

3 de octubre de 2025

Noticias del Sector



Palermo Sociedad Portuaria alcanza cifras históricas y proyecta un futuro con propósito



Septiembre de 2025 marca un hito para Palermo Sociedad Portuaria, que cerró agosto con el mayor movimiento de carga en su historia, movilizándolo 446.000 toneladas en un solo mes y superando los 2,5 millones de toneladas acumuladas en lo que va del año. Con una participación del 40% en la zona portuaria de Barranquilla, la terminal reafirma su liderazgo como puerto multipropósito y se consolida como un actor clave en el desarrollo logístico de la región.

El crecimiento de Palermo refleja no solo la confianza de sus clientes, sino también la modernización de su infraestructura. La reciente inauguración del Muelle 5 completó un kilómetro de línea de atraque capaz de recibir buques de hasta 205 metros de eslora, mientras que la incorporación de dos silos mecanizados de 15.000 toneladas cada uno y nuevas bodegas horizontales optimiza la operación de graneles con mayor eficiencia y seguridad.

El puerto responde a la demanda global con soluciones innovadoras y adaptadas a cada cliente, fortaleciendo su portafolio y consolidando su posición estratégica para el comercio exterior en el Caribe colombiano. Enrique Carvajales, Director Comercial de Palermo, destacó que la proyección para 2026 supera los 3,7 millones de toneladas, reflejando la capacidad de la terminal para atender nuevos flujos de carga con infraestructura moderna y servicios especializados.

El desarrollo de Palermo no se limita a la operación portuaria. La terminal ha sido reconocida por el Pacto Global de la ONU por sus prácticas de sostenibilidad y gestión ambiental, un respaldo que refleja su compromiso con el entorno y la comunidad local.



Ricardo Román Herazo, gerente general de Palermo, enfatizó que el verdadero crecimiento portuario se mide cuando va de la mano del desarrollo social y ambiental: “Nuestro mayor logro va más allá de las cifras récord: es crecer con un equipo humano apasionado, en equilibrio con el medio ambiente y en armonía con la comunidad”.

Desde 1958, Coremar ha sido pionera en el desarrollo marítimo de Colombia, y hoy Palermo Sociedad Portuaria representa esa visión, combinando solidez operativa, innovación y compromiso social. La terminal proyecta un futuro que integra eficiencia, sostenibilidad y liderazgo estratégico en el Caribe colombiano.

Con estos logros, Palermo no solo celebra récords históricos, sino que también demuestra su capacidad de evolucionar con propósito, consolidándose como un puerto multipropósito que impulsa el desarrollo económico, social y ambiental de la región.

Puerto de Barranquilla obtiene certificación EcoPorts y avanza hacia la sostenibilidad total



El Grupo Empresarial Puerto de Barranquilla ha logrado un importante hito al obtener la certificación EcoPorts, un estándar internacional que reconoce la gestión ambiental sostenible en terminales marítimos y fluviales. Esta certificación, avalada por la European Sea Ports Organisation (ESPO), coloca al Puerto de Barranquilla en la red global de puertos sostenibles, destacándolo como pionero en América Latina en términos de sostenibilidad ambiental.

La certificación EcoPorts es un reconocimiento a los terminales portuarios que gestionan sus impactos ambientales de manera responsable y que buscan minimizar su huella ecológica. Esta integración a la red global de terminales sostenibles abre nuevas oportunidades para el Puerto de Barranquilla, permitiéndole implementar las mejores prácticas internacionales en gestión ambiental.

Además, el puerto ha dado un paso decisivo en su camino hacia convertirse en un puerto con cero emisiones al validar, con el apoyo de Bureau Veritas, la medición de su huella de carbono bajo la norma ISO 14064. Este paso se enmarca en la visión del puerto de alinearse con los más altos estándares internacionales en la transición energética. La medición de su huella de carbono abarcó los alcances 1, 2 y 3, lo que refuerza su compromiso con la reducción de su impacto ambiental.

Con estos avances, el Puerto de Barranquilla está en proceso de obtener la certificación de carbono neutral (ISO 140068-1:23), un objetivo clave para continuar su evolución hacia un puerto totalmente sostenible. Manuel Buitrago Vives, presidente del Puerto de Barranquilla, expresó: “Estos hitos nos llenan de orgullo y responsabilidad. EcoPorts nos integra a una red mundial de puertos sostenibles, y la medición certificada de nuestra huella de carbono nos marca el norte: convertirnos en el primer Puerto multipropósito con cero emisiones en Colombia y un referente en la región y el mundo”.

Este logro no solo posiciona al Puerto de Barranquilla como un referente en sostenibilidad, sino que también refuerza el compromiso del puerto con el desarrollo sostenible, la transición energética y la competitividad en un contexto global donde la sostenibilidad se ha convertido en un pilar clave para el futuro del sector portuario.

[Para más información, click aquí.](#)

Reporte de Carga Contenerizada del Sector Petroquímico-plástico - Septiembre 2025

Pórticolive | GRUPO PUERTO DE
CARTAGENA

El Grupo Puerto de Cartagena (GPC) continúa consolidándose como líder en el manejo de carga contenerizada del sector petroquímico-plástico en Colombia. Durante el primer semestre de 2025, a través de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena y Contecar, GPC manejó un total de 125.346 TEU, lo que representa un crecimiento del 10,6% en comparación con el mismo periodo del año anterior.

Este aumento refleja la consolidación del puerto como un actor clave en el comercio internacional de productos petroquímicos y plásticos. De hecho, más del 70% de las exportaciones de este sector salieron desde Cartagena, concentrando el 69% de los productos petroquímicos-plásticos despachados al exterior en este periodo.

Por otro lado, el puerto de Buenaventura, conformado por la Sociedad Portuaria de Buenaventura (SPRBUN), la Terminal de Contenedores de Buenaventura (TCBuen) y la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce (Spia), también experimentó un crecimiento importante, alcanzando un total de 92.272 TEU, con un incremento del 16,5%.



En cuanto a otros puertos, la Sociedad Portuaria de Barranquilla reportó una caída del 14,7%, moviendo 14.176 TEU. Sin embargo, otras terminales mostraron resultados positivos, como Compas Cartagena, que incrementó su movimiento en un 44,17%, con 10.628 TEU, y la Sociedad Portuaria de Santa Marta, que alcanzó los 2.364 TEU, lo que implicó un aumento del 32,8%.



En términos generales, entre enero y julio de 2025, el mercado de la industria petroquímica-plástica en Colombia movilizó un total de 246.774 TEU, lo que representa un crecimiento del 12,4% respecto al mismo periodo de 2024. Este aumento fue impulsado principalmente por el crecimiento en las importaciones, que aumentaron un 19,8%.

La industria petroquímica-plástica, que representa cerca del 35% del valor agregado de la industria manufacturera en Colombia, mostró un comportamiento positivo durante el segundo trimestre de 2025. Este sector contribuyó con el 12% del Producto Interno Bruto (PIB) del país, y en junio registró un crecimiento de 2,2% en su producción.

El desempeño del sector petroquímico y plástico en Colombia destaca la relevancia de la infraestructura portuaria del país, consolidando a la región Caribe como un punto estratégico para el comercio internacional y el desarrollo logístico en la industria.

[Para más información, click aquí.](#)

Avanza plan de recuperación del tajamar occidental en Barranquilla: alcalde Char inspecciona la zona

El alcalde de Barranquilla, Alejandro Char, realizó una visita al tajamar occidental, ubicado entre Puerto Mocho y Bocas de Ceniza, para evaluar los avances del plan de recuperación de esta infraestructura clave para la ciudad. Durante el recorrido, estuvo acompañado por directivos de Cormagdalena, ingenieros del Distrito y miembros de la comunidad local.



Char explicó que el deterioro del tajamar, producto de la erosión y el paso del tiempo, es superficial y no compromete su estructura, pero requiere acciones inmediatas. “Afortunadamente, la afectación es superficial y no estructural. Cormagdalena se comprometió a repararla de inmediato, mientras avanzan los estudios para un gran proyecto de recuperación”, señaló el mandatario en su cuenta de X.

Desde junio de 2025, el Distrito formalizó su intención de colaborar con Cormagdalena, mediante una carta enviada por el alcalde al director de la entidad, Álvaro Rendón. La propuesta incluye aportar recursos y coordinar esfuerzos técnicos para adelantar estudios, diseños y obras definitivas que garanticen la estabilidad del tajamar y el desarrollo de la zona.

La Universidad de Cartagena lidera actualmente un estudio clave para la recuperación integral del tajamar, considerado esencial para la protección costera, el impulso a la economía local y la preservación ambiental. “Barranquilla está lista para aportar, pero para hacerlo de manera definitiva. No más soluciones temporales”, enfatizó Char.

El proyecto se enmarca también en la estrategia ambiental del Distrito, que incluye iniciativas como la recuperación de la ciénaga de Mallorquín, orientadas a restaurar ecosistemas estratégicos y fomentar el turismo sostenible en la región.

El tajamar occidental forma parte de los tajamares de Bocas de Ceniza, una de las obras de ingeniería más importantes del Caribe colombiano, reconocida por su papel en la protección del litoral y en el fortalecimiento de la vocación portuaria de Barranquilla.

Con esta intervención, la ciudad busca garantizar la seguridad costera, impulsar el desarrollo económico local y consolidar un modelo de gestión ambiental sostenible que beneficie tanto a la comunidad como a las actividades portuarias.

[Para más información, click aquí.](#)

Banco Mundial publica el Índice de Desempeño de Puertos de Contenedores (CPPI) 2020-2024

El Banco Mundial, junto con S&P Global Market Intelligence, presentó la quinta edición del Índice de Desempeño de Puertos de Contenedores (CPPI) 2020-2024, que evalúa la eficiencia de los puertos mediante el tiempo de permanencia de los buques en puerto. Este índice es un referente global para la competitividad logística y la sostenibilidad en el sector portuario.

Los puertos colombianos incluidos en el CPPI fueron Buenaventura, Cartagena, Santa Marta, Barranquilla y Turbo, destacando todos como actores estratégicos para el comercio internacional y la logística de la región Caribe. Como se muestra la siguiente tabla.

Puerto	CPPI 2024	Puesto Colombia 2024	Puesto Caribe 2024	Puesto Latinoamerica 2024
Buenaventura	91	1	N/A	2
Cartagena	64	2	1	6
Santa Marta	15	3	5	15
Barranquilla	1	4	15	34
Turbo	-19	5	21	51

***Una calificación alta refleja un puesto alto lo que se traduce en tiempos de respuesta rápidos, por encima de la media, para todas las categorías de buques y escalas portuarias.**

Buenaventura se consolida como el puerto con mejor desempeño del país. En 2024 alcanzó un CPPI de 91, ocupando el primer lugar en Colombia y la segunda posición en Latinoamérica. Además, los buques utilizaron el 85% de las horas de atraque disponibles, mientras que su índice estadístico fue 55 y el administrativo 127, cifras que reflejan su alta eficiencia operativa y su capacidad para manejar volúmenes crecientes de contenedores con efectividad. Entre 2020 y 2024, Buenaventura ha mostrado mejoras sostenidas, pasando de un CPPI de 64 en 2020 a 91 en 2024, consolidándose como un referente en eficiencia portuaria y confiabilidad logística.

Cartagena se ubicó como el segundo puerto colombiano en desempeño y en primer puesto a nivel región Caribe, con un CPPI de 64 en 2024, un índice estadístico de 30 y un índice administrativo de 99.

Santa Marta ocupó el tercer puesto a nivel nacional y el cuarto puesto a nivel Latinoamérica, mientras que Barranquilla y Turbo alcanzaron el puesto quinto y sexto respectivamente a nivel Latinoamérica, subrayando la relevancia de todos los puertos colombianos en la conectividad marítima de la región.

El informe del Banco Mundial reafirma la importancia de continuar fortaleciendo la infraestructura y la operación portuaria en Colombia. La eficiencia y consistencia de Buenaventura, junto con otros puertos del país, demuestra su rol clave en la competitividad del comercio internacional y en la sostenibilidad de las cadenas de suministro.

[Para más información, click aquí.](#)

Informes de fletes marítimos



El índice mundial de contenedores de Drewry disminuyó un 5% a 1.669 dólares por contenedor de 40 pies esta semana.

- El índice mundial de contenedores Drewry (WCI) cayó un 5% a 1.669 dólares por contenedor de 40 pies, lo que marca la decimosexta caída semanal consecutiva y alcanza el nivel más bajo desde enero de 2024.
- Las tarifas spot entre Asia y Europa volvieron a caer esta semana, reduciéndose por décima semana consecutiva: disminuyeron un 7% (1.613 dólares por contenedor de 40 pies) en Shanghái-Róterdam y un 9% (1.804 dólares por contenedor de 40 pies) en Shanghái-Génova.
- Las navieras están aumentando los viajes en blanco y reduciendo su capacidad para adaptarse a la desaceleración de la demanda antes de la Semana Dorada de China, cuando las fábricas cerrarán durante ocho días a partir del 1 de octubre. Como resultado, se espera que las tarifas spot Este-Oeste disminuyan en las próximas semanas.
- El pronosticador de contenedores de Drewry espera que el equilibrio entre la oferta y la demanda se debilite en los próximos trimestres, lo que provocará que las tarifas al contado se contraigan.

[Para ver el índice Compuesto de Drewry, click aquí](#)

Índices

CRISIS DE CONTENEDORES	INDICADORES MUNDIALES	DATOS PARA CONTENEDORES DE 40 PIES	GLOBAL CONTAINER INDEX	WORLD CONTAINER INDEX	EUROPA A COSTA ESTE DE AMÉRICA DEL SUR	EUROPA A COSTA OESTE DE AMÉRICA DEL SUR
					*INCLUYE: COCTG - PUERTO DE CARTAGENA	*INCLUYE: COBUN - PUERTO DE BUENAVENTURA
			\$1871	\$1669	\$781	\$2824
			DÓLARES	DÓLARES	DÓLARES	DÓLARES
			DATOS A 26 DE SEPTIEMBRE DE 2025	DATOS A 2 DE OCTUBRE DE 2025	DATOS A 26 DE SEPTIEMBRE DE 2025	DATOS A 26 DE SEPTIEMBRE DE 2025
			-1.63%	-5.22%	0.05%	-0.81%
			\$31 MENOS QUE EL REPORTE DEL 18/09/25	\$92 MENOS QUE EL REPORTE DEL 26/09/25	\$0.4 MÁS QUE EL REPORTE DEL 18/09/25	\$23.2 MENOS QUE EL REPORTE DEL 18/09/25
			FREIGHTOS BALTIC INDEX (FBX)	DREWRY WORLD CONTAINER INDEX ASSESSED BY DREWRY	FREIGHTOS BALTIC INDEX (FBX)	FREIGHTOS BALTIC INDEX (FBX)

Normatividad de Impacto en el Sector



Proyecto de Acuerdo - Requisitos sectoriales para la viabilización de proyectos con recursos del Sistema General de Regalías

El proyecto adicionaría los anexos 11, 12, 13 y 14 al Acuerdo Único del Sistema General de Regalías, correspondientes a los sectores de Transporte, Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, Cultura y Educación. Se hace énfasis en el Anexo 11 – Transporte, que introduce requisitos detallados para la viabilización de proyectos de infraestructura financiados con regalías:

El proyecto establece que los requisitos sectoriales en materia de transporte abarcarían distintos tipos de infraestructura y proyectos. Puntualmente para los proyectos de infraestructura marítima, fluvial y costera se harían obligatorios los estudios geomorfológicos e hidráulicos, análisis de demanda y avales de entidades como Cormagdalena, INVIAS y la Dirección General Marítima (DIMAR), aplicables a muelles, encauzamientos y terminales.

Finalmente, el Acuerdo establece que los requisitos sectoriales no contemplados en los anexos 8 a 14 del Acuerdo Único del SGR deberán atender las "Orientaciones transitorias para la gestión de proyectos de inversión" publicado por el DNP, y entrará en vigencia dos meses después de su publicación

[Para más información, click aquí.](#)

Resolución 14744 de 2025 - Tarifas diferenciales de la Contribución Especial de Vigilancia para sujetos vigilados – vigencia fiscal 2025

La norma fija las tarifas diferenciales que deberán pagar los sujetos vigilados por la Superintendencia de Transporte en la vigencia fiscal 2025. Se aplican sobre los ingresos brutos reportados para 2024 y se liquidan en una sola cuota a más tardar el 19 de diciembre de 2025.

Las tarifas establecidas son:

- i) Supervisión integral: 0,1200% de los ingresos brutos.
- ii) Supervisión objetiva: 0,0197% de los ingresos brutos.
- iii) Supervisión subjetiva: 0,0283% de los ingresos brutos.

La liquidación tendrá en cuenta lo dispuesto en la Ley 1955 de 2019, el Decreto 2409 de 2018 y la Resolución 15943 de 2021. El pago podrá realizarse mediante código de barras o en las entidades financieras autorizadas. Se contemplan reglas para devolución o ajuste en caso de errores de reporte y se prevén sanciones por incumplimiento, incluidas multas de hasta el 20% del valor dejado de pagar.

[Para más información, click aquí. D.O 53.249 Pg 8](#)

Normatividad de Impacto en el Sector



Resolución 14673 de 2025 - Adopción obligatoria del Programa de Transparencia y Ética Empresarial (PTEE) en empresas vigiladas del sector transporte

La resolución adiciona el capítulo 10 al Título V de la Circular Única de Infraestructura y Transporte, fijando lineamientos para que las personas jurídicas bajo inspección de la Superintendencia implementen Programas de Transparencia y Ética Empresarial (PTEE).

Los principales aspectos incluyen:

- i) Obligación de adoptar manuales de procedimientos, códigos de ética y políticas de cumplimiento frente a riesgos de corrupción y soborno transnacional.
- ii) Designación de un oficial de cumplimiento con formación especializada y obligaciones de reporte ante la Unidad de Información y Análisis Financiero (UIAF) y la Secretaría de Transparencia.
- iii) Implementación de políticas de conflicto de interés, lobby, contratación pública, financiación política, donaciones, y gastos de representación, entre otros. Frente a la obligación de implementar política contra el lavado de activos, para aquellos sujetos que ya cuenten con la política de administración de riesgos LA/FT/FP en cumplimiento del SARLAFT, esta podrá integrarse con el PTEE.
- iv) Establecimiento de canales de denuncia y debida diligencia para contrapartes.
- v) Plazo de 8 meses para que las empresas sujetas a vigilancia adopten los programas.

[Para más información, click aquí.](#)

Decreto 1017 de 2025 - Reforma estructural al transporte de carga en Colombia para equilibrar la cadena logística

El Gobierno Nacional anunció la entrada en vigencia del decreto que reforma de manera estructural el transporte de carga en Colombia, tras un proceso de concertación con más de 1.200 observaciones del sector. La norma busca equilibrar las relaciones económicas en la cadena logística y formalizar la actividad de conductores y propietarios.

Los principales cambios incluyen: fijación de mínimos obligatorios para pago de salarios, prestaciones, mantenimiento de vehículos y tiempos de cargue y descargue; reducción de barreras para la creación de empresas de transporte con menores requisitos patrimoniales; y habilitación del cambio de servicio de vehículos particulares a públicos.

También se amplía el programa de reposición a vehículos livianos y volquetas, se fortalecen sistemas tecnológicos como SICETAC y RNDC con supervisión remota de básculas, y se extiende la obligación de reporte en el RNDC a todas las operaciones de transporte.

Normatividad de Impacto en el Sector



[Para más información, click aquí. D.O 53.250 Pg.11](#)

Proyecto de Decreto - Modificación al régimen prudencial y operativo de los Fondos de Empleados

El proyecto de decreto modificaría el Decreto 1068 de 2015 para ajustar las normas prudenciales, de reclasificación y el régimen de operaciones de los Fondos de Empleados. La propuesta busca actualizar criterios de supervisión y gestión de riesgos, con lineamientos específicos sobre solvencia, administración de portafolios y garantías de liquidez. También se contempla la reclasificación de fondos según su tamaño y nivel de operaciones, con el fin de establecer requisitos diferenciales de control y reporte. Adicionalmente, se ajustan parámetros para la constitución de provisiones, límites de endeudamiento y presentación de información financiera, reforzando el marco prudencial aplicable al sector solidario.

[Para más información, click aquí.](#)

Resolución 000227 de 2025 - Expedición de la resolución única en materia tributaria, aduanera y cambiaria

La resolución compila, actualiza y unifica en un solo acto administrativo las disposiciones en materia tributaria, aduanera y cambiaria que son competencia de la DIAN. Con este instrumento se busca racionalizar y simplificar la normatividad vigente, aclarando y consolidando reglas aplicables en temas de interpretación, aplicación y consulta de los regímenes tributarios del orden nacional, aduaneros, de comercio exterior y cambiarios. La medida tiene por objeto facilitar la consulta de los usuarios, reducir duplicidades normativas y establecer un marco más coherente de actuación frente a obligaciones fiscales y aduaneras.

[Para más información, click aquí.](#)

Proyecto de Ley 347 de 2025 C - Medidas para garantizar la libre movilidad en vías estratégicas y continuidad de la cadena de suministros

Corpoboyacá, en coordinación con la Procuraduría, el Ministerio de Vivienda, el Ministerio de Ambiente y la UPRA, realizó una jornada de asistencia técnica enfocada en licencias urbanísticas en suelo rural, con más de 140 participantes entre alcaldes, secretarios de planeación, cuEl Proyecto de Ley 347 de 2025 Cámara busca establecer medidas para garantizar la libre movilidad en las vías de importancia estratégica del país.

Normatividad de Impacto en el Sector



Estas incluyen las carreteras primarias y aquellas definidas como estratégicas por asambleas departamentales o concejos distritales, con el objetivo de asegurar la continuidad de la cadena de suministros, el comercio nacional e internacional y la seguridad alimentaria.

La propuesta prohíbe bloqueos totales o parciales en estas vías, en especial las que comunican con puertos y aeropuertos, y ordena a la Nación y a los entes territoriales diseñar planes de contingencia para mantener el flujo de bienes y servicios en casos de bloqueos o emergencias. Se otorgan facultades al Ministerio de Defensa para definir vías críticas de seguridad nacional y prohibir su interrupción, mientras que el Ministerio del Interior, junto con las autoridades locales, deberá aplicar protocolos de actuación que contemplen mesas de diálogo y, en última instancia, el uso de fuerza no letal.

El proyecto también prevé sanciones penales y disciplinarias para los funcionarios que permitan bloqueos sin actuar oportunamente. Su justificación se basa en las pérdidas económicas derivadas de los bloqueos recientes, que superaron los 9,7 billones de pesos entre 2023 y 2024, así como en los impactos negativos sufridos en puertos como Buenaventura y en el abastecimiento alimentario del país.

[Para más información, click aquí.](#)

Proyecto de CONPES - Política de Mejora Normativa

El documento busca fortalecer la Política de Mejora Normativa (PMN) mediante la aplicación integral del Ciclo de Gobernanza Regulatoria (CGR), con énfasis en evaluación ex ante y ex post de normas, coordinación interinstitucional y articulación territorial. Esto con el fin de fortalecer la calidad regulatoria en el país, mejorar la seguridad jurídica y facilitar la interacción entre ciudadanos, empresas y el Estado. La propuesta busca consolidar un sistema integral de gestión normativa que permita reducir cargas administrativas, aumentar la transparencia y garantizar la coherencia regulatoria en todos los sectores.

Las acciones principales serían:

- i) consolidar el diseño de metodologías para análisis de impacto normativo.
- ii) promover la participación ciudadana en la formulación de normas.
- iii) mejorar la calidad técnica y jurídica de la regulación.
- iv) fortalecer la gobernanza y la coordinación interinstitucional.
- v) robustecer las capacidades técnicas de las entidades públicas para asegurar procesos normativos coherentes, eficientes y técnicamente sólidos.

El documento prevé una inversión total estimada de 10.943 millones de pesos entre 2025 y 2033.

[Para más información, click aquí.](#)

Normatividad de Impacto en el Sector



Concepto 011617 int. 1308 de 2025 - Expedición extemporánea de la planilla de envío en transporte marítimo

El concepto analiza si la normativa aduanera prohíbe la expedición extemporánea de la planilla de envío por parte de los puertos, cuando se excede el plazo de cinco días hábiles previsto en el artículo 169 del Decreto 1165 de 2019 para la entrega de mercancías a depósitos habilitados o zonas francas. La DIAN concluye que la expedición de la planilla no está prohibida una vez vencido dicho plazo, siempre que se realice antes de la salida material de la carga del lugar de arribo y se transmita la información a través de los Servicios Informáticos Electrónicos.

Sin embargo, la expedición tardía implica una entrega extemporánea de mercancías, lo que configura la infracción del numeral 1.4 del artículo 47 del Decreto 920 de 2023 (no entrega dentro del plazo legal), más no la infracción del numeral 3.5, que aplica únicamente a la no expedición de la planilla. En consecuencia, la sanción aplicable a los puertos por expedir la planilla fuera de tiempo se relaciona con la entrega tardía de la mercancía y no con la validez de la planilla, la cual se mantiene válida si se expide antes del traslado material. Cada caso deberá ser evaluado por la autoridad competente.

[Para más información, click aquí.](#)

Concepto 100208192 – 1179 de 2025 - Causación de intereses moratorios en tributos aduaneros

La DIAN precisó que los intereses moratorios en materia aduanera se causan desde la fecha en la que surge la obligación de pago de los tributos aduaneros, conforme al artículo 726 del Decreto 1165 de 2019, y no a partir de la expedición del acto administrativo que inicia o corrige el proceso (como el requerimiento especial aduanero). Los intereses tienen como finalidad indemnizar el perjuicio causado por el pago extemporáneo, por lo cual deben liquidarse desde el incumplimiento efectivo de la obligación.

Se aclara que, en los procesos de corrección o revisión de declaraciones de importación que determinen un mayor valor a pagar, los intereses moratorios también deben aplicarse. La suspensión en el pago de intereses solo procede cuando la norma lo dispone expresamente, de acuerdo con lo señalado en el Estatuto Tributario.

Normatividad de Impacto en el Sector



Concepto 10020251892-1046 de 2025 - Tasa de cambio aplicable al valor FOB en importaciones desde zona franca

La DIAN aclaró la tasa de cambio aplicable al valor FOB en dólares de bienes finales producidos, transformados o elaborados en zona franca cuando se nacionalizan mediante declaración especial de importación (Formulario 500 Especial). El valor FOB debe expresarse en dólares en la casilla 78 del formulario y convertirse a pesos colombianos utilizando la tasa representativa de mercado (TRM) certificada por la Superintendencia Financiera, vigente el último día hábil de la semana anterior a la fecha de presentación y aceptación de la declaración aduanera, según lo dispuesto en el artículo 15 del Decreto 1165 de 2019.

Se precisa que no existe norma especial que establezca una tasa distinta para estas operaciones. Por tanto, la TRM aplicable no corresponde a la fecha de expedición del certificado de integración, sino a la de presentación y aceptación de la declaración especial de importación

Proyecto de Resolución - Proyecto de regulación sobre navegación fluvial internacional en ríos fronterizos colombianos - Agenda Regulatoria 2025

La Dirección General Marítima (DIMAR) publicó a consulta pública su Agenda Regulatoria 2025, que incluye procesos de consulta ya concluidos, como la reglamentación de seguros y tarifas de servicios DIMAR, la consulta pública sobre permisos de ocupación temporal para proyectos de generación eólica y la política de datos. De forma adicional, abrió para comentarios un nuevo proyecto de Resolución que adicionaría la Parte 9 al Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC), denominada "De la Navegación Fluvial Internacional", particularmente las funciones derivadas de las Capitanías de Puerto Fluviales.

El proyecto busca reglamentar las competencias de DIMAR y de las Capitanías de Puerto en los principales ríos fronterizos con Brasil, Ecuador, Perú y Venezuela (Guainía, Amazonas, Orinoco, Meta, Arauca, Putumayo y Vaupés). Se establecería un marco integral de control de la navegación marítima y fluvial internacional con puerto de destino extranjero.

El proyecto establece que DIMAR y las Capitanías de Puerto tendrían a su cargo la supervisión del movimiento de embarcaciones en los ríos fronterizos, incluyendo la expedición de permisos de zarpe y el control de las condiciones de navegación como calados, horarios y zonas restringidas, en coordinación con la Armada Nacional para reforzar la seguridad en áreas limítrofes. Toda nave, nacional o extranjera, que pretenda realizar tránsito internacional en estos ríos debería estar matriculada ante DIMAR, además de cumplir estrictamente con la normatividad aduanera, migratoria y sanitaria vigente para el ingreso de pasajeros y carga.

Normatividad de Impacto en el Sector



En materia ambiental, se prohíbe expresamente la descarga de contaminantes en los cauces y se obliga al reporte de incidentes, quedando DIMAR facultada para adelantar las investigaciones y sancionar infracciones. Asimismo, las empresas nacionales o extranjeras que busquen prestar servicio público de transporte fluvial internacional deberán obtener habilitación y permiso de operación por un periodo mínimo de seis meses, presentar su registro mercantil, definir las tarifas de fletes y constituir una garantía que cubra la responsabilidad civil derivada de accidentes acuáticos. Finalmente, los accidentes o siniestros que involucren embarcaciones o artefactos navales en el marco del transporte fluvial internacional serán investigados y fallados en primera instancia por las Capitanías de Puerto y en segunda instancia por DIMAR.

[Para más información, click aquí.](#)
