

24 de Julio de 2025

Noticias del Sector



Porsche Colombia importa los primeros tres camiones MAN a través del Puerto de Santa Marta



A través del Puerto de Santa Marta, Porsche Colombia importó los tres primeros camiones de la marca MAN que llegan a ese país. Las unidades, pintadas con los colores de la bandera colombiana, fueron trasladadas desde Bremerhaven; en Alemania, a bordo de la nave Hyundai Glovis Crown.

“Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta celebra la alianza estratégica con Porsche Colombia que permitió este mes la llegada a través del terminal portuario de las primeras unidades MAN importadas por la marca desde Bremerhaven, Alemania”, indicó el puerto.

“La operación representa una muestra clara de confianza por parte de Porsche Colombia, que eligió nuestras instalaciones por su eficiencia operativa, localización estratégica y ventajas competitivas. La confianza de marcas globales es un reconocimiento a nuestra capacidad de atender operaciones de alto nivel con excelencia”, añadió la sociedad portuaria.

[Para leer el comunicado oficial click aquí](#)

Puerto Santa Marta realiza primera exportación de carga general en buque Ro-Ro



La motonave RSC Caribe de la línea Ro-Ro Shipping que acostumbra a arribar con carga rodada al Puerto de Santa Marta, en esta oportunidad, después de descargar vehículos provenientes de México, zarpó hacia Guyana generando la primera exportación de carga general en un buque Ro-Ro desde esa terminal portuaria en Colombia.

Esta operación, que resalta el potencial de los empresarios colombianos en el mercado del Caribe, y reafirma la capacidad del Puerto de Santa Marta como un actor clave en las rutas comerciales que integran América Latina con el Caribe, lleva cargas para proyectos de infraestructura y desarrollo vial en el territorio guyanés.

La carga consistió en más de 500 toneladas de tubería de concreto distribuida en 157 tubos; más de mil toneladas de asfalto empacados en 726 big bags; dos tanques de combustible para soluciones energéticas; y cuatro oficinas modulares equipadas para uso inmediato.

[Para leer el comunicado oficial click aquí](#)

Puerto de Buenaventura avanza en participación de Colombia a Iniciativa de la Franja y la Ruta

La participación de Colombia en la Iniciativa de la Franja y la Ruta, propuesta por China, avanza de manera positiva con la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A como la principal terminal marítima del país en el océano Pacífico, según aseguraron sus operadores.



El director comercial de la instalación, Fernando Aulestia, destacó el crecimiento que mantienen las operaciones marítimas entre la nación sudamericana y el gigante asiático desde la firma a principios de año de un acuerdo de intercambio con la empresa naviera china Cosco Shipping.

“Hasta ahora este servicio que tenemos con Cosco ha cumplido con su itinerario. Hemos cumplido con todos los procesos de productividad que ellos necesitan”, señaló el directivo.

Aulestia detalló que el servicio que estableció la inclusión del puerto de Buenaventura en la conexión entre las terminales marítimas de Shanghai (China) y Chancay (Perú) “ha ido creciendo en la participación de los contenedores”.

Aulestia expuso que la participación comenzó con el 5% y hoy en día ya se tiene el 16% del total de buques en Buenaventura, crecimiento que ha sido posible gracias a la alianza con Cosco Shipping.

Según el director comercial, el puerto está listo para incrementar sus servicios de conexión marítima con Asia, en específico con China, debido a la estratégica ubicación geográfica, al estar más cerca del centro económico de Colombia y ser el único puerto para buques de gran calado en el Pacífico colombiano.

“La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura tiene las condiciones técnicas, operativas y de servicios para poder atender más de los negocios que Cosco pueda tener acá”, afirmó el profesional.

“Lo que más nos impacta y nos interesa a nosotros, es el hecho de bajar directamente a Chancay y seguir derecho para Shanghai. Eso acorta los tiempos de tránsito y es una de las ventajas competitivas que tiene Cosco”, complementó el directivo.

En el caso específico de China, Aulestia detalló que por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura se opera casi el 90% de toda la carga para la construcción del Metro de Bogotá y este mes llegan cerca de 5.000 toneladas de infraestructura para la construcción de las estaciones.

[Para leer el comunicado oficial click aquí](#)

Desde el Puerto de Cartagena San Terra celebra el envío de su contenedor 100 de zanahoria al mercado de Estados Unidos



PUERTO DE CARTAGENA

La confianza en el campo colombiano y la eficiencia de una plataforma logística de clase mundial se unen en un nuevo hito para el comercio exterior del país: San Terra de Colombia alcanza el envío de su contenedor número 100 de zanahorias hacia el noreste de Estados Unidos, a través de la terminal de Contecar del Grupo Puerto de Cartagena.

Este contenedor, con 20.250 kilos de zanahoria fresca, eleva a 2.025.000 kilos el total exportado por esta empresa nacional, símbolo del compromiso con la calidad, la sostenibilidad y la visión global del agro colombiano, todo esto, gracias a una operación logística fluida, segura y confiable.

San Terra, nacida como una empresa familiar, ha apostado desde sus inicios por el desarrollo rural y la generación de empleo digno. Hoy integra toda la cadena de valor, desde la siembra hasta la entrega final, y cuenta con un equipo humano de más de 1.000 personas —en su mayoría mujeres— que con dedicación hacen posible cada envío. Esta estructura le ha permitido consolidarse como un actor relevante en el sector agroexportador, llevando lo mejor del campo colombiano a mercados internacionales.

Para el Grupo Puerto de Cartagena, este logro ratifica el valor de la articulación entre productores comprometidos y una infraestructura portuaria altamente conectada y eficiente. Con terminales especializadas, operaciones a temperatura controlada y servicios logísticos de alto estándar, este puerto continúa siendo la puerta de salida de lo mejor de Colombia hacia el mundo.

El contenedor 100 no solo marca un número: representa la suma de esfuerzos de muchas manos colombianas, de aliados estratégicos y de una visión compartida por seguir construyendo un agro más fuerte, competitivo y conectado con el mundo.

[Para leer el comunicado oficial click aquí](#)

Maersk impulsa una logística resiliente del chocolate en América Latina

Este lunes 7 de julio se celebró el Día Mundial del Chocolate, fecha que Maersk aprovechó para destacar que detrás de cada barra de este preciado alimento hay una historia de resiliencia logística que se inicia en los campos de América Latina y que culmina culminar en las góndolas de supermercados alrededor del mundo.

América Latina, considerada como la cuna histórica del cacao, está reconquistando su espacio en el mapa global del chocolate. Según Maersk, países como Colombia, Brasil y Venezuela “están cultivando cacao de alta calidad y revitalizando el mercado con sabores audaces, inspirados localmente como maracuyá, dulce de leche y ají”.

La región produce el 20% del cacao mundial y su diversidad ofrece variedades de sabor inigualables en otras partes del mundo.

En el último año, América Latina y el Caribe exportaron productos de chocolate y cacao valorados en US\$12.142/tonelada, lo que representa un aumento del 11% interanual, destacando así el creciente peso de la región en el mercado global. Sin embargo, el traslado de este producto no es una tarea sencilla.

De hecho, el transporte de chocolate exige una cadena de suministro robusta, capaz de superar una infraestructura fragmentada, un clima impredecible y peaks de demanda estacional. Según describe Maersk, “movilizar chocolate a través de fronteras y climas requiere una cadena de suministro resiliente”, en la que la logística se convierte en un factor principal.

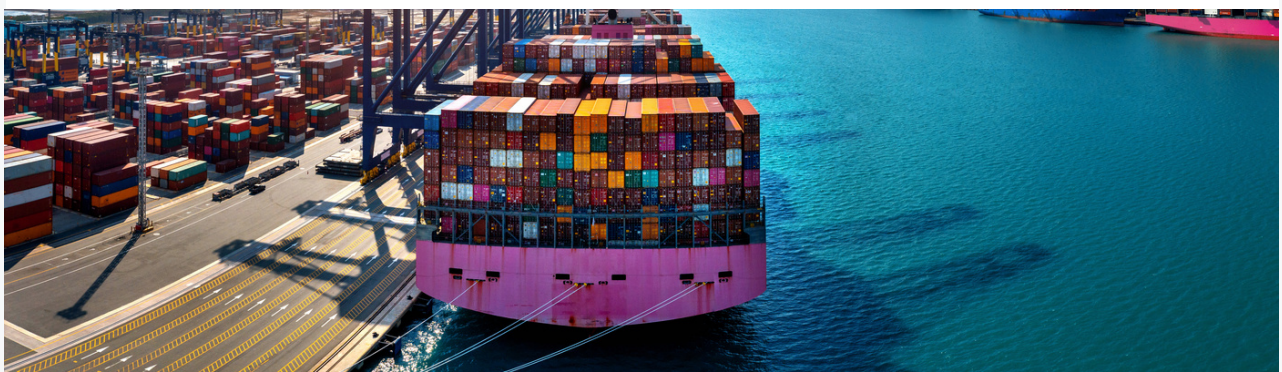
Casos concretos ilustran los desafíos. En Medellín, un pequeño chocolatero enfrenta dificultades para exportar a Miami por condiciones viales inestables y demoras aduaneras. En Brasil, una marca de bienes de consumo masivo ve amenazada su campaña de Pascua por lluvias torrenciales que retrasan el azúcar, sumado a la congestión en el puerto de Santos. Y en Argentina, una fábrica familiar de alfajores arriesga perder su producción por falta de almacenamiento refrigerado.

Para Maersk, el transporte de chocolate no es solo una cuestión de carga, sino de valor emocional, lo que refleja al exponer que “cuando un niño no recibe su chocolate, no es solo un fallo logístico: es una promesa rota”.

En sentido Maersk subraya que “entendemos que la logística no se trata solo de movilizar bienes: sino de proteger lo que más importa”. Por ello, su red conecta productores, marcas y actores del retail mediante una combinación de tecnología avanzada, presencia regional y alcance global, a través de soluciones adaptadas a los desafíos latinoamericanos que marcan la diferencia en un sector donde los minutos y los grados de temperatura importan demasiado.

[Para leer el comunicado oficial click aquí](#)

Recuperación parcial y cautela marcan el desempeño del sector granelero en 2025



Durante el primer semestre de 2025, el sector del transporte marítimo de graneles ha vivido una recuperación moderada, marcada por la inestabilidad y la incertidumbre. Según el último informe Dry Bulk Shipping Financial Insight de Drewry, en el que se detalla que las acciones del sector (según el Drewry Dry

Bulk Equity Index) mostraron una evolución positiva del 5,3% en el año al 2 de julio, tras una fuerte caída el 2 de abril, denominado "Día de la Liberación" por el Presidente de EE. UU., Donald Trump, en el que dio a conocer los "Aranceles Recíprocos". No obstante, este desempeño aún se encuentra por debajo del S&P 500, que avanzó un 5,8% en el mismo período.

La principal razón detrás de esta recuperación parcial fue la pausa arancelaria, lo que impulsó tanto al índice sectorial como a los mercados en general. "El principal motor de las ganancias en ambos índices ha sido la tregua en la guerra de aranceles", precisa el informe.

Entre las navieras graneleras destacadas, Pacific Basin y Star Bulk lideraron el alza con incrementos del 23,7% y 20,0% en sus respectivas acciones. Este desempeño se vio impulsado por programas de recompra de acciones y un renovado interés de inversores estratégicos en el sector.

En particular, Caravel adquirió cerca del 16% de participación en Pacific Basin, mientras que el magnate noruego John Fredriksen tomó cerca del 10% en Star Bulk. En tanto, DS Norden registró un alza del 6,6% gracias a sólidos resultados en el primer trimestre y al impacto geopolítico del conflicto entre Irán e Israel.

En el extremo opuesto, Diana Shipping sufrió una caída del 22,4% en lo que va del año, siendo una de las más golpeadas por la guerra arancelaria. Por su parte, Golden Ocean experimentó una baja tras ser adquirida por CMB.Tech a un precio inferior a su valor contable, y se prevé que será retirada de las bolsas una vez completada la fusión.

Ahora bien, el mercado de graneles continúa débil por la incertidumbre económica, riesgos geopolíticos y baja demanda global. Las tarifas TCE cayeron 23,8% frente a 2024, con fuertes descensos en los segmentos Capesize (-56,2%) y Panamax (-44,9%). Solo el Supramax registró un alza (10,8%) por oferta limitada en algunas rutas.

Los precios de buques de segunda mano también bajaron: Handysize (-6,9%), Panamax (-3,9%) y Supramax (-2,8%). En cambio, los nuevos Capesize se mantuvieron estables (-0,6%) gracias a una menor relación pedidos/flota.



Por otro lado, las navieras están renovando flota. DS Norden vendió 14 buques y ordenó siete nuevos. Star Bulk, Pacific Basin y Golden Ocean también realizaron ventas. Se prevé un mercado más débil en 2025 por el contexto global y el aumento de entregas de buques, en particular Ultramax y Kamsarmax.

Finalmente, el informe destaca que DS Norden revisó al alza su proyección de ingresos netos para 2025. La estimación inicial de entre 20 y 100 millones de dólares fue corregida a un rango de 50 a 130 millones de dólares, gracias a la venta de 11 buques en el primer trimestre, lo que generó una ganancia de US\$45 millones.

[Para leer el comunicado oficial click aquí](#)

El mercado de fletamento mantiene sólido impulso y no se vislumbra un cambio en el corto plazo

El mercado de fletamento de portacontenedores sigue en buen estado, sin señales de un cambio de rumbo en el corto plazo. La baja concreción de contratos en muchos segmentos se debe únicamente a la escasez de buques disponibles de forma inmediata, ya que la demanda se mantiene sólida en todos los frentes, según Alphaliner.

Por otra parte, la temporada de vacaciones de verano en el hemisferio norte, con los principales tomadores de decisiones fuera de sus oficinas, contribuirá a mantener una actividad moderada en las próximas semanas. Incluso los meses tradicionalmente activos del otoño podrían resultar decepcionantes, ya que muchos tamaños de buques están agotados o en escasa disponibilidad hasta fin de año. Por lo tanto, se espera que la mayor parte de la actividad de contratación se concentre en naves de menos de 2.000 TEUs.

Mientras tanto, es posible que las líneas navieras sigan buscando buques de gran tamaño para entregas programadas en 2026 o incluso 2027, dependiendo de cómo evolucione la demanda de transporte en los próximos meses. Por ahora, y considerando la escasez de oferta en muchas categorías de buques, los armadores no-operadores (NOOs) siguen teniendo el control y continúan beneficiándose de elevadas tarifas de fletamento y contratos de largo plazo.

Sin embargo, algunos fletadores han adoptado una actitud de “espera y observación” respecto a nuevas contrataciones, esperando ver qué ocurrirá con el comercio mundial una vez que finalice la pausa de 90 días en los aranceles recíprocos de Trump —originalmente programada para expirar el miércoles 9 de julio, pero extendida hasta el 1 de agosto.

Para el mercado de fletamento, la persistente escasez de capacidad, junto con la baja probabilidad de una reapertura inmediata de la ruta del canal de Suez debido a la reanudación de los ataques hutíes en el Mar Rojo, prácticamente garantiza que las tarifas de fletamento seguirán siendo elevadas en el futuro cercano, independientemente de cómo evolucionen las condiciones.

Hasta la fecha, los contratos de fletamento de buques de 4.250 TEUs con entrega en 2025 se han cerrado generalmente por períodos de 36 meses, con un costo aproximado de US\$35.000/día. Las entregas futuras en 2026, por su parte, implicarían contratos más cortos, de 24 meses, con tarifas inferiores a US\$30.000/día.

Mientras tanto, en el subsegmento de nicho de "manga ancha", trascendió que el "RDO Favour" de 5.033 TEU había sido subarrendado a Maersk por un periodo de entre dos y cuatro meses a una sólida tarifa de US\$68.000/día.

[Para leer el comunicado oficial click aquí](#)

Puerto Antioquia comenzará a operar en noviembre



La vicepresidente comercial de Puerto Antioquia, Ginna Castro, dio a conocer que el próximo 1 de noviembre será el día en que el nuevo recinto portuario colombiano entre en operación. Las obras, que ya completan un 95% de progreso, comenzaron en abril del año 2022 y permitieron el establecimiento del terminal marítimo que contará con un muelle de 91 metros de ancho por 570 metros de largo y cinco posiciones de atraque. Tendrá un calado de 15 metros y una capacidad para recibir portacontenedores de 367 metros de eslora.

De manera adicional, la iniciativa contempló una plataforma fuera de costa, un viaducto marítimo de 4,1 kilómetros y un terminal en tierra. También consideró acciones de restauración ambiental en 255 hectáreas, control de la deforestación y la compensación de manglares en más de 5 hectáreas.

Con la construcción de Puerto Antioquia, las distancias entre el interior de Colombia, puntualmente Bogotá y Medellín, y el norte del país se reducirán en 32% y 51%, respectivamente, al contar con este centro de conexión en el municipio de Turbo, que mejorará la eficiencia del transporte de carga.

En abril de 2025, el recinto recibió sus primeras tres grúas STS, las cuales llegaron procedentes desde China a bordo de la nave Dongbang. Este arribo, además, consistió en la operativa inicial del complejo de la zona de Turbo. Los equipamientos fueron fabricados por Qingdao Hisea Heavy Duty Machinery (HHMC), pesan 1.541 toneladas cada uno y son capaces de levantar hasta 80 toneladas a una altura máxima de 54 metros.

[Para leer el comunicado oficial click aquí](#)

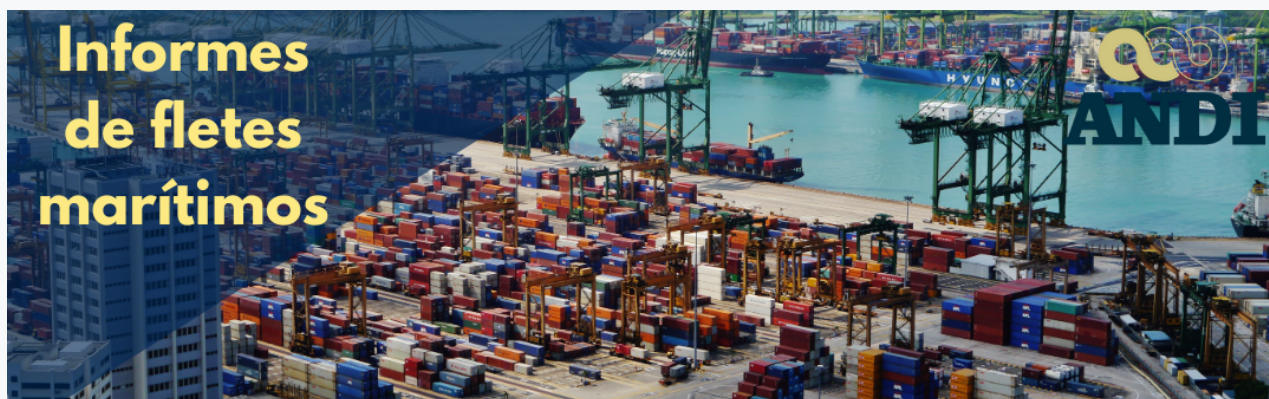
Presidente ordena suspender totalmente exportaciones de carbón colombiano a Israel

Durante la VII Reunión de Ministros de la CELAC, el presidente de Colombia instruyó públicamente a las ministras de Comercio y Ambiente a implementar de manera inmediata la suspensión total de exportaciones de carbón a Israel, incluyendo la eliminación de excepciones existentes en decretos vigentes. La orden fue sustentada por el mandatario en el tratado de la OMC, que permitiría finalizar acuerdos con países que violen el derecho internacional, así como en las disposiciones del Estatuto de Roma relativas a crímenes de guerra.

El jefe de Estado extendió su exhorto a los países miembros de la CELAC para que evalúen adoptar medidas similares. También pidió a la Cancillería intervenir ante Suiza para frenar embarques realizados por la multinacional Glencore desde Colombia hacia Israel, y apeló directamente al pueblo wayuu para que bloquee cualquier embarque desde el Cerrejón que tenga como destino final el Estado israelí.

Adicionalmente, anunció su disposición a modificar unilateralmente contratos de concesión minero-portuaria en La Guajira, advirtiendo que enfrentará las consecuencias legales en instancias internacionales. El mandatario también instó a utilizar infraestructura inutilizada del sector minero (ferrocarriles, puertos y pistas aéreas) para fines sociales.

[Para leer el comunicado oficial click aquí](#)



El índice mundial de contenedores de Drewry disminuyó un 3% a \$2,517 por contenedor de 40 pies esta semana.

- El Índice Mundial de Contenedores (WCI) de Drewry cayó un 3,3 % esta semana, lo que supone su sexta caída semanal consecutiva. Esta continua caída sigue a un periodo anterior de volatilidad provocado por el aumento de los aranceles estadounidenses anunciado en abril. La reacción del mercado a los aranceles se retrasó un mes, y las tarifas comenzaron a subir en mayo y se dispararon durante la primera semana de junio. Sin embargo, esta tendencia se ha invertido desde entonces, con una caída constante de las tarifas desde mediados de junio, lo que indica que el impacto inicial de los aranceles en el mercado no se mantuvo.
- Las tarifas spot transpacíficas cayeron esta semana, con un descenso del 5 % (2675 \$/feu) en las de Shanghái-Los Ángeles y del 7 % (4210 \$/feu) en las de Shanghái-Nueva York. Con la suspensión temporal de los aranceles más elevados de EE. UU. para los productos chinos, que finaliza a mediados de agosto, las navieras están recortando sus servicios a través del Pacífico cancelando más travesías. Dado que ya ha pasado la gran fiebre por enviar mercancías antes del aumento de los aranceles, Drewry espera que las tarifas spot en esta ruta comercial sigan bajando la próxima semana.
- El Container Forecaster de Drewry prevé que el equilibrio entre la oferta y la demanda se debilite de nuevo en el segundo semestre de 2025, lo que provocará un descenso de las tarifas spot. La volatilidad y el momento en que se produzcan los cambios en las tarifas dependerán de los futuros aranceles de Trump y de los cambios en la capacidad relacionados con la introducción de sanciones estadounidenses a los buques chinos, que son inciertos.

[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
			\$2,458	\$2,517	\$724	\$3,240
			DÓLARES	DÓLARES	DÓLARES	DÓLARES
			DATOS AL 18 DE JULIO DE 2025	DATOS AL 24 DE JULIO DE 2025	DATOS AL 18 DE JULIO DE 2025	DATOS AL 18 DE JULIO DE 2025
			-3,27%	-3,27%	-6,10%	3,58%
			\$83 MENOS QUE EL REPORTE DEL 11/07/25	\$85 MENOS QUE EL REPORTE DEL 17/07/25	\$47 MENOS QUE EL REPORTE DEL 11/07/25	\$112 MÁS QUE EL REPORTE DEL 11/07/25
			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



Publicación técnica - Perfiles arancelarios en el mundo 2025 **Organización Mundial del Comercio**

Esta publicación presenta un panorama detallado de los aranceles consolidados y efectivamente aplicados por más de 170 economías, con datos al cierre de 2024. El informe incluye los aranceles por sector y los desglosa según las categorías del sistema de clasificación de productos de la OMC.

También se recopilan estadísticas sobre medidas no arancelarias —como antidumping, compensatorias y salvaguardias— diferenciadas por economía y grupo de productos. Por otro lado, esta publicación también aborda el análisis del régimen de nación más favorecida (NMF), su papel en la estabilidad del comercio mundial, e incluye información por perfil frente a los aranceles que imponen los principales socios comerciales de cada economía.

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

Resolución N° 0744 de 2025 - Modificación del REMAC 2 referente al uso de las áreas de fondeo previamente determinadas **Dirección General Marítima (DIMAR)**

Se modifica parcialmente el artículo 2.3.1.1.2 del Reglamento Marítimo Colombiano REMAC 2, introduciendo una adición normativa relevante para el sector portuario y energético. Específicamente, se incorpora el numeral (2) que permite a la Autoridad Marítima Nacional autorizar el uso permanente de áreas de fondeo previamente determinadas para operaciones especiales de cargue, descargue y/o almacenamiento de Gas Natural Licuado (GNL) o Gas Licuado de Petróleo (GLP), siempre que exista autorización previa por parte de las entidades competentes.

Esta modificación no altera los numerales anteriores ni elimina causales existentes, únicamente amplía el alcance del artículo al incluir un nuevo supuesto de uso permanente de fondeo con fines energéticos.

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

Sentencia - Consejo de Estado anula conceptos de la DIAN sobre impuesto de timbre en contratos de fiducia mercantil

Consejo de Estado

Publicada sentencia del 13 de marzo de 2025, por la cual se resolvió un medio de control de nulidad instaurado por la Asociación de Fiduciarias (Asofiduciarias) contra los conceptos 100208192-224 del 24 de febrero de 2023 y 100202208-1124 del 2 de agosto de 2023, expedidos por la DIAN. Dichos conceptos señalaban que la transferencia de propiedad de inmuebles a través de contratos de fiducia mercantil constituía una enajenación gravada con el impuesto de timbre.

Normatividad de Impacto en el Sector



La Sección Cuarta del alto tribunal concluyó que tal interpretación es jurídicamente incorrecta y que estos actos fueron expedidos con falsa motivación por error de derecho.

La Sala determinó que en la fiducia mercantil no se transfiere plenamente la propiedad al fiduciario, por lo tanto, no se configura una enajenación en los términos exigidos por el artículo 519 del Estatuto Tributario para que se genere el impuesto de timbre. Asimismo, enfatizó que el principio de transparencia fiscal no puede extrapolarse a tributos distintos al impuesto sobre la renta. En consecuencia, se declaró la nulidad de los conceptos mencionados.

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

Concepto 2025076970-002 - Tercerización de procesos de debida diligencia en el marco del SARLAFT **Superintendencia Financiera de Colombia**

El concepto 2025076970-002 del 29 de mayo de 2025, emitido por la Superintendencia Financiera de Colombia, establece que las entidades vigiladas pueden contratar con terceros la ejecución de procesos relacionados con el conocimiento del cliente dentro del SARLAFT, siempre que estas actividades se desarrollen conforme a los procedimientos, metodologías y criterios previamente definidos por la entidad. No obstante, la Superintendencia prohíbe expresamente la tercerización de funciones asignadas al oficial de cumplimiento, así como las relativas a la identificación y reporte de operaciones inusuales o sospechosas. La entidad vigilada sigue siendo responsable de verificar la información obtenida por el tercero y de tomar la decisión sobre la vinculación del cliente. Además, aunque no se pronuncia sobre aspectos comerciales como el cobro de estos servicios a las contrapartes, la SFC reitera que cualquier acuerdo económico en estos contratos es responsabilidad de las entidades y no está sujeto a autorización previa de su parte.

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

Proyecto de Resolución - Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) en puertos y adición del Capítulo 4 a la Circular Única de Infraestructura y Transporte **Superintendencia de Transporte**

Se publica para comentarios el proyecto de resolución que propondría la implementación del Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) en los puertos del país, enmarcado dentro del Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST-VIGIA 2). Este sistema requeriría que las sociedades portuarias reporten información respecto a:

- i) Ingreso y salida vehículo de carga / contenedor al escáner.
- ii) Trazabilidad contenedores.
- iii) Ingreso y salida vehículo infraestructura portuaria.
- iv) Trazabilidad embarcación.
- v) Trazabilidad desembarcación.

Normatividad de Impacto en el Sector



El reporte se realizaría exclusivamente mediante los servicios web implementados por la Superintendencia de Transporte, sin costo económico para los actores involucrados. Se contemplan dos alternativas de conexión: directa o a través de proveedor tecnológico autorizado por la Superintendencia. En ambos casos, se exigiría el cumplimiento de pruebas y requisitos establecidos en la Resolución 12173 de 2024. En caso de fallas tecnológicas o situaciones excepcionales (orden público, cortes eléctricos, etc.), los datos no registrados deberán ser cargados una vez restablecido el servicio, y estará obligado a información de la situación a la Superintendencia.

La implementación se ejecutaría en cuatro fases: postulación, autorización, definición del proveedor tecnológico y operación. Los invitamos a revisar el anexo técnico “Sistema de Control y Vigilancia (SICOV Puertos)” adjunto al correo, en el que encontrarán los detalles de las condiciones técnicas, tecnológicas y operativas para la implementación del SICOV.

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

Se reciben comentarios hasta el 25 de julio a las 9:00 am al siguiente correo mcherrera@andi.com.co

Resolución 11999 de 2025 - Se adiciona plazo para la obligación de reporte para el módulo de Registro de Vigilados en SINST-VIGIA 2 Superintendencia de Transporte

La resolución adiciona el numeral 8 al anexo técnico de la Resolución 14305 de 2024 y crea el numeral 5.9.8 en la Circular Única de Infraestructura y Transporte. Se establece una fecha límite general para el primer reporte de la información y obliga a todos los sujetos vigilados del sector transporte a registrar su información en la plataforma SINST-VIGIA 2, so pena de sanciones.

- i) Se fija como plazo límite para el primer reporte en el módulo “Registro de Vigilados” del sistema SINST-VIGIA 2 el 31 de julio de 2025, aplicable a todos los grupos clasificados en el numeral 5 del anexo técnico. Entre estos se incluyen operadores portuarios, empresas de transporte marítimo, fluvial y terminales.
- ii) El nuevo artículo 5.9.8 aclara que el incumplimiento del registro —ya sea por omisión, información incompleta, inexacta, desactualizada o sin validez legal— dará lugar a acciones administrativas y sancionatorias.

En el artículo 7 del anexo técnico se encuentra la información a reportar, que incluye el tipo de asociación, el sitio web, actividad económica, datos sobre el representante legal y el revisor fiscal, puntos de servicios, entre otros. En el correo se adjunta el anexo técnico, donde podrán encontrar la lista completa de información de reporte, y de los sujetos obligados a reportar.

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

Normatividad de Impacto en el Sector



Proyecto de resolución - Proyecto de resolución sobre reglas generales de comportamiento de mercado para la distribución de combustibles líquidos **Comisión de Regulación de Energía y Gas - CREG**

La CREG publicó para comentarios el Proyecto de Resolución 704 007 de 2025, que establecería reglas generales de comportamiento de mercado aplicables a los agentes que participan en la cadena de distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo (exceptuando el gas licuado del petróleo). Este marco normativo regularía actividades como refinación, importación, transporte, almacenamiento, distribución mayorista y minorista, así como la producción y transporte de biocombustibles para mezcla.

El proyecto establecería principios y obligaciones orientados a fomentar la transparencia, la eficiencia, la libre competencia, el acceso a bienes esenciales y la prevención de abusos de posición dominante. Se destacan disposiciones sobre manejo de información, neutralidad en el trato entre agentes, publicación de procedimientos en portales web, criterios para cobros no regulados, y prevención de subsidios cruzados indebidos.

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

Se reciben comentarios hasta el 13 de agosto al siguiente correo
mcherrera@andi.com.co

Resolución No. 0462 de 2025 - Se actualiza la normativa marítima para naves de gran velocidad conforme a estándares de la OMI **Dirección General Marítima (DIMAR)**

La Dirección General Marítima (DIMAR) adicionó el Capítulo 31 al Título 9 de la Parte 2 del Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC 4), con el fin de incorporar al ordenamiento nacional las disposiciones actualizadas del Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad (NGV) de 1994 y 2000, emitidas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI).

La resolución acoge un total de 21 resoluciones internacionales adoptadas entre 1994 y 2023, que regulan aspectos técnicos y operacionales relacionados con la construcción, equipamiento, operación y seguridad de naves de gran velocidad, como ferris, embarcaciones rápidas de pasajeros o carga. Estas normas son de obligatorio cumplimiento en el marco del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, incorporado en la ley nacional mediante la ley 8 de 1980.

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

Proyecto de decreto - Proyecto de Decreto para modernizar el régimen de seguridad y protección marítima en Colombia **Ministerio de Defensa Nacional**

Normatividad de Impacto en el Sector



Propone un proyecto de decreto mediante el cual se reemplazaría en su totalidad el Título 6 de la Parte 4 del Libro 2 del Decreto 1070 de 2015 “Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa”, sobre las normas de seguridad y protección marítima del sector defensa. Esta actualización normativa buscaría fortalecer el cumplimiento del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP).

El nuevo texto propone la creación del Sistema Nacional de la Seguridad y Protección Marítima, un marco estructurado que articula instituciones, normas, procedimientos, planes y autoridades para asegurar la protección integral de buques e instalaciones portuarias. Establecería responsabilidades claras para entidades como la Dirección General Marítima (DIMAR), la Armada Nacional, la Policía, la DIAN, el Ministerio de Transporte, entre otras.

Se desarrollaría un sistema de certificación obligatorio para buques de bandera colombiana de tráfico internacional y en general para aquellos sujetos al PBIP, el cual comprendería evaluación, plan de protección, verificación y certificación. Se incluiría la corrupción como amenaza interna, obligando a los concesionarios y oficiales de protección a incorporar esta variable en los planes de protección. También se contemplarían auditorías internas y externas periódicas, creación de canales de denuncia, y medidas específicas para garantizar la trazabilidad y seguridad en las operaciones portuarias.

Asimismo, el decreto establecería tres niveles de protección marítima, definidos según el grado de amenaza. En suma, se propondría una reforma integral al régimen de seguridad marítima, en línea con estándares internacionales, con un enfoque preventivo y de articulación institucional frente a amenazas transnacionales como el narcotráfico, el contrabando y el terrorismo.

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

Se reciben comentarios hasta el 13 de agosto al siguiente correo
mcherrera@andi.com.co

Auto sobre el expediente D-15.989 - Auto de la Corte Constitucional sobre demanda contra la Ley 2381 de 2024 (Reforma Pensional) **Ministerio de Defensa Nacional**

El Auto emitido el 22 de julio de 2025 por la Sala Plena de la Corte Constitucional, bajo la ponencia del magistrado Jorge Enrique Ibáñez Najar, ordena la práctica de pruebas en el marco del expediente D-15.989, correspondiente a la demanda de inconstitucionalidad presentada contra la Ley 2381 de 2024, que establece el Sistema de Protección Social Integral para la Vejez. La demanda, interpuesta por la ciudadana Paloma Valencia, señala vicios en el trámite legislativo, especialmente en la plenaria de la Cámara de Representantes, y cuestiona la compatibilidad de algunos artículos con la Constitución.

Normatividad de Impacto en el Sector



El Auto requiere información adicional a la Presidencia de la República y a la Cámara de Representantes, relacionada con las sesiones extraordinarias del Congreso, la publicidad de las convocatorias, el cumplimiento del análisis de impacto fiscal, quórum, votaciones y proposiciones. La Corte ya había detectado un vicio de procedimiento en el Auto 841 de 2025 y concedió un plazo para su subsanación. Ahora busca verificar si las correcciones surtieron efecto y garantizar el debido proceso antes de emitir un fallo definitivo sobre la constitucionalidad de la ley.

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