

Julio de 2025

Noticias del Sector



Puerto de Santa Marta encabeza ranking con la programación de recaladas más confiable



Santa Marta, se posiciona como el puerto de aguas profundas más confiable en cuanto a puntualidad de las recaladas, con un 94,5% de confiabilidad de recaladas, de acuerdo con el informe número 720 de Sunday Spotlight de Sea-Intelligence que analizó el desempeño portuario en términos de fiabilidad de la programación de las recaladas en los 202 puertos de aguas profundas con el mayor número de arribos de portacontenedores, en un ranking basado en casi 14 años de datos reunidos por la consultora.

Según el análisis, 10 de los 20 puertos principales del ranking pertenecen a Centroamérica y Sudamérica, mientras que 6 son de Europa y ninguno de Asia. Los puertos de la región que figuran entre los primeros 20 lugares, destacan: 2) Paita, Perú, (91,3%); 3) Puerto Bolívar, Ecuador, (89,5%); 4) Puerto Moín, Costa Rica, 87,9%; 10) Itaguaí, Brasil (83,6%); 11) Valparaíso, Chile (82,9%); 12) Guayaquil, Ecuador, (82,8%); 13) Puerto Angamos, Chile, (82,7%); 16) Manzanillo, Panama, (81,5%) 19) Buenaventura, Colombia, (80,1%).

De los 20 puertos globales con mayor número de recaladas, el promedio es el puesto 124 de 202 puertos analizados, con una confiabilidad promedio del 60,3%. Sea-Intelligence puntualiza que, si bien un promedio directo de la confiabilidad de las recaladas mensual para cada puerto a lo largo de un período de 14 años es un enfoque, este asigna la misma importancia al desempeño de la confiabilidad de las recaladas en 2012 que en 2025. Pero, de acuerdo con la experiencia de la consultora, los resultados recientes son más indicativos del desempeño a futuro. Por lo tanto, para tener en cuenta la actualidad, asignó una mayor ponderación al desempeño de la confiabilidad de las recaladas en 2025, reduciéndola a medida que se descendía hasta 2012.

También destaca que se tuvo en cuenta el volumen de recaladas, puesto que cuantos más arribos haya en un mes, mayor será la probabilidad de que algo salga mal, lo que dificulta mucho más mantener un nivel de confiabilidad alto. La imagen (abajo) muestra la clasificación de confiabilidad de recaladas a nivel de puerto, considerando tanto la antigüedad como el volumen de las recaladas.

Port Name	Country	Región	Reliability
Santa Marta	Colombia	CAM/CAR	94.5%
Paíta	Peru	WCSA	91.3%
Puerto Bolívar	Ecuador	WCSA	89.5%
Puerto Moin	Costa Rica	CAM/CAR	87.9%
Fort-de-France	Martinique	CAM/CAR	86.0%
Pointe-a-Pitre	Guadeloupe	CAM/CAR	85.3%
Vlissingen	Netherlands	NEUR	85.2%
Salalah	Oman	MEA	84.7%
Ashdod	Israel	MED	84.2%
Itaguaí (Sepetiba)	Brazil	ECSC	83.6%
Valparaíso	Chile	WCSA	82.9%
Guayaquil	Ecuador	WCSA	82.8%
Puerto Angamos	Chile	WCSA	82.7%
Port Qasim	Pakistan	ISC	82.7%
Tilbury	United Kingdom	NEUR	82.3%
Manzanillo (Panama)	Panama	CAM/CAR	81.5%
Cagliari	Italy	MED	81.2%
Dunkirk	France	NEUR	80.3%
Buenaventura	Colombia	WCSA	80.1%
Haifa	Israel	MED	79.8%

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

**Cruceros dejaron US\$ 44,5 millones y más de 400 mil turistas en
Cartagena**



PUERTO DE CARTAGENA

La temporada de cruceros 2024-2025 cerró con un balance altamente positivo para Cartagena de Indias, tras recibir un total de 414.204 visitantes, entre pasajeros en tránsito, embarcados y tripulantes. El impacto económico estimado fue de US\$44,5 millones, reflejo del fortalecimiento de la ciudad como destino turístico de alto valor en el Caribe.

Durante los 161 días de operación, la Terminal de Cruceros de Cartagena atendió 162 recaladas provenientes de 37 líneas de cruceros, consolidando su posición como el principal puerto de Colombia y uno de los más relevantes de la región.

“Cada temporada es una oportunidad para mostrarle al mundo la magia de Cartagena”, señaló María Emilia Bonillas, coordinadora de la terminal. “Estos resultados son fruto del trabajo conjunto con todo el ecosistema turístico. Seguimos comprometidos con ofrecer una experiencia de clase mundial”.

La temporada movilizó a 287.876 pasajeros en tránsito, 1.568 pasajeros embarcados y 124.760 tripulantes, lo que generó ingresos directos e indirectos para operadores turísticos, comerciantes, servicios de transporte y otros sectores.

Desde ProColombia, su presidenta Carmen Caballero destacó que este flujo turístico fortalece el desarrollo sostenible del país y aseguró que: “Más allá de las cifras, celebramos el impacto positivo que esta actividad genera en nuestras regiones, dinamizando economías locales y promoviendo experiencias auténticas que muestran la belleza de Colombia”.

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

La Cámara realiza jornada de divulgación de SARLAFT (Res. 2328 de 2025) en Buenaventura

La Cámara Marítima y Portuaria, con el apoyo y la participación activa de la Superintendencia de Transporte, llevó a cabo el pasado 3 de julio una charla de socialización sobre la Resolución 2328 de 2025, normativa que regula el Sistema de Administración del Riesgo de Lavado de Activos y de la Financiación del Terrorismo (SARLAFT) para los actores del sector portuario.



La jornada contó con la presencia del equipo directivo y técnico de la Superintendencia de Transporte, encabezado por el Superintendente de Transporte, el Sr. Alfredo Enrique Piñeres, quien hizo la apertura del evento , y posteriormente el líder del Sarlaft, el Sr. José medina expuso los principales alcances, obligaciones y retos que plantea la implementación de este marco normativo en las operaciones portuarias. Finalmente, la Sra. Dina Sierra Superintendente delegada de Puertos, expuso el proyecto de SICOV para contenedores. El espacio contó con la participación del Sr. Liborio Cuellar, Gerente General de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura y Vicepresidente de la junta directiva de la Cámara Marítima y Portuaria.

La actividad se realizó gracias al apoyo de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, que facilitó su auditorio y brindó acompañamiento logístico a los participantes y a las autoridades presentes. Durante la sesión, se abordaron aspectos clave relacionados con la identificación y mitigación de riesgos, la importancia de los mecanismos de prevención y los lineamientos que las empresas deben adoptar para fortalecer la transparencia y la seguridad en la cadena logística.

En el marco de esta jornada, se realizó una visita a la instalación portuaria de Sociedad Portuaria de Buenaventura, por parte del Sr. Superintendente de Transporte, su equipo, la directora de la Cámara, acompañada y liderada por el equipo de la Sociedad portuaria.

La Cámara Marítima y Portuaria agradece participación de la Superintendencia de Transporte en este evento, y de los representantes de empresas afiliadas, operadores portuarios, autoridades y demás asistentes, quienes contribuyeron con sus inquietudes y aportes al desarrollo de una jornada enriquecedora y orientada a consolidar una cultura de cumplimiento normativo en el sector.

Este tipo de espacios reafirma el compromiso gremial de promover la actualización permanente, el intercambio de conocimientos y la articulación con las entidades de control para el fortalecimiento de las buenas prácticas en la industria marítima y portuaria.

La Cámara Marítima y Portuaria destaca su participación en el Congreso de la AAPA en Lima, Perú



La Cámara Marítima y Portuaria participó activamente en el Congreso de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA), llevado a cabo en la ciudad de Lima, del 14 al 17 de junio. La delegación estuvo encabezada por su Directora, quien representó al gremio en este espacio de diálogo, actualización y relacionamiento estratégico para el sector.

La agenda académica del Congreso abordó temas de alta relevancia para la industria marítima y portuaria, entre ellos las Perspectivas de la Economía Global y su impacto en la demanda de la industria marítimo-portuaria, así como el análisis de la Expansión Portuaria en América Latina: Casos de Éxito y Retos Estratégicos. Asimismo, se presentaron experiencias sobre Automatización y Tecnología, que están redefiniendo el panorama de los puertos globales, y se expusieron Casos de Éxito en Sostenibilidad y Descarbonización de Operaciones Portuarias, fundamentales para avanzar hacia una industria más responsable con el medio ambiente.

Otros temas destacados incluyeron el estudio de las Estrategias Navieras Globales y su impacto en el sistema portuario regional, así como un enfoque integral sobre el Narcotráfico en Terminales Portuarias, sus implicaciones como riesgo para la competitividad y las soluciones innovadoras que se están implementando en distintos países.

Adicionalmente, durante el evento se llevaron a cabo reuniones sectoriales con actores relevantes para el sector en materia de seguridad portuaria, orientadas a compartir experiencias, identificar retos comunes y fortalecer la cooperación frente a los desafíos en la protección de las operaciones marítimas y logísticas.

La agenda académica se complementó con interesantes visitas a terminales portuarios de Perú como DP World Callao, APM terminals Callo, Paracas y Chancay.

La presencia institucional en escenarios de alto nivel como el Congreso de la AAPA reafirma el compromiso de la Cámara Marítima y Portuaria con la actualización permanente, la promoción de buenas prácticas y la consolidación de redes de colaboración que contribuyan al desarrollo sostenible y seguro del sector.



Estrategia global para reducir emisiones del transporte marítimo se afianza con nuevas regulaciones y avances



La descarbonización del transporte marítimo —responsable de cerca del 3% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero (GEI)— avanza con la implementación de nuevos marcos regulatorios, el desarrollo de tecnologías limpias y una creciente atención a los riesgos emergentes, según el informe Safety and Shipping Review 2025 de Allianz Commercial.

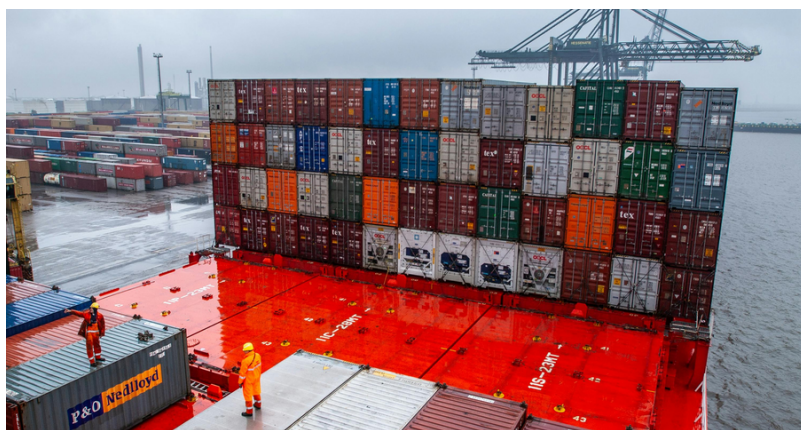
En julio de 2023, la Organización Marítima Internacional (OMI) revisó su estrategia climática, estableciendo metas progresivas: reducir las emisiones totales de GEI del sector en un 20% para 2030 (con un objetivo indicativo del 30%), un 70% para 2040 (aspiracionalmente 80%), y alcanzar la neutralidad climática hacia 2050. En abril de 2025, la OMI dio un paso adicional al aprobar un marco global de cero emisiones netas, que por primera vez combina límites obligatorios con mecanismos de fijación de precios. Esta normativa entrará en vigor en 2028 y aplicará a buques de más de 5.000 toneladas de arqueo bruto, responsables del 85% de las emisiones del transporte marítimo internacional.

Los buques cubiertos por esta regulación deberán utilizar combustibles con baja intensidad de carbono o pagar tasas por sus emisiones: US\$380 por tonelada para las emisiones más intensivas y US\$100 por tonelada para las que excedan ciertos umbrales. Los fondos recaudados se destinarán a financiar iniciativas de energía limpia en el sector.

Sin embargo, la decisión generó divisiones: 63 países votaron a favor (incluidos China, India, Japón y la UE), 16 en contra (principalmente exportadores de petróleo) y 25 se abstuvieron.

La lenta adopción de estas tecnologías se debe a que la mayoría aún se encuentra en fase de prueba, lo que limita su escalabilidad. Además, la introducción de sistemas de propulsión más complejos, como los motores de combustible dual, implicará mayores costos de reparación, más tiempo de inactividad y dificultades logísticas, lo que también impactará las pólizas y riesgos cubiertos por las aseguradoras.

Otro frente de preocupación creciente es el transporte de baterías de iones de litio, impulsado por el auge de los vehículos eléctricos y los sistemas de almacenamiento de energía (BESS). Se estima que el mercado de baterías alcanzará los US\$322.000 millones en 2030.



Se estima que el mercado de baterías alcanzará los US\$322.000 millones en 2030. Sin embargo, su alta densidad energética y sensibilidad térmica ha generado múltiples incidentes, incluidos incendios y explosiones en puertos como Los Ángeles, Long Beach y Montreal.

El transporte de sistemas BESS por vía marítima representa un riesgo adicional. Las aseguradoras ya están trabajando en protocolos específicos para mitigar estos peligros, incluyendo el uso de herramientas como el seguimiento del estado de salud (SOH) de las baterías y tecnologías de inteligencia artificial para detectar fallas antes de que se conviertan en amenazas críticas.

Los próximos años serán determinantes para evaluar la capacidad del transporte marítimo internacional de cumplir con sus metas de descarbonización. A medida que entran en vigor regulaciones más estrictas y se prueba el uso de nuevas tecnologías, el sector enfrenta retos técnicos, económicos y operativos que requerirán una estrecha coordinación entre reguladores, navieras, aseguradoras y proveedores tecnológicos.

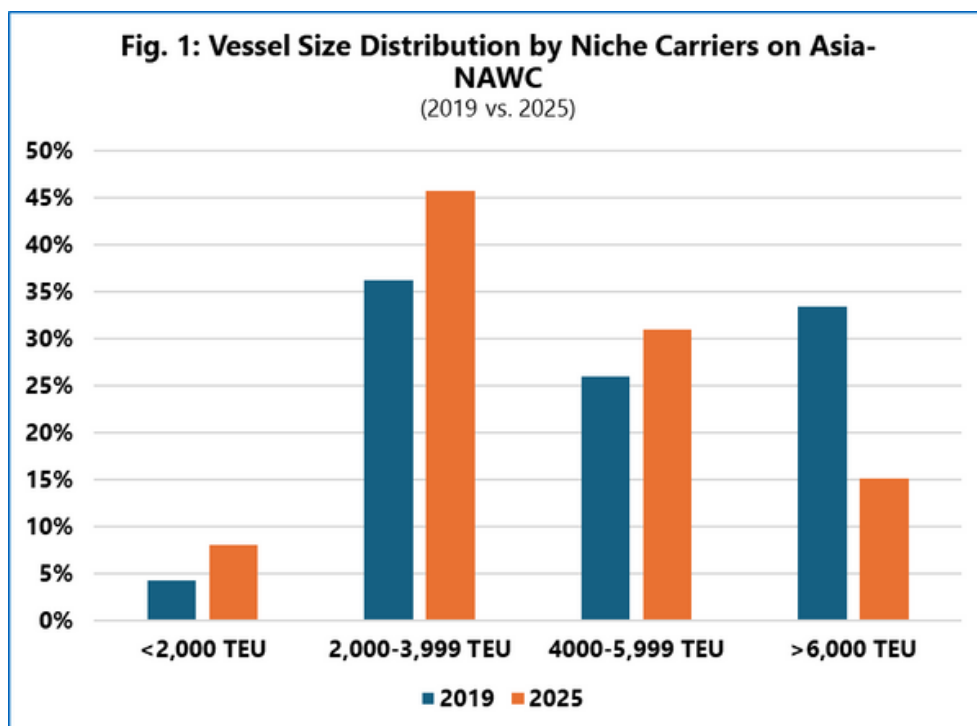
[Para leer el comunicado oficial click aquí](#)

Líneas navieras de nicho utilizan más buques, pero más pequeños en la ruta Transpacífico respecto a 2019

Dada la turbulencia que han supuesto los años de la pandemia en términos de oferta y demanda, a menudo comparamos la situación actual con la de 2019, que fue el último año «normal» antes de la pandemia. Si observamos la capacidad desplegada en Asia-NAWC por las navieras especializadas (navieras más pequeñas con una red limitada de transporte marítimo de larga distancia), se produjo un aumento en el segundo semestre de 2021, ya que nuevas navieras especializadas entraron en el mercado que antes no tenían presencia en el comercio transpacífico. Sin embargo, la capacidad semanal se redujo cuando estas navieras «oportunistas» abandonaron el mercado una vez que las tarifas comenzaron a bajar.

A continuación, se estableció una nueva referencia en 2023 y en la primera mitad de 2024, aunque ligeramente por encima de la referencia anterior al aumento. Sin embargo, en los últimos 12 meses, estamos viendo de nuevo un aumento de la capacidad desplegada por las navieras especializadas.

Lo que llama la atención, sin embargo, es que, a pesar del mayor número de despliegues semanales de buques y de la mayor capacidad semanal durante el actual aumento de despliegues, el tamaño medio de los buques era mayor durante el periodo de referencia de 2019. Además, el tamaño medio de los buques en 2019 era de 4300 TEU, mientras que el tamaño medio de los buques en 2025 es inferior, de 3600 TEU.



La figura 1 muestra cómo se distribuían los buques en 2019 (referencia) frente a cómo se distribuyen ahora (aumento actual de la capacidad). Aquí podemos ver que el 8 % de los buques desplegados en 2025 por los transportistas especializados tienen menos de 2000 TEU, frente al 4 % en 2019. También hay un mayor porcentaje de buques en el rango de 2000-3999 TEU y en el rango de 4000-5999 TEU para 2025.

Sin embargo, si nos fijamos en los buques de más de 6000 TEU, en 2019, el 33 % de todos los buques desplegados por los transportistas especializados en la ruta Asia-costa oeste de Norteamérica superaban este umbral, mientras que en 2025, solo el 15 % de los buques tienen 6000 TEU o más.

Incluso si restringimos el conjunto de datos a las primeras 33 semanas, es decir, las semanas para las que disponemos de datos de 2025, el resultado no cambia y la conclusión sigue siendo la misma. Esto sugiere que en 2019 se utilizaban menos buques, pero de mayor tamaño, mientras que en la actualidad se utilizan buques más pequeños, pero en mayor cantidad.

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

ONE extiende su red de servicios en la costa oeste de Centroamérica con nueva conexión regional

ONE anunció la expansión de su cobertura en la costa oeste de Centroamérica mediante la incorporación de un nuevo servicio que conecta el puerto de Balboa (Panamá) con Colombia, Costa Rica y Nicaragua. La nueva oferta, denominada 'MAREX 3', comenzó a operar este mes utilizando espacios en el servicio conjunto Panamá-Centroamérica operado por X-Press Feeders ('MCX') y CMA CGM ('Maya 1'), informó Alphaliner.

El itinerario MCX/Maya 1 contempla recaladas en los puertos de Balboa, Buenaventura, Corinto y Puerto Caldera, con una frecuencia de tres semanas. Tres buques operan esta ruta: el "San Alfonso" (1841 TEUs) y el "A.Idefix" (1674 TEUs), aportados por X-Press Feeders, y el "AS Svenja" (1713 TEUs), operado por CMA CGM. La participación de ONE se oficializó con la recalada del "San Alfonso" en Balboa el pasado 19 de junio.

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

OMI: Comité de Seguridad Marítima desarrolla su 110º periodo de sesiones

SDel 18 al 27 de junio de 2025, el Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la OMI celebró su 110º periodo de sesiones en Londres, con participación híbrida. La reunión, presidida por Mayte Medina (EE.UU.), abordó temas clave para la evolución normativa del sector marítimo.

Entre los puntos más relevantes, se discutieron y avanzaron enmiendas al Convenio SOLAS y a los Códigos IMSBC y CIG, incluyendo nuevas definiciones para combustibles gaseosos y de bajo punto de inflamación. También se estableció un grupo de trabajo para continuar con la elaboración del Código MASS, que regulará la operación de buques autónomos.

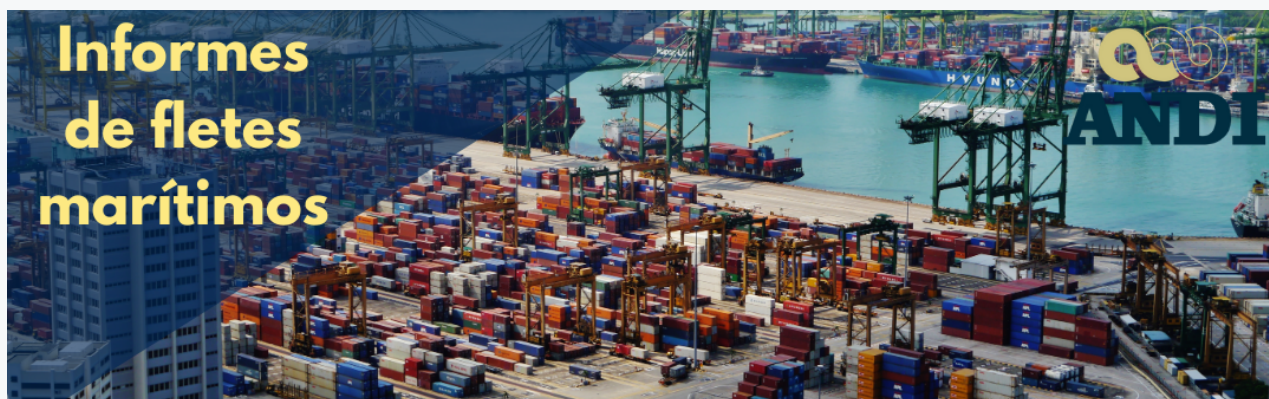
En el contexto de la descarbonización, el Comité examinó la creación de un marco regulatorio que garantice la seguridad en el uso de tecnologías y combustibles alternativos, así como la posible revisión del Código de seguridad para buques mercantes nucleares.

Adicionalmente, se abordaron propuestas para actualizar el Código internacional de gestión de la seguridad (IGS), incorporando recomendaciones sobre violencia laboral y el cumplimiento de las normas sobre horas de trabajo y descanso de la tripulación.

Otro tema central fue la mejora de la ciberseguridad marítima, mediante el fortalecimiento de normas técnicas y el uso de centros internacionales de intercambio de información. En materia de seguridad, se reportó una disminución del 3% en los actos de piratería y robos a mano armada durante 2024, con 146 incidentes, principalmente en los estrechos de Malaca y Singapur, el océano Índico y África occidental.

Finalmente, el Comité examinó y adoptó decisiones derivadas de los informes de cinco subcomités técnicos, reafirmando su compromiso con la actualización normativa frente a los desafíos tecnológicos, ambientales y operacionales del sector.

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



El índice mundial de contenedores de Drewry disminuyó un 5,7% a \$2,812 por contenedor de 40 pies esta semana.

- El índice WCI de Drewry cayó por tercera semana consecutiva, un 5,7 % esta semana. Este descenso es consecuencia directa de la baja demanda de carga con destino a EE. UU. y es una señal de que el reciente aumento de las importaciones estadounidenses, que se produjo tras la suspensión temporal de los aranceles más elevados de EE. UU., no tendrá el impacto duradero que habíamos previsto inicialmente.
- Las tarifas de flete de Shanghái a Los Ángeles disminuyeron un 15 % hasta los 3180 dólares por contenedor de 40 pies durante la semana pasada, pero las tarifas al contado siguen registrando un aumento significativo del 17 % en comparación con hace ocho semanas (8 de mayo). Del mismo modo, las tarifas al contado de Shanghái a Nueva York cayeron un 11 % durante la semana pasada hasta los 5070 dólares por contenedor de 40 pies, pero aumentaron un 39 % durante las últimas ocho semanas. Drewry prevé que las tarifas spot sigan bajando la próxima semana debido al exceso de capacidad y a la debilidad de la demanda.
- Las tarifas de flete de Shanghái a Génova disminuyeron un 9 %, hasta los 3751 dólares por contenedor de 40 pies, mientras que las de Shanghái a Róterdam aumentaron un 8 %, hasta los 3468 dólares por contenedor de 40 pies.
- Sin embargo, 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 las 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
			\$2,893	\$2,812	\$883	\$2,926
			DÓLARES	DÓLARES	DÓLARES	DÓLARES
			DATOS AL 27 DE JUNIO DE 2025	DATOS AL 26 DE JUNIO DE 2025	DATOS AL 27 DE JUNIO DE 2025	DATOS AL 13 DE JUNIO DE 2025
			-19,71%	-5,73%	0,23%	0,69%
			\$710 MENOS QUE EL REPORTE DEL 20/06/25	\$171 MENOS QUE EL REPORTE DEL 19/06/25	\$2 MÁS QUE EL REPORTE DEL 20/06/25	\$20 MÁS QUE EL REPORTE DEL 20/06/25
			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



Boletín técnico - Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE) Abril de 2025 **Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE**

En abril de 2025, el Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE) creció 5,5 % en comparación con el mismo mes de 2024, lo que representa una aceleración respecto al 4,3 % registrado en marzo. Este crecimiento se explicó principalmente por el buen desempeño de las actividades terciarias, especialmente la administración pública, defensa, salud y educación. Estas actividades aportaron 3,6 puntos porcentuales al crecimiento total del indicador.

En términos mensuales, el ISE aumentó 0,5 % frente a marzo de 2025, manteniendo la senda de recuperación. Las actividades secundarias también presentaron una variación positiva de 1,4 %, mientras que las primarias registraron una disminución del 1,3 %. Con estos resultados, el acumulado anual (enero-abril) mostró un crecimiento de 4,5 %, impulsado por la dinámica del sector servicios, aunque con rezagos en las actividades agropecuarias y extractivas.

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

Comunicado - Sesión XXXVII de la Comisión Interinstitucional de Lucha Contra el Contrabando **Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN**

El encuentro se llevó a cabo en la Escuela DIAN y contó con la participación de representantes del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos (INVIMA), la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC), la Superintendencia de Transporte, la Fiscalía, entre otras entidades del Estado. La DIAN dio a conocer las estrategias que lidera en los principales puertos del país para verificar el funcionamiento de los equipos de inspección no intrusiva. Estas labores se desarrollan en coordinación con el ICA, el INVIMA, la DIMAR y la Superintendencia de Transporte, con el objetivo de fortalecer la capacidad operativa de inspección de carga en los puntos de mayor volumen de ingreso al país. Durante la sesión, la DIAN presentó los resultados obtenidos en la lucha contra el contrabando de productos agropecuarios, resaltando la importancia de los controles en el sector rural. Además, se socializó el Proyecto de Ley de Régimen Sancionatorio Aduanero, de Decomiso y Procedimientos Aplicables

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

Concepto 008439 de 2025 - Interpretaciones sobre umbrales de importación y restricciones de reembarque

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales

La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) emitió el Concepto 008439 del 30 de mayo de 2025, en el cual se abordan dos interpretaciones clave del régimen aduanero. En primer lugar, se establece que el Concepto 000571 de 2018 ha perdido vigencia, ya que sus fundamentos basados en el Decreto 2218 de 2017 difieren de los actualizados en el artículo 2 del Decreto 0214 de 2025. Este último redefine los umbrales para importaciones con base en el índice inflacionario de EE.UU. y establece nuevos criterios de aplicación según el estado de las mercancías al momento de la entrada en vigor de la norma.

En segundo lugar, la DIAN aclara que la restricción al reembarque establecida en el artículo 9 del Decreto 2218 de 2017 no aplica a operaciones de exportación desde zona franca al resto del mundo, siempre que estas se ajusten al artículo 478 del Decreto 1165 de 2019. Según esta disposición, dichas operaciones se consideran exportaciones y no reembarques, por lo cual no están sujetas a la restricción mencionada

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

Circular Externa 20254000000337 de 2025 - Clasificación de embarcaciones fluviales por tonelaje y sistema de propulsión

Ministerio de Transporte

Se imparten orientaciones sobre la clasificación y matrícula de embarcaciones fluviales, aclarando que la categorización como menor o mayor debe basarse exclusivamente en la capacidad transportadora, sin importar el sistema de propulsión (motor fuera de borda o no). Las principales disposiciones son:

- i) Las embarcaciones con capacidad superior a 25 toneladas se consideran mayores, incluso si cuentan con motor fuera de borda.
- ii) Las embarcaciones con capacidad inferior a 25 toneladas se clasifican como menores, independientemente del tipo de propulsión.
- iii) Las embarcaciones clasificadas erróneamente como menores pero que superen las 25 toneladas deberán realizar el trámite de reclasificación y matrícula como mayores en un plazo máximo de un año, según el Decreto 1079 de 2015 y la Resolución 2104 de 1999.
- iv) A las embarcaciones no reclasificadas dentro del plazo no se les renovará la patente de navegación como menores y se procederá a cancelar su matrícula de oficio para que tramiten su nueva matrícula como mayores.
- v) Se reitera que los requisitos para la matrícula de embarcaciones mayores y menores están establecidos en las Resoluciones 2104 y 2105 de 1999, respectivamente.

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