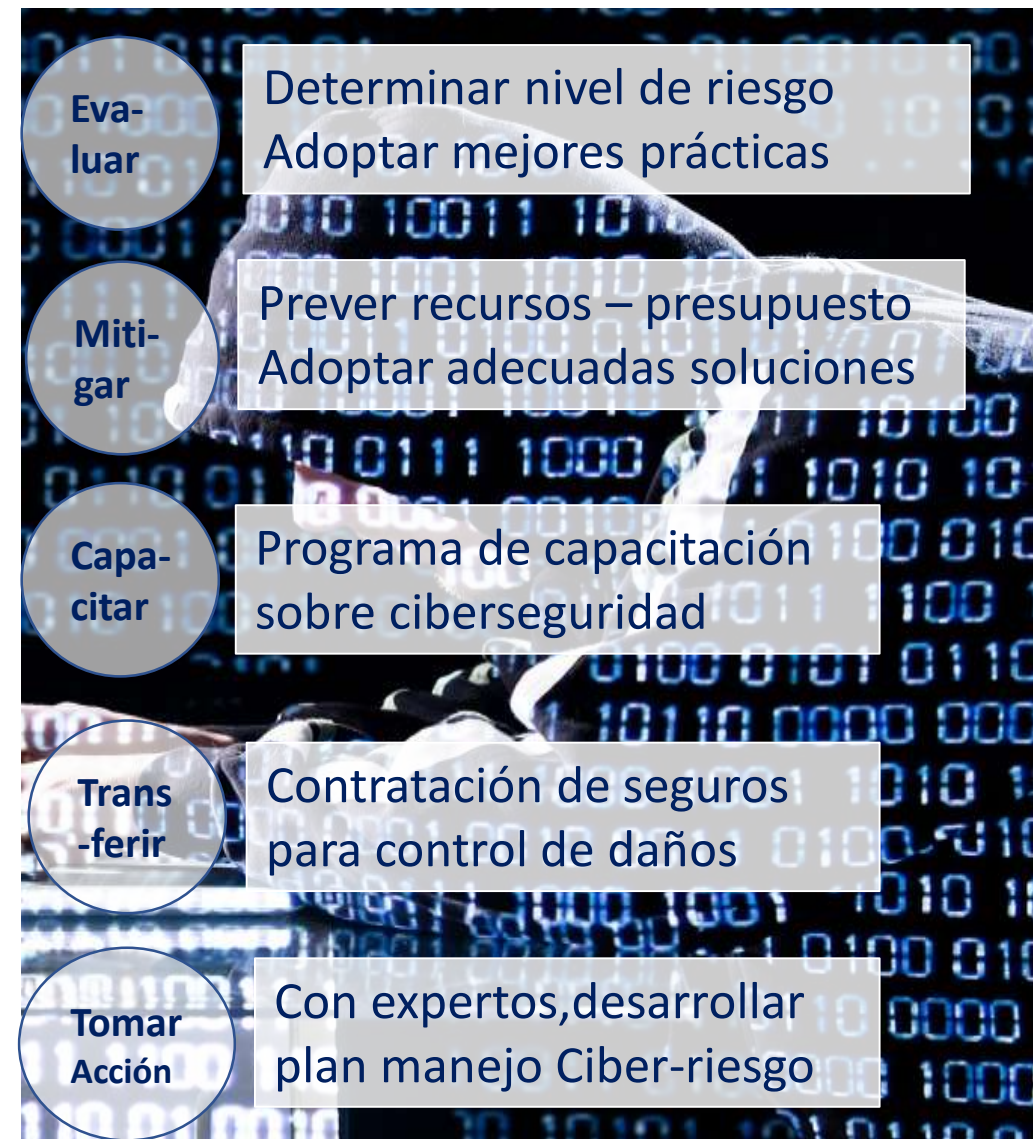
**Ciberseguridad**  
**“Seguridad de las TIC”**



# Lineamientos de la Autoridad Mexicana en materia de Ciberseguridad

## Sección 5 Evaluación de Riesgo de la Instalación Portuaria

5. **Sistemas Informáticos e Incidentes Cibernéticos.**
  - 5.1. Sistemas informáticos con que cuenta la instalación portuaria.
  - 5.2. Infraestructura y bienes informáticos.
  - 5.3. Gestión de los riesgos cibernéticos.
  - 5.4. Vulnerabilidades y medidas en los sistemas informáticos.
  - 5.5. Respuesta y recuperación a incidentes cibernéticos.
  - 5.6. Actividades posteriores al incidente.







OEA | Más derechos para más gente



CIP

Comisión Interamericana de Puertos

*Invertir en Ciberseguridad, no es un gasto, es una inversión*

# TECNOLOGÍAS Y SEGURIDAD

*Muchas gracias*



Carlos Nicolás Scarpín Lamboglia  
Secretario General  
Red PBIP México Internacional