

2026

PRÁCTICAS GANADORAS PREMIO MARÍTIMO DE LAS AMÉRICAS DE LA CIP

RECONOCIENDO LA GESTIÓN PORTUARIA SOBRESALIENTE

12^a EDICIÓN



OEA | OAS



CIP

Comisión
Interamericana de Puertos



IPCSA
International Port
Community Systems
Association



North American Marine Environment Protection Association
NAMEPA



SLOM
Sociedad Latinoamericana de
Operadores de Terminales
Marítimo Petroleros y Monoboyas

PREMIO MARÍTIMO DE LAS AMÉRICAS 2026

12A EDICIÓN

RECONOCIENDO LA GESTIÓN PORTUARIA SOBRESALIENTE

El Premio Marítimo de las Américas 2026 – 12a Edición - “Reconociendo la Gestión Portuaria Sobresaliente”, está organizado por la Secretaría de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la Organización de los Estados Americanos (OEA) en colaboración con la Asociación Internacional de Sistemas Comunitarios Portuarios (IPCSA), la Asociación Norteamericana de Protección del Medio Ambiente Marino (NAMEPA), la Sociedad Latinoamericana de Operadores de Terminales Marítimo Petroleros y Monoboyas (SLOM) y otras entidades de la OEA.

El Premio reconoce prácticas exitosas en los sectores marítimo y portuario del Hemisferio que demuestren excelencia, innovación, liderazgo, sostenibilidad y replicabilidad. En esta edición, se reconocerán prácticas exitosas por sus contribuciones positivas a la modernización del sector portuario de las Américas en las siguientes categorías: Iniciativas verdes en puertos/terminales, Transformación digital y Seguridad Portuaria y Gestión de Riesgos.

MENSAJES DE LA SECRETARÍA



Jorge Durán

Jefe de la Secretaría

Organizado por la Secretaría de la CIP-OEA, el 12.º Premio Marítimo de las Américas reconoce prácticas destacadas llevadas a cabo por instituciones públicas y privadas que impulsan el desarrollo integral del sector marítimo y portuario en las Américas. A través de este reconocimiento, el Premio resalta el liderazgo, la innovación y la excelencia como pilares fundamentales para el futuro de la industria. Por lo tanto, es un privilegio extender nuestras más sinceras felicitaciones a los ganadores este 2026 por sus notables contribuciones e impacto en el sector a lo largo de la región.



Mona Swoboda

Gerente de Programas

Las iniciativas estratégicas que fortalecen la gestión portuaria integral, abarcando la gestión de riesgos, la sostenibilidad ambiental y la transformación digital, son fundamentales para avanzar hacia un sector marítimo y portuario más moderno y competitivo. En este contexto, es un privilegio reconocer y felicitar a los ganadores del 12.º Premio Marítimo de las Américas por sus valiosas contribuciones al desarrollo del sector en toda la región.

TABLA DE CONTENIDO

01

INICIATIVAS VERDES EN PUERTOS/TERMINALES

PUERTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL DE BRAZIL



05

TRANSFORMACIÓN DIGITAL

BARBADOS PORT INC.



09

SEGURIDAD PORTUARIA Y GESTIÓN DE RIESGOS

COMISIÓN PORTUARIA NACIONAL DE GUATEMALA

INICIATIVAS VERDES EN PUERTOS/TERMINALES

PUERTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL DE BRAZIL



OPERACIONES DE DRAGADO EN LA BAHÍA DE BABITONGA

Antes de su implementación, el canal de acceso al Complejo Portuario de la Bahía de Babitonga enfrentaba limitaciones operativas debido a su profundidad de 14 metros y a un calado operativo limitado a 12.80 metros. Estos parámetros se volvieron insuficientes ante la creciente demanda de la flota naviera mundial, que opera cada vez con buques de mayor tamaño que requieren profundidades mínimas de 16 metros y calados operativos de hasta 14 metros.

Esta limitación reducía la competitividad portuaria, restringía las ganancias de escala logística y disminuía el atractivo del complejo para las rutas marítimas internacionales.

Al mismo tiempo, el municipio de Itapoá, ubicado a lo largo de la costa de la Bahía de Babitonga, experimentaba erosión costera crónica en aproximadamente 8 km de litoral. Este fenómeno estaba asociado a cambios naturales en el transporte de sedimentos, la dinámica costera y presiones antropogénicas locales. El retroceso de la línea de costa provocó el estrechamiento de las playas, riesgos para la infraestructura urbana e impactos negativos en el turismo.



Históricamente, los sedimentos dragados de la infraestructura marítima en el Puerto de São Francisco do Sul eran clasificados como desechos y depositados en áreas marinas autorizadas. Este modelo generaba costos ambientales adicionales y representaba una oportunidad perdida, ya que el material podía haber contribuido a la restauración costera.

Los principales desafíos identificados fueron:

- profundizar el canal para acompañar el crecimiento marítimo;
- mitigar urgentemente la erosión costera;
- implementar un modelo sostenible que integre la expansión portuaria, la protección ambiental y el desarrollo socioeconómico, alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

La solución adoptada consistió en el aprovechamiento beneficioso de los sedimentos dragados durante la profundización del canal de acceso de la Bahía de Babitonga para la alimentación artificial de playas en Itapoá.

De los aproximadamente 12.8 millones de metros cúbicos de sedimentos dragados, alrededor de 6.42 millones de metros cúbicos están siendo utilizados estratégicamente para la restauración de la línea de costa.

Este proyecto es liderado por el Puerto de São Francisco do Sul en conjunto con Port Itapoá y el Gobierno del Estado de Santa Catarina, integrando la expansión portuaria con la sostenibilidad ambiental.

Esta última se garantiza mediante monitoreo ambiental continuo, eficiencia técnica y cooperación institucional. Se realizan levantamientos batimétricos periódicos, análisis sedimentológicos, monitoreo de la evolución de la línea de costa y control de la calidad del agua.

Adicionalmente, estructuras temporales de contención minimizan la dispersión no deseada. Estudios granulométricos aseguran la compatibilidad entre el material dragado y la arena nativa de la playa. Se utilizan dragas de tolva de succión en marcha y sistemas de bombeo hidráulico avanzados para transportar los sedimentos a través de tuberías hasta la zona de playa.

La implementación de este proyecto está vinculada a 25 programas y subprogramas ambientales establecidos como condiciones de licenciamiento por el Instituto Brasileño de Medio Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables. Este modelo reduce significativamente los volúmenes de disposición en alta mar, generando beneficios ambientales y optimización de costos.



“Una estrategia proactiva de adaptación al cambio climático que fomenta la resiliencia...”

El equipo multidisciplinario —integrado por ingenieros, oceanógrafos, geólogos y especialistas ambientales— fortalece la gobernanza técnica y garantiza el cumplimiento de la legislación ambiental.

Esta iniciativa aplica principios de economía circular e ingeniería costera basada en la naturaleza, transformando un pasivo ambiental en un activo estratégico para la recuperación costera y la adaptación al cambio climático.

El carácter innovador de este proyecto lo posiciona como el primer proyecto de dragado en Brasil con estas características. Este modelo puede ser replicado por otros complejos portuarios del país, generando beneficios ambientales, económicos y sociales para las comunidades directa o indirectamente impactadas por las obras.

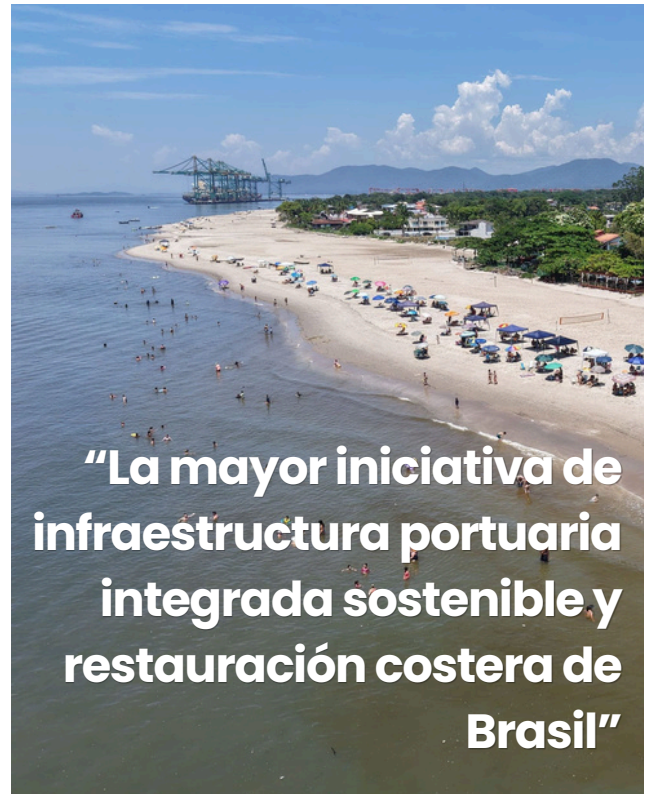
La restauración y protección de la línea de costa de Itapoá, mediante la reconstrucción del perfil de playa y la rehabilitación

del ecosistema de dunas, permite mitigar los impactos de marejadas, proteger la infraestructura urbana y mejorar ambientalmente la zona costera.

La reconstitución del sistema de dunas embrionarias implica el uso de aproximadamente 64,500 m³ de sedimentos para la conformación topográfica adecuada para la formación de dunas a lo largo de 7,750 metros de costa, junto con la plantación de cerca de 44,000 plántulas de especies nativas de restinga. La instalación de pasarelas elevadas, señalización educativa y cercas de protección para apoyar la regeneración natural contribuye a restaurar funciones ecológicas como la retención de arena, el hábitat de fauna y la adaptación al aumento del nivel del mar.

El proyecto se encuentra actualmente en una etapa avanzada de implementación, con impactos ambientales y operativos positivos ya identificados.

La iniciativa se consolida como un referente en dragado sostenible en Brasil, demostrando que la expansión portuaria puede alinearse eficazmente con la restauración ambiental, la adaptación climática y el desarrollo socioeconómico sostenible.



“La mayor iniciativa de infraestructura portuaria integrada sostenible y restauración costera de Brasil”



TRANSFORMACIÓN DIGITAL

BARBADOS PORT INC.

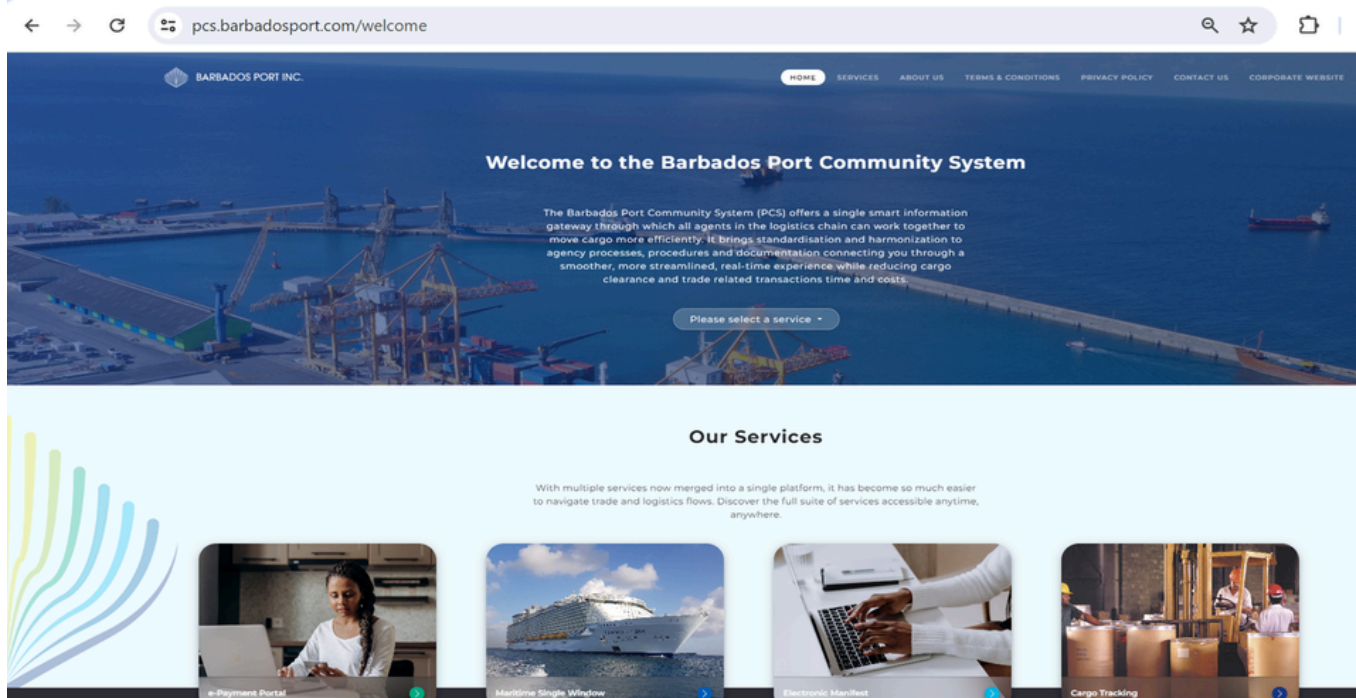


EQUIPO DE INNOVACIÓN Y DESARROLLO DIGITAL DE BPI

El Sistema Comunitario Portuario de Barbados representa una iniciativa digital transformadora que moderniza las operaciones portuarias mediante la creación de una plataforma unificada para el intercambio de información, la automatización de procesos y la colaboración entre los actores involucrados. El sistema mejora la facilitación del comercio, la eficiencia operativa y la transparencia de la cadena de suministro, al tiempo que fortalece la competitividad del puerto dentro del sector marítimo del Caribe.

Antes de su implementación, el procesamiento de la documentación estaba fragmentado en múltiples canales, lo que generaba retrasos en la liberación de carga, tiempos prolongados de espera para los camiones y una visibilidad limitada sobre el estado de los envíos. Los actores enfrentaban incertidumbre debido al acceso inconsistente a los datos, mientras que la administración portuaria carecía de herramientas de monitoreo en tiempo real del desempeño.

Tras su implementación, el PCS introdujo flujos de trabajo digitales estandarizados que agilizaron el despacho de buques, la



documentación de carga y las entregas de contenedores. Los actores ahora interactúan a través de una única interfaz, lo que permite aprobaciones más rápidas, reducción de la carga administrativa y una mejor coordinación a lo largo de la cadena logística. Las actualizaciones de estado en tiempo real y las alertas automatizadas mejoran la previsibilidad y permiten una planificación más eficiente.

El sistema ha generado mejoras operativas medibles, entre ellas:

- Los manifiestos de buques son 100 % electrónicos. Los manifiestos en papel, que eran comunes antes del PCS, han quedado obsoletos.
- Los pagos en línea representan entre el 88 % y el 90 % de todas las transacciones financieras. Antes del PCS, este proceso no estaba estandarizado y no existían pagos en línea.
- La documentación requerida para el despacho de buques es completamente electrónica. Antes del PCS, se requerían en total 52 documentos físicos entre Aduanas (20), Migración (12), Sanidad Portuaria (15), BPI (1) y el agente del buque (4).
- Los Certificados de Despacho son totalmente electrónicos. Antes del PCS, los certificados oficiales eran en papel y con copias carbón.
- Los certificados de Masa Bruta Verificada de contenedores son completamente electrónicos. Antes del PCS, se emitía una copia física por cada contenedor exportado. Entre 300 y 500 contenedores se exportan mensualmente.
- Las Órdenes de Entrega son totalmente electrónicas. Antes del PCS, se emitían tres copias por cada cliente

“El contexto Pre- PCS puso de manifiesto la necesidad de contar con una plataforma digital segura e integrada para modernizar la facilitación del comercio, reforzar la protección fronteriza y mejorar la resiliencia nacional.”

con carga en el buque. En periodos de alta demanda, se pueden gestionar más de 3,000 envíos individuales al mes.

El PCS también ha generado beneficios estratégicos más amplios. La plataforma, desarrollada localmente, fortaleció la capacidad técnica interna, redujo la dependencia de sistemas externos y proporcionó una base escalable para futuras iniciativas digitales, como analítica avanzada, integración regional y capacidades de puertos inteligentes.

El sistema incorpora los siguientes componentes de innovación:

- Blockchain
- Analítica avanzada
- Inteligencia artificial
- Arquitectura de comunicación en tiempo real
- Integración profunda con fuerzas del orden y agencias de control fronterizo
- Ciberseguridad desde el diseño
- Evaluación de madurez en ciberseguridad
- Monitoreo integrado del cumplimiento ambiental
- Armonización digital a nivel gubernamental



El fortalecimiento de capacidades se consideró un pilar fundamental de la implementación. Internamente, todo el personal fue informado formalmente sobre la puesta en marcha del PCS y participó en sesiones estructuradas de sensibilización. Estas sesiones brindaron orientación práctica sobre qué es el PCS, cómo se integra con los sistemas existentes, cómo cambiarían los flujos de trabajo y cómo evolucionarían las funciones laborales individuales. El objetivo fue reducir la resistencia, gestionar expectativas y asegurar que los empleados comprendieran tanto los beneficios operativos como el impacto en sus responsabilidades diarias. La capacitación también se extendió a las principales agencias involucradas para garantizar una adopción coordinada entre Aduanas, Migración, fuerzas del aplicación de la ley y otros actores.

Un Comité Directivo del Proyecto PCS, integrado por representantes de toda la comunidad portuaria, proporciona una plataforma continua para el diálogo, la resolución de problemas y el aprendizaje compartido. Seminarios web y sesiones informativas apoyaron a los usuarios externos, mientras que la interacción constante permitió perfeccionar los procesos con base en la retroalimentación real.

El desarrollo del PCS de Barbados incorporó intencionalmente acciones estratégicas inclusivas en materia de desarrollo de la fuerza laboral, accesibilidad operativa, participación de actores y colaboración institucional.

Como parte de la preparación para su implementación, el equipo de desarrollo de software se amplió de seis a once profesionales para garantizar una ejecución sostenible y la apropiación del sistema a largo plazo. El equipo ampliado incluyó tres profesionales mujeres, incrementando la representación femenina en un entorno técnico tradicionalmente dominado por hombres. Esta expansión deliberada generó oportunidades significativas para que las mujeres contribuyeran directamente al diseño, desarrollo y gobernanza de una infraestructura digital nacional crítica.

Desde una perspectiva nacional, la iniciativa apoya la agenda de transformación digital de Barbados al mejorar la facilidad para hacer negocios, fortalecer la resiliencia de la cadena de suministro y facilitar flujos comerciales más eficientes. El sistema contribuye a una mayor satisfacción de los actores y posiciona al puerto para manejar mayores volúmenes de carga manteniendo la estabilidad operativa.

En general, el Sistema Comunitario Portuario de Barbados demuestra cómo la innovación digital dirigida puede generar mejoras medibles en la eficiencia, fortalecer la colaboración entre actores y aumentar la competitividad de la infraestructura marítima en el contexto del Caribe.

“Más allá de las mejoras inmediatas en la eficiencia, el PCS funciona ahora como una infraestructura digital nacional escalable.”



SEGURIDAD PORTUARIA Y GESTIÓN DE RIESGOS

COMISIÓN PORTUARIA NACIONAL DE GUATEMALA



COOPERACIÓN INTERINSTITUCIONAL CON POLICÍA Y EJERCITO

En Guatemala, la implementación de las medidas de protección portuaria está a cargo de la Autoridad Designada del Sistema Portuario Nacional, la cual, de acuerdo con lo estipulado en ley, coordina a un Equipo Auditor Institucional integrado por la Autoridad Marítima, la Autoridad Aduanera, la Autoridad Migratoria, la Policía Nacional Civil y al Ministerio de Agricultura y Ganadería, lo anterior ya que cada una de las agencias están vinculadas con alguna medida del código PBIP.

El año 2018 se produjo una fractura en la coordinación interinstitucional derivada de una controversia competencial entre la Autoridad Marítima y la Autoridad Designada, originada por la ausencia de un marco normativo que delimitara claramente las funciones en materia de protección marítima y portuaria. Esta situación generó vacíos de gobernanza, debilitó los mecanismos de supervisión y afectó la aplicación efectiva de las medidas de protección en las instalaciones portuarias del país.

Adicional a ello, se identificaron importantes brechas institucionales para la verificación efectiva en la implementación de las medidas de protección portuaria, tales como:



- Insuficiente número de auditores especializados en protección portuaria por parte de la Autoridad Designada.
- Carencia de equipamiento tecnológico y táctico para inspecciones.
- Inexistencia de un registro histórico sistematizado de incumplimientos.
- Ausencia de una plataforma digital para gestionar auditorías y evaluaciones o aplicar gestión de riesgo.
- Limitada comunicación estratégica con la alta dirección de las instalaciones portuarias.
- Falta de un régimen sancionatorio robusto que desincentivara incumplimientos.

La solución a la problemática identificada fue diseñada bajo un enfoque integral de fortalecimiento normativo e institucional, estructurado en dos ejes estratégicos complementarios y articulados entre sí:

1. Fortalecimiento del Marco Normativo y de Gobernanza - Se impulsó la aprobación de un marco legal específico por parte del Congreso, el cual estableció varios aspectos tales como:

- Definió con claridad las competencias de la Autoridad Designada y la Autoridad Marítima.
- Estableció un mecanismo sancionatorio ante incumplimientos de protección portuaria.
- Fortaleció los mecanismos de coordinación interinstitucional entre el Equipo Auditor Interinstitucional.
- Fortaleció la gobernanza y la rendición de cuentas en materia de protección portuaria creando de manera obligatoria la coordinación interinstitucional.

Con ello se cerraron vacíos normativos que habían debilitado el sistema desde 2018.

2. Fortalecimiento de la Capacidad Operativa e Institucionalidad - Le dio institucionalidad al crear una entidad nueva con su propio modelo de funcionamiento, lo que permitió:

- Incremento del número de auditores especializados.
- Contar con su propio modelo de gobernanza contenida en ley.
- Dotación de equipamiento tecnológico para inspecciones.
- Establecimiento de canales formales de comunicación con la alta dirección de las instalaciones portuarias.
- Desarrollo de capacitaciones técnicas continuas en estándares internacionales en materia de protección portuaria.

Innovación del plan anual de verificación de medidas de También dio pauta a tener proyectos de mayor envergadura que inclusive fueron incluidos dentro de las metas presidenciales de Gobierno y esto corresponde al desarrollo de una plataforma que contiene el Registro Nacional de Protección Portuaria -RENAPPOR-, el cual ya cuenta con el registro formal de todos los oficiales de protección portuaria a nivel nacional, el equipo auditor interinstitucional que realiza las auditorías de protección y la información relacionada con las instalaciones portuarias sujetas al cumplimiento de las medidas de protección portuaria

Asimismo, cuenta con la funcionalidad del registro histórico de incumplimientos, sucesos, amenazas y fallas de protección para la generación de reportes y estadísticas



que permiten implementar una metodología de gestión de riesgos y la ejecución de acciones preventivas orientadas a contar con puertos seguros, esto ha permitido adoptar la metodología de gestión de riesgo para la protección portuaria.

Adicionalmente, para el año 2026 se adiciona el componente de flujos para documentar los pasos que se realicen en un expediente electrónico para dar seguimiento y cerrar hallazgos derivados de auditorías y verificaciones. Su fortalecimiento y modernización han sido incorporados como acciones estratégicas dentro de la Planificación Estratégica Institucional.

Este conjunto de acciones permitió migrar de un esquema reactivo y fragmentado hacia un sistema de protección portuaria preventivo y basado en gestión de riesgos.

El principal valor de esta transformación radica en los beneficios concretos de la coordinación interinstitucional: mayor claridad en la delimitación de competencias toma de decisiones conjunta, intercambio oportuno de información, reducción de duplicidades y fortalecimiento de la supervisión en campo. La actuación articulada del Equipo Auditor Interinstitucional ha incrementado la capacidad del Estado para anticipar riesgos, responder de manera uniforme ante incumplimientos y generar confianza entre las autoridades y los operadores portuarios.

De esta forma, Guatemala no solo restableció la gobernanza en materia de protección portuaria, sino que consolidó un modelo de trabajo colaborativo que fortalece la institucionalidad, optimiza recursos públicos y garantiza una protección portuaria más coherente, eficaz y sostenible en el tiempo.



“El tema central de esta práctica es la coordinación interagencial para robustecer la protección portuaria...”

“...Guatemala ha adoptado un sistema moderno de seguridad portuaria de carácter preventivo basado en la gestión de riesgos.”



PREMIO MARÍTIMO DE LAS AMÉRICAS 2026

Esta publicación ha sido preparada por la Secretaría de la Comisión Interamericana de Puertos de la OEA en base a la información recibida en la convocatoria del Premio.

Secretaría de la CIP

Jorge Duran, Jefe de la Secretaría
Mona Swoboda, Gerente de Programas
Montserrat Ambriz, Gerente de Programas
Sabina Malnis, Gerente de Programas
Mónica Blanco, Gerente de Proyectos
Capitán de Navío SAIN. L. Admón. M.F. María de los
Ángeles Salinas Pérez, Asesora de Protección y
Seguridad Portuaria

Editor

Secretaría de la Comisión Interamericana de Puertos

Diseño

Mónica Blanco, Gerente de Proyectos

Favor de notar que los derechos de las imágenes corresponden a las instituciones ganadoras.

Contáctenos:



www.portalcip.org



cip@oas.org

