

7 de mayo de 2026

Puertos colombianos frente a la congestión global: avances, retos y decisiones urgentes

**Por: Carolina Herrera Fonseca - Directora de la Cámara Marítima
y Portuaria de la ANDI**

Mientras el mundo enfrenta disrupciones logísticas, Colombia avanza en eficiencia operativa, pero enfrenta decisiones estructurales clave para no perder competitividad.

La congestión portuaria dejó de ser un fenómeno aislado para convertirse en un desafío estructural del comercio marítimo global. Disrupciones en las rutas, cambios en los flujos logísticos, desbalances en contenedores y limitaciones operativas derivadas de factores sociales y climáticos han presionado las terminales a nivel mundial. En este contexto, los puertos colombianos no solo están respondiendo, sino adaptándose para sostener su competitividad.



Eficiencia, tecnología y planificación: la respuesta de los puertos

Como señaló Manuel Buitrago, CEO del Puerto de Barranquilla, en entrevista con la Revista A: “el sector marítimo y portuario ha centrado su estrategia en la eficiencia y la productividad, con el objetivo de reducir tiempos y costos y garantizar operaciones confiables para clientes y navieras.

Este enfoque ha impulsado la incorporación de tecnología, la optimización de procesos y una mayor capacidad para anticipar cuellos de botella.

Los puertos evolucionan así hacia plataformas logísticas multipropósito, donde el valor agregado, la integración de servicios y el entendimiento de las necesidades del cliente se convierten en factores diferenciadores.

En el caso del Puerto de Barranquilla, esta visión se traduce en una estrategia integral de modernización. La ampliación de su capacidad operativa mediante la adquisición de nuevas grúas, la automatización de procesos y la incorporación de tecnologías de inspección no intrusiva han permitido mejorar la productividad y la confiabilidad del servicio. A esto se suman la mecanización del manejo de graneles, el fortalecimiento de la trazabilidad y la implementación de sistemas que hacen la operación más ágil, eficiente y predecible.

De manera complementaria, la sostenibilidad se consolida como un eje estratégico, con inversiones en energías renovables, certificaciones ambientales y medición de huella de carbono, alineando la operación portuaria con estándares internacionales”.



Manuel Buitrago, CEO del Puerto de Barranquilla

Coordinación logística: clave para enfrentar la congestión

La eficiencia del sistema no solo depende de la productividad y eficiencia interna de los puertos, puesto que la articulación entre actores de la cadena logística, en el caso colombiano, ha sido determinante para mitigar los efectos de la congestión.

En la zona portuaria de Buenaventura, donde confluyen múltiples presiones -limitaciones en el canal de acceso, reducción en la capacidad portuaria por la no operación del Muelle 13, incremento significativo en la carga movilizada (11,8 % de 2024 a 2025),

afectaciones climáticas y congestión en los accesos terrestres–, la respuesta se ha concentrado en el trabajo conjunto entre autoridades, transportadores, terminales y demás actores de la cadena logística.

Medidas como la operación continua 24/7 en puertos y patios de contenedores, la mejora en la gestión del tráfico y el fortalecimiento de la coordinación institucional han permitido avanzar en la recuperación de indicadores operativos. Sin embargo, como advierte el sector, estos avances no deben ocultar los desafíos estructurales aún pendientes.

Entre la eficiencia operativa y los retos estructurales

Colombia ha demostrado capacidad de adaptación operativa frente a un entorno global exigente. Sin embargo, el verdadero salto en competitividad dependerá de decisiones estructurales que no admiten más dilaciones.

En Buenaventura, la profundización del canal de acceso continúa siendo un proyecto crítico. Mientras otros puertos de la región superan los 15 metros de profundidad, la zona portuaria opera con limitaciones que afectan su competitividad y capacidad de atender buques de mayor tamaño y en plena capacidad (actualmente la zona portuaria de Buenaventura tiene 12,5 m de profundidad en la bahía interna y 13,5 m en la bahía externa), a esto se suma la necesidad de avanzar en infraestructura vial estratégica, como la doble calzada Buga-Buenaventura. Liborio Cuellar, CEO de Sociedad Portuaria de Buenaventura, señaló a Valora Analitik que “el gobierno que sea, en los próximos cuatro años tiene que definir el futuro del Pacífico y de Buenaventura: hacia dónde queremos ir y qué clase de expansión necesitamos”.

De igual forma, la expansión de la capacidad portuaria a nivel nacional dependerá de la definición oportuna de marcos jurídicos claros para las concesiones que comienzan a vencer a partir de 2032, así como de la implementación de incentivos que promuevan inversiones en las etapas finales de las concesiones.

Sin estas condiciones habilitantes, los avances en eficiencia operativa serán insuficientes frente a la velocidad de transformación de los principales puertos de la región y de la industria marítima internacional, así como frente a la dinámica del comercio marítimo internacional.

Una agenda inaplazable para la competitividad

La eficiencia operativa ya no es una ventaja: es una condición mínima para competir en el comercio marítimo global. El futuro portuario de Colombia no se define únicamente en las terminales portuarias, sino en las decisiones estratégicas y de política pública que hoy determinan su capacidad de crecer, adaptarse y competir en el largo plazo a nivel mundial.

9° Congreso Integrado de Logística, Zonas Francas y Puertos de la ANDI impulsa agenda de competitividad para el sector logístico y portuario



La ANDI realizó el 9° Congreso Integrado de Logística, Zonas Francas y Puertos en Cartagena, consolidando este espacio como uno de los principales escenarios de articulación y análisis del sector logístico y portuario del país.

El encuentro reunió a más de 500 participantes, entre empresarios, autoridades, académicos y expertos nacionales e internacionales. De este total, se destacó la participación de casi 200 afiliados, así como la asistencia de más de 60 conferencistas y 90 invitados especiales, reflejando el alto nivel de convocatoria, representatividad y relevancia que tiene este espacio para la industria logística y portuaria del país.

Durante el evento se desarrollaron discusiones alrededor de temas estratégicos como infraestructura, eficiencia operativa, multimodalismo, transición energética, sostenibilidad, descarbonización y articulación institucional, destacando el papel de los puertos como activos fundamentales para la economía y el comercio exterior colombiano.

La directora ejecutiva de la Cámara Marítima y Portuaria de la ANDI, Carolina Herrera, resaltó la alta participación y el nivel técnico de las discusiones, señalando que el Congreso evidenció el compromiso del sector con la competitividad y la transformación del sistema logístico nacional.



Asimismo, destacó la importancia del trabajo conjunto entre el sector público y privado para consolidar a Colombia como un hub logístico competitivo en la región, subrayando que los sectores logístico y portuario son pilares clave para el desarrollo económico, la generación de empleo y la inserción del país en el comercio global.

El evento también contó con la participación de expertos internacionales y representantes de la industria, quienes coincidieron en la necesidad de avanzar en temas como la estabilidad jurídica, la modernización portuaria, la transición energética y la adopción de estrategias sostenibles para fortalecer la competitividad regional.

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

Reconocimiento Mujer Sobresaliente en el sector marítimo y portuario

Adicionalmente, se llevó a cabo la quinta edición del Reconocimiento Mujer Sobresaliente, una iniciativa creada para visibilizar y exaltar el liderazgo de las mujeres que, desde distintos ámbitos de la industria, contribuyen a la transformación, innovación y fortalecimiento de los sectores logístico, marítimo y portuario.

Durante esta edición se reconoció el trabajo y trayectoria de destacadas profesionales y organizaciones del sector en cinco categorías: Alexandra Bastidas, en la categoría Manipulación de Carga; Yara Fernández, en Interfase Buque–Puerto; Ángela García, en Gestión Integral de Puertos; Cristina Bustillo, en Objetivos de Desarrollo Sostenible; y Palermo Sociedad Portuaria, en la categoría Iniciativa de Equidad de Género.



Este reconocimiento reafirma el compromiso de la Cámara Marítima y Portuaria de la ANDI con la promoción del liderazgo femenino, la equidad y la generación de espacios que impulsen una industria cada vez más diversa y competitiva.

Por otro lado, El pasado 22 de abril en el marco del 9º Congreso Integrado de Logística, Zonas Francas y Puertos, la directora de la Cámara Marítima y Portuaria de la ANDI y su Junta Directiva llevaron a cabo valiosos espacios de diálogo institucional con el Superintendente de Transporte, la Delegada de Puertos y la Viceministra, con el propósito de fortalecer la articulación entre el sector público y privado alrededor de los principales retos y oportunidades del sector marítimo-portuario y logístico del país.



Finalmente, el 23 de abril la Cámara Marítima y Portuaria de la ANDI llevó a cabo la Junta Directiva No. 52, espacio que reunió a representantes y líderes del sector para continuar fortaleciendo la articulación gremial y el seguimiento a los principales temas de interés para la industria marítima, portuaria y logística del país.



Puerto de Santa Marta incorpora escáner de última tecnología para fortalecer la seguridad del comercio exterior



La Sociedad Portuaria de Santa Marta puso en operación un nuevo escáner de alta energía que fortalece la seguridad y eficiencia del comercio exterior, consolidando su posición como uno de los terminales más avanzados del país.

La terminal incorporó el sistema Rapiscan EAGLE P60 II, con una inversión superior a USD 6 millones, tecnología de inspección no intrusiva utilizada por autoridades aduaneras y organismos de control a nivel internacional. Este equipo permite optimizar los procesos de inspección de carga, garantizando altos estándares de seguridad y transparencia en las operaciones portuarias.

Entre sus principales capacidades, el sistema destaca por su alto nivel de penetración para inspección de carga, la discriminación de materiales mediante imágenes en color y su capacidad de operación de hasta 100 camiones por hora, lo que contribuye a mejorar los tiempos de despacho y la fluidez logística del terminal. Asimismo, incorpora herramientas de inteligencia artificial para la detección automática de anomalías, así como sistemas de protección radiológica para salvaguardar la integridad de los conductores.



El escáner también integra plataformas tecnológicas avanzadas que permiten la visualización y transmisión remota de imágenes, facilitando la articulación con autoridades y fortaleciendo los procesos de control y vigilancia.

De acuerdo con la compañía, esta incorporación tecnológica reafirma su compromiso con la seguridad del comercio exterior y la eficiencia operativa, al tiempo que fortalece su posicionamiento como un nodo logístico estratégico en el Caribe colombiano.

Este avance se suma a las ventajas competitivas del puerto, entre ellas su calado natural de 60 pies, que permite la atención de buques de gran tamaño sin necesidad de dragado permanente, y su conectividad multimodal, que integra transporte férreo y terrestre. En conjunto, estos factores contribuyen a consolidar a Santa Marta como una plataforma logística eficiente, confiable y competitiva para el comercio internacional.

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

SPRBUN implementa medidas para optimizar el ingreso de contenedores en Buenaventura



**Sociedad Portuaria
Buenaventura**

EL ALIADO DE LA COMPETITIVIDAD

La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (SPRBUN) implementó nuevas medidas operativas orientadas a mejorar el flujo logístico en el terminal, particularmente en los procesos de ingreso de contenedores vacíos.

Como parte de estos ajustes, la terminal modificó el protocolo de inspección de seguridad, eliminando la necesidad de realizar aperturas físicas durante el ingreso. En este sentido, ya no se requerirá la apertura del capó de los tractocamiones ni de los contenedores vacíos, manteniéndose únicamente el procedimiento de colocación de sellos en puntos específicos, sin necesidad de apertura de las unidades.



Adicionalmente, se estableció que solo podrán ingresar sin sello los contenedores vacíos destinados al llenado de café y azúcar, y se restringe la apertura de contenedores en las filas de acceso por parte de personal no autorizado o conductores, con el fin de mantener el orden y la seguridad en la operación.

Estas medidas buscan optimizar los tiempos de ingreso, reducir congestiones y mejorar la eficiencia operativa del terminal, en línea con los esfuerzos del sector por fortalecer la logística portuaria en el principal puerto del Pacífico colombiano.

Desde la SPRBUN destacaron que continuarán implementando acciones coordinadas y oportunas que contribuyan al desarrollo de Buenaventura como nodo estratégico del comercio exterior, en articulación con las iniciativas lideradas por el Gobierno nacional para garantizar la movilidad y el adecuado funcionamiento logístico en la ciudad

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

Colombia impulsa proyectos estratégicos para garantizar el suministro de gas natural

Colombia enfrenta un creciente reto en su autosuficiencia gasífera, en medio del aumento en las importaciones y el desarrollo de nuevos proyectos de regasificación. Esto ha puesto en el centro de la agenda energética la expansión de infraestructura para garantizar el suministro.



De acuerdo con cifras recientes, el país pasó de importar el 4 % del gas en 2024 al 20 % en 2025, en un contexto marcado por la reducción en la actividad exploratoria, que hoy registra 31 pozos perforados, frente a más de 100 en años anteriores. Esta situación ha llevado a proyectar un déficit de gas superior al 39 % para 2026, incrementando la necesidad de acelerar nuevos desarrollos.

Actualmente, Colombia cuenta con una única terminal regasificadora en operación, SPEC LNG, ubicada en Cartagena, con capacidad de 400 millones de pies cúbicos diarios (pcd). Esta infraestructura cumple un rol estratégico, al suplir hasta el 40 % de la demanda nacional de gas y respaldar cerca del 20 % de la generación eléctrica del país.

En respuesta a este escenario, avanzan diversos proyectos de regasificación, tanto terrestres como flotantes, que buscan diversificar la oferta. Entre los más relevantes se encuentra la Regasificadora del Pacífico, impulsada por Ecopetrol, con una inversión cercana a USD 480 millones y capacidad estimada de 60 millones de pcd, cuya entrada en operación se prevé para el segundo semestre de 2026.

Asimismo, se destaca el proyecto en Puerto Bahía, desarrollado en alianza entre Ecopetrol y Frontera Energy, que proyecta una capacidad inicial de 126 millones de pcd, con posibilidad de expansión hasta 370 millones de pcd, lo que podría representar hasta el 40 % de la demanda nacional. Este desarrollo, sin embargo, aún depende de avances en permisos regulatorios.

Otros proyectos en curso incluyen iniciativas en Coveñas, La Guajira y Palermo, así como una nueva planta onshore en Copacabana (Antioquia) liderada por EPM, evidenciando un esfuerzo del sector por ampliar la capacidad de importación y distribución de gas.

En este contexto, el desarrollo oportuno de estas infraestructuras será determinante para garantizar la seguridad energética del país, fortalecer la confiabilidad del sistema y acompañar la demanda creciente de gas natural en Colombia.

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

Colombia lanza Sistema Nacional de Seguridad y Protección Marítima

Colombia presentó el 'Sistema Nacional de Seguridad y Protección Marítima', una nueva estrategia orientada a fortalecer la seguridad en puertos y operaciones marítimas, con el objetivo de consolidar al país como un socio confiable en el sistema marítimo global.

La iniciativa, liderada por el Ministerio de Defensa Nacional de Colombia, se dio a conocer en un distrito portuario estratégico que concentra cerca del 40 % del comercio exterior del país, y busca reforzar la protección de buques, instalaciones portuarias y tripulaciones frente a riesgos ilícitos, físicos y cibernéticos.



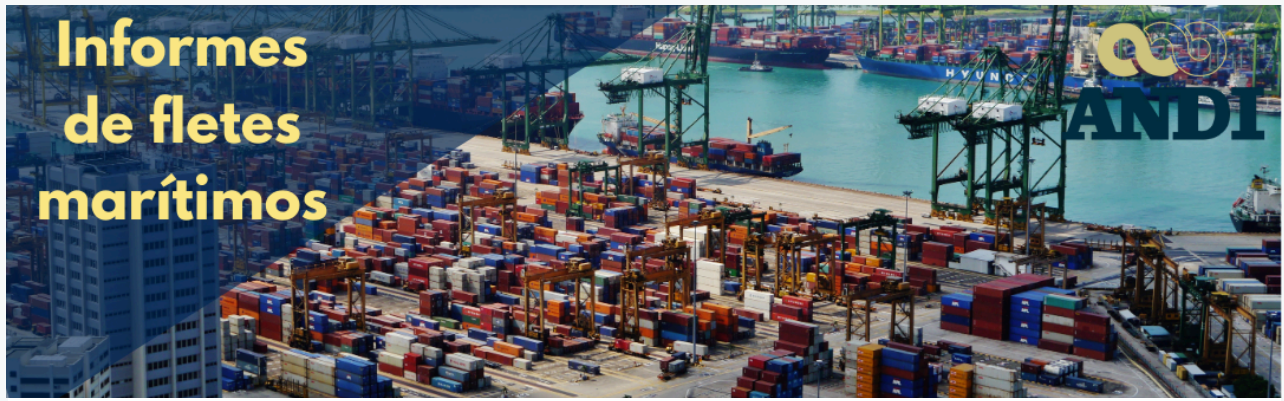
Este sistema se enmarca en el Decreto 1086 de 2025, el cual introduce un enfoque integral basado en la articulación entre entidades públicas, sector privado y fuerzas militares, combinando gobernanza civil, control operativo y corresponsabilidad empresarial para cerrar brechas en materia de seguridad.

La estrategia es resultado de un trabajo coordinado entre entidades como la Dirección General Marítima (DIMAR), la Armada de Colombia, la DIAN, la POLFA y la UIAF, junto con representantes del sector marítimo-portuario.

Desde las autoridades se destacó que el modelo promueve una mayor participación del sector privado en la prevención de riesgos, incentivando a las empresas a fortalecer sus propios sistemas de control y alinearlos con los estándares nacionales, en un esquema de colaboración con el Estado.

Con esta iniciativa, el país busca fortalecer la competitividad logística, proteger activos estratégicos y reducir los riesgos asociados a la infiltración de actividades ilícitas, avanzando hacia una arquitectura de seguridad marítima más moderna, coordinada y efectiva.

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



El Índice Mundial de Contenedores (WCI) de Drewry descendió por segunda semana consecutiva, un 1%, hasta los 2.232 dólares por contenedor de 40 pies.

- El Índice Mundial de Contenedores (WCI) de Drewry descendió por segunda semana consecutiva, un 1%, hasta los 2.232 dólares por contenedor de 40 pies, debido a la bajada de las tarifas en la ruta comercial Asia-Europa. A pesar del aumento del precio del combustible y de los recargos por riesgo de guerra anunciados previamente debido a las continuas interrupciones en el Estrecho de Ormuz, las navieras tienen dificultades para mantener los aumentos de tarifas ante la débil demanda.
- Las tarifas spot en la ruta transatlántica aumentaron en dos dígitos esta semana. Si bien las tarifas en esta ruta suelen ser estables, han estado subiendo desde finales de marzo. Las tarifas de flete en la ruta transatlántica aumentaron un 15%, hasta alcanzar los 2.326 dólares por contenedor de 40 pies, debido a la reducción de capacidad y a la implementación por parte de las navieras de un recargo de 1100 dólares por contenedor de 40 pies, vigente desde el 15 de abril.
- Las tarifas spot en la ruta comercial Asia-Europa disminuyeron esta semana a pesar de las continuas tensiones en Oriente Medio, debido a la débil demanda estacional y al exceso de capacidad. Las tarifas de Shanghái a Génova cayeron un 8%, hasta los 3.071 dólares por contenedor de 40 pies, mientras que las tarifas a Róterdam disminuyeron un 4%, hasta los 2.147 dólares por contenedor de 40 pies. Según Drewry's Container Capacity Insight, las navieras solo han anunciado tres cancelaciones de salidas para la próxima semana en la ruta comercial Asia-Europa, lo que indica una escasa reducción de la capacidad efectiva.
- Por el contrario, las tarifas transpacíficas aumentaron esta semana, impulsadas por las reducciones de capacidad de las navieras para contrarrestar la debilidad de la demanda estacional. Según Drewry's Container Capacity Insight, se han anunciado nueve cancelaciones de salidas para la próxima semana con el fin de gestionar una mayor capacidad. Las tarifas de Shanghái a Los Ángeles aumentaron un 4%, hasta los 2.934 dólares por contenedor de 40 pies, mientras que las tarifas de Shanghái a Nueva York se mantuvieron estables en 3.562 dólares por contenedor de 40 pies. Drewry prevé que las tarifas de flete se mantengan relativamente menos volátiles la próxima semana.

- Las continuas tensiones en Oriente Medio siguen perturbando las operaciones en el estrecho de Ormuz, lo que genera condiciones adversas y limita el movimiento de buques en la región. Si bien los precios del combustible para buques se mantienen elevados en comparación con los niveles previos al conflicto, han disminuido respecto a los máximos recientes. En consecuencia, persisten las presiones sobre los costos del combustible, pero no son suficientes para contrarrestar la presión general a la baja sobre las tarifas de flete, impulsada por la débil demanda.

[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
	\$1890	\$2232	\$1188	\$2750
	DÓLARES	DÓLARES	DÓLARES	DÓLARES
	DATOS A 23 DE ABRIL DE 2026	DATOS A 23 DE ABRIL DE 2026	DATOS A 23 DE ABRIL DE 2026	DATOS A 23 DE ABRIL DE 2026
	-0.48%	-0.62%	1.64%	-1.50%
	\$9 MENOS QUE EL REPORTE DEL 16/04/26	\$14 MENOS QUE EL REPORTE DEL 16/04/26	\$19 MAS QUE EL REPORTE DEL 16/04/26	\$42 MENOS QUE EL REPORTE DEL 16/04/26
	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



Doctrina aduanera - Improcedencia de valores provisionales en el Certificado de Integración y la Declaración Especial de Importación

El Concepto 004224 de 2026 de la DIAN aborda la viabilidad jurídica de declarar valores provisionales en el Certificado de Integración y en la Declaración Especial de Importación (DEI) para la determinación del valor en aduana y la base gravable del IVA. La DIAN concluye que no es jurídicamente viable declarar valores provisionales en ninguno de estos documentos. El Certificado de Integración debe reflejar la realidad económica de la operación desde el momento de su expedición, y la información consignada debe ser veraz, precisa y suficiente, dado que incide directamente en la determinación de la base gravable para la liquidación de tributos aduaneros. La DIAN señala que la declaración provisional del valor en aduana tiene naturaleza excepcional y taxativa, aplicable únicamente en los supuestos expresamente señalados en el artículo 338 del Decreto 1165 de 2019, los cuales requieren la Declaración Andina del Valor (DAV), documento que no es obligatorio en operaciones amparadas con DEI. En consecuencia, la entidad considera que declarar valores provisionales en la DEI no se ajusta a la normativa andina ni a la legislación aduanera nacional. El concepto tiene especial relevancia para los usuarios industriales de zonas francas, en tanto afecta la liquidación del IVA en la DEI y la información requerida en el Certificado de Integración.

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

Resolución - Recurso de reposición sobre concesión marítima para reconstrucción del muelle ecoturístico Crab Cay en el PNN Old Providence McBean Lagoon — Resolución 1485 de 2025, DIMAR

La Resolución 1485 de 2025 de la Dirección General Marítima (DIMAR) resuelve el recurso de reposición interpuesto por la Unidad Administrativa Especial de Parques Nacionales Naturales de Colombia—Dirección Territorial Caribe, en contra de la Resolución 0088 de 2025, mediante la cual se otorgó una concesión marítima para la reconstrucción del muelle ecoturístico Crab Cay en el Parque Nacional Natural Old Providence McBean Lagoon. El recurso planteó dos peticiones: la ampliación del plazo para la ejecución de las obras y la exoneración del pago de la tarifa por inspecciones mensuales de control. Respecto al plazo, la DIMAR considera procedente ampliarlo en tres meses adicionales, para un total de catorce meses, dada la necesidad de ajustar la ejecución a gestiones contractuales y administrativas en curso, exigiendo la entrega de un cronograma actualizado a la Capitanía de Puerto de Providencia Isla. En cuanto a la exoneración de la tarifa de inspecciones, la DIMAR la aprueba con base en que el proyecto es de naturaleza pública, sin ánimo de lucro, y busca la reconstrucción de infraestructura ecoturística en un área protegida, en cumplimiento de la Sentencia T-333 de 2022 de la Corte Constitucional. Se mantiene la obligación de facilitar las visitas de inspección de la DIMAR o la Capitanía de Puerto. La resolución también señala la necesidad de una aclaración del Ministerio de Transporte sobre las coordenadas del área del proyecto.

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

Normatividad de Impacto en el Sector



Regulación del servicio público de transporte fluvial — Proyecto de decreto que sustituiría el Capítulo 2 del Título 3 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015

El proyecto de decreto sustituiría el Capítulo 2 del Título 3 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el servicio público de transporte fluvial en Colombia. La iniciativa definiría las modalidades del servicio —pasajeros, especial, turismo, carga, mixto y transbordo— y establecería principios rectores entre los que se incluirían la protección al usuario y la sostenibilidad ambiental. Se dispondría que el Ministerio de Transporte sería la autoridad competente y que la Superintendencia de Transporte ejercería las funciones de vigilancia y control. En materia de habilitación de empresas, se fijarían requisitos de orden financiero, técnico y de seguridad, y se otorgaría la habilitación de manera indefinida mientras se cumplan las condiciones exigidas. El proyecto regularía la adjudicación de rutas mediante concurso, la autorización de nuevos servicios con permisos de operación de hasta tres años prorrogables, y las condiciones para la vinculación de embarcaciones fluviales. Se detallarían los requisitos para la renovación de permisos, incluyendo la acreditación de un porcentaje mínimo de propiedad sobre las embarcaciones y la presentación de pólizas de seguro. Se definirían los seguros obligatorios para las empresas del sector, entre ellos los de responsabilidad civil contractual y extracontractual, con montos mínimos asegurados. Adicionalmente, se establecerían obligaciones para las empresas en materia de respuesta solidaria por daños a terceros y mantenimiento de registros. El proyecto incluiría disposiciones sobre transporte turístico, transporte escolar, matrícula de embarcaciones y un régimen de transición para las empresas ya existentes.

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

Noticias tributarias - Implicaciones jurídicas del conflicto arancelario entre Colombia y Ecuador en el marco de la Comunidad Andina

El análisis examina las implicaciones jurídicas del conflicto arancelario entre Colombia y Ecuador, señalando que los aranceles impuestos a productos colombianos podrían constituir una violación del Acuerdo de Cartagena. Ecuador justifica la medida invocando razones de seguridad nacional, amparándose en una cláusula de excepción del acuerdo, y corresponderá al Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) determinar si la situación justifica la suspensión del libre comercio entre los dos países. El texto señala la vigencia de la Decisión 578 sobre doble tributación, cuyo principio de tributación en la fuente se mantiene aplicable, pero advierte sobre el riesgo de recaracterización de filiales colombianas en Ecuador cuya actividad comercial se vea paralizada por los aranceles. Se describen opciones ante dicho escenario, entre ellas la redirección de actividades, la liquidación o la espera de cambios en el entorno político.

Normatividad de Impacto en el Sector



El análisis también destaca la relevancia de las figuras del hardship o excesiva onerosidad sobreviniente y la fuerza mayor en contratos transfronterizos, instando a las empresas a documentar el impacto de los aranceles para sustentar posibles renegociaciones o liberaciones de responsabilidad contractual. Se advierte sobre la lentitud de los mecanismos de solución de controversias de la CAN.

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

Prensa - Exportaciones de bienes no minero energéticos crecieron 9,5 % en primer bimestre de 2026

Las exportaciones colombianas de bienes no minero energéticos registraron un crecimiento del 9,5% durante el primer bimestre de 2026, alcanzando los US\$4.222,4 millones. En volumen, estos bienes –que comprenden productos agroindustriales, industriales y agropecuarios– aumentaron un 30,4%, totalizando 1,9 millones de toneladas. En el segmento agroindustrial, el crecimiento fue del 20,2%, con aumentos destacados en aceite de palma (102%) y extractos de café (62,5%). Las exportaciones industriales mostraron dinamismo impulsado principalmente por el sector automotriz, con un incremento del 64,2%. Los productos agropecuarios crecieron un 16,6%, con el banano (117,1%) y el café (15,5%) como principales contribuyentes. Estados Unidos se consolidó como el principal destino de las exportaciones no minero energéticas, concentrando el 33,1% del total con un crecimiento del 7,5%. También se registraron incrementos en las exportaciones hacia México, Brasil, Bélgica y Países Bajos. El comportamiento observado indicaría una transformación en el patrón de especialización externa del país, con mayor integración industrial y generación de valor agregado.

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

Prensa - Estudio sobre combustibles renovables e infraestructura para el transporte marítimo con cero emisiones netas

La Organización Marítima Internacional (OMI), en conjunto con la Universidad Marítima Mundial (WMU) y la Agencia Internacional de Energías Renovables (IRENA), adelantará un estudio colaborativo para evaluar la viabilidad de combustibles renovables y la infraestructura requerida para el transporte marítimo con cero emisiones netas. El estudio examinará la producción, el suministro y la demanda global de estos combustibles, así como las necesidades de infraestructura energética y marítima a escala mundial. También identificará los desafíos y oportunidades para la expansión del uso de combustibles renovables en el sector y formulará recomendaciones sobre acciones prioritarias y estrategias de largo plazo para el desarrollo de infraestructura. La publicación del informe global está prevista para el tercer trimestre de 2026, complementada con estudios de caso nacionales en el cuarto trimestre del mismo año. Los resultados serán publicados por la OMI y presentados ante el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC).

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

Normatividad de Impacto en el Sector



Prensa - Evaluación de prórroga por 20 años del contrato de concesión portuaria de Transmarsyp en Cartagena

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) evalúa la solicitud de prórroga por 20 años del contrato de concesión No. 001 de 2006, presentada por la Sociedad Portuaria Transmarsyp S.A. en Cartagena. La prórroga tiene por objeto asegurar la continuidad de los servicios portuarios y el suministro de bienes esenciales al Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. El proyecto de modificación contractual comprometería al concesionario a realizar inversiones adicionales por un valor estimado de USD 750.000, destinadas a la mejora y adecuación de la infraestructura portuaria, incluyendo ampliación de muelles, obras complementarias, actualización tecnológica y fortalecimiento de la seguridad. La solicitud se fundamenta en la Ley 1 de 1991, Estatuto Portuario. De aprobarse la prórroga, el concesionario deberá pagar la contraprestación resultante del estudio de la modificación contractual. El proceso comprende la evaluación integral de la solicitud, su presentación ante el Comité de Contratación de la ANI y la posterior decisión del Consejo Directivo de la entidad.

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

Resoluciones - Renovación y corrección de concesión marítima en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Cartagena (Resoluciones 0140 y 0180 de 2026)

La Dirección General Marítima (DIMAR) emitió la Resolución 0180 de 2026, mediante la cual corrige la Resolución 0140 del mismo año. Esta última había renovado por diez años la concesión otorgada a la sociedad Inversiones Talarame S.A.S., conforme a lo dispuesto originalmente en la Resolución 0518 de 2014, sobre un área ubicada bajo la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Cartagena. La corrección introducida por la Resolución 0180 obedece a errores técnicos de transcripción en la información geográfica del modelo de ordenamiento de playa, específicamente en la inversión de ejes de coordenadas y en imprecisiones en las coordenadas de las zonas de servicios, transición y reposo. La DIMAR precisa que las modificaciones introducidas son de carácter formal y no alteran el objeto, el área ni el sentido de la decisión adoptada mediante la Resolución 0140 de 2026.

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

Prensa - Inversión del Gobierno nacional en zonas francas supera \$1,2 billones

El Gobierno colombiano ha movilizado \$1,2 billones en nuevas inversiones en zonas francas a nivel nacional. En el marco de este proceso, la ministra de Comercio, Industria y Turismo, Diana Marcela Morales, visitó la Zona Franca Tayrona, donde se han destinado más de US\$133 millones para integrar con la infraestructura férrea y portuaria regional. Esta inversión permite la conexión directa de la zona franca con la Red Férrea del Atlántico, con efectos sobre la logística y los costos de transporte de la región. Sectores como la agroindustria, el minero y el metalmecánico, así como la infraestructura portuaria, se identifican como beneficiarios de esta integración. La ministra destacó la importancia del modelo de zonas francas para fortalecer la producción nacional, generar empleo formal y consolidar una base exportadora con mayor valor agregado desde las regiones.

Normatividad de Impacto en el Sector



Señaló, además, que la reindustrialización beneficia a la economía popular al facilitar su vinculación a cadenas de valor, logística y mercados. El Gobierno reafirmó su compromiso con una estrategia de reindustrialización orientada a conectar territorios y posicionar a Colombia en los mercados globales.

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

Noticias derecho mercantil - Importaciones crecieron en febrero, impulsadas por el sector manufacturero: Dane

El reporte del DANE indica que las importaciones colombianas en febrero de 2026 alcanzaron US \$5.741,4 millones CIF, un incremento del 7,8% comparado con febrero de 2025. Este crecimiento fue impulsado principalmente por el sector manufacturero, que aumentó un 13,2%, destacándose las adquisiciones de maquinaria y equipo de transporte (28,6%) y otros artículos manufacturados (7,7%). En contraste, las importaciones de combustibles e industrias extractivas disminuyeron 10,8%, y el sector agropecuario, alimentos y bebidas se redujo 2,4%.

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

Prensa - Aprobación de nuevas directrices de la OMI sobre transparencia en el registro de buques

La Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó nuevas directrices no vinculantes destinadas a fortalecer la transparencia y la diligencia debida en el registro de buques. Las directrices buscan prevenir registros fraudulentos y el uso indebido de pabellones, ante la ausencia de un marco internacional obligatorio en la materia. Los ejes principales de las directrices incluyen aspectos de legislación, gobernanza, control sobre el registro, garantía de calidad, diligencia debida, controles de admisibilidad e intercambio de información entre Estados. El Comité Jurídico de la OMI también constató un incremento en el número de buques que enarbolan bandera falsa, y restableció un grupo por correspondencia enfocado en la prevención de operaciones ilegales y el transporte marítimo subestándar. Adicionalmente, se identificó una laguna normativa en relación con la responsabilidad e indemnización por incidentes vinculados al uso de combustibles alternativos, acordándose la necesidad de desarrollar un régimen específico o de modificar los marcos existentes.

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