



Informe
de Gestión
2012-2014
Eficiencia para
un futuro seguro



Contralmirante
Ernesto Durán González
Director General Marítimo

Capitán de Navío
Esteban Uribe Álzate
**Coordinador Grupo Coordinación
General**

Capitán de Navío
Jaun Carlos García Rodríguez
Subdirector de Marina Mercante

Capitán de Navío
Ítalo Julio Pineda Vargas
Subdirector de Desarrollo Marítimo

Capitán de Corbeta
Erwin Javier Ferreira Bohóquez
Subdirector Administrativo y Financiero

Capitán de Fragata
Juan Carlos Gómez López
Coordinador Grupo de Planeación

Capitán de Corbeta
José Jairo Estrada Daza
**Coordinador Grupo Auntos
Internacionales**

Capitán de Fragata
Gilberto Durán
**Coordinador Grupo de Investigación
Científica y Señalización Marítima**

José Alejandro García Quintero
Coordinador Grupo Legal Marítimo

Harol Oswaldo Casas Guerrero
**Coordinador Grupo de Informática y
Comunicaciones**

Juan Carlos Bernal Galofre
Coordinador Grupo Control Interno

Alberto Alfredo Amaya Bueno
**Coordinador Grupo de Desarrollo
Humano**

Angélica María Castrillón Gálvez
**Responsable
Área de Comunicaciones Estratégicas**

María Angélica Figueredo Reyes
**Jefe de Prensa
Área de Comunicaciones Estratégicas**

Colaboradores
Julio Mauricio Maldonado Rodríguez
Profesional Grupo de Planeación

Paula Carolina Pérez Monroy **Asesora
de la Dirección**

Jenny Johanna Galindo Porras
**Profesional Grupo de
Planeación**

Álvaro Martínez Sanabria
Profesional Grupo de Planeación



Eficienci a para un futuro seguro

Contenido

Dimar para Colombia y el mundo marítimo	2
Eficiencia para un futuro seguro.	4
Dimar Jurisdicción y estrategia	5
Jurisdicción Dimar. Territorio marítimo de Colombia	6
Estrategia Dimar 2030	8
Camino hacia el 2030	9
Seguridad Integral Marítima	11

Gente de mar	Cifras económicas del Sector Marítimo	23
.....21	Tres años incrementando la eficiencia	25
Horizonte seguro	Informe del Revisor Fiscal	32
.....22		

Dimar para Colombia y el mundo marítimo

Así registraron los medios de comunicación las actividades de la Dirección General Marítima durante 2014.

Eficiencia para un futuro seguro

La razón de ser de toda entidad pública son sus 'usuarios', quienes en el contexto de la autoridad Marítima nacional son diversos en sus temáticas, particulares en sus necesidades, pero en su conjunto representan el 'País Marítimo colombiano'. La tarea de dirigir la gestión de la Dirección General Marítima (D_{imar}) entre 2012 y 2014 se realizó bajo una visión integradora, tendiente a construir futuro de manera articulada entre los usuarios y el estado; enfrentando los retos que internacionalmente deben ser superados para garantizar la competitividad de Colombia en el actual mundo globalizado.

La gestión realizada por el aporte generoso, más allá del simple cumplimiento de las funciones asignadas al equipo de trabajo de D_{imar}, se focalizó en el desarrollo de capacidades para el sector que propiciaran la seguridad integral marítima en el país, con el fin de impulsar actividades marítimas seguras. Asimismo, los esfuerzos se orientaron a facilitar la implantación efectiva de los convenios internacionales, como una clara oportunidad de proyectar a la entidad en el contexto internacional, la cual aporta al desarrollo de un liderazgo regional de Colombia en temas marítimos.

Navegación segura, mares limpios, tripulaciones idóneas, puertos protegidos, legislación moderna e instituciones útiles, transparentes y funcionales, seguirán siendo una premisa en la mejora continua para el progreso del sector marítimo, como eslabón fundamental para la integración y el logro de los más altos intereses nacionales.

Hace falta mucho por hacer, sin duda alguna, pero esta labor será más fácil cuando se siga el derrotero trazado por el Plan estratégico de Desarrollo de D_{imar} al año 2030. Se trata de una propuesta creativa, inspiradora, retadora y flexible, con un importante valor social y económico, encaminada a desarrollar el sector marítimo del país.

Queda pues para ustedes el resumen de este episodio de la institucionalidad marítima de Colombia, construido sobre el esfuerzo de quienes nos antecedieron y esperanzado del trabajo interinstitucional que vendrá, a partir de la visión compartida de un mejor futuro para el sector marítimo nacional.



Contralmirante Ernesto Durán González
Director General Marítimo



Dimar: jurisdicción y estrategia Una mirada al futuro

Ser para el año 2030 el eje que consolida el país marítimo, fluvial y costero, contribuyendo al posicionamiento de Colombia como potencia regional de alcance internacional, es su objetivo.

Los siguientes 15 años serán claves eficientes, enfocada al servicio ciudadano, para la actividad marítima de Colombia con capacidad y excelencia operacional,



lombia. Por esa razón, la Dirección General Marítima (Dimar) ha diseñado una estrategia pensada para el año 2030, resultado de la reflexión prospectiva y colectiva de la entidad sobre las debilidades y problemáticas internas, y sobre las oportunidades y amenazas vigentes en el entorno.

este raciocinio hacia el futuro permitió no solo un pensamiento conjunto distinto, sino proyectar para esos años venideros una autoridad marítima más

así como rigor científico y técnico, y posicionada en el ámbito internacional. esta perspectiva hará de los mares y ríos de Colombia sitios más seguros y aptos para el desarrollo de las actividades marítimas de forma sostenible y competitiva. el resultado de esta orientación estratégica de la entidad se aprecia en el mapa del territorio marítimo nacional, su esquema de articulación internacional con proyección a 2030 y sus respectivos hitos.

Orientación estratégica

Misión

Administrar el espacio marítimo y las actividades marítimas, fluviales y costeras, con seguridad integral y vocación de servicio, para contribuir al desarrollo de los intereses marítimos y fluviales del país.

Visión

Ser para el 2030, el eje que consolida el país marítimo, fluvial y costero, contribuyendo al posicionamiento de Colombia como potencia regional de alcance internacional.

Intención

Aliado estratégico para el desarrollo de las actividades marítimas y fluviales.



Puerto Coveñas

Desde Punta Rincón: Lat. 09° 46' 30" N / Long. 75° 38' 30" W
 Hasta Punta Arboletes: Lat. 08° 53' 35" N / Long. 76° 25' 47" W
 Línea límite en dirección: 318° desde Punta Arboletes
 Río Sinú: Desde su desembocadura hasta un punto "G" localizado en latitud 9° 24' 30" N, longitud 75° 55' 02" W.
 La jurisdicción incluye las islas de San Bernardo, cayos y bajos localizados en el área.



Cartagena

Desde Punta Galeras: Lat. 10° 48' 17" N / Colombia y Venezuela: Long 75°15' 38" W
 Hasta Punta Rincón: Lat 09° 46' 30" N / Long 75° 38' 30" W
 Línea límite en dirección: 320° desde Punta Rincón
 Canal del Dique: Desde su desembocadura en la Bahía de Cartagena hasta su desembocadura en la parte sur de la Bahía de Barbaacoa. La jurisdicción incluye las islas del Rosario, cayos y bajos localizados en el área.



Barranquilla

Desde el Punto "D": Lat. 11° 01' 05" N
 Colombia y Venezuela: Long 74 36' 20" W
 Hasta Punta Galeras: Lat 10° 48' 17" N / Long 75 15' 38"
 Línea límite en dirección: 335° desde Punta Galeras
 Río Magdalena: Desde la desembocadura en Bocas de Ceniza hasta 27 kilómetros aguas arriba.



Santa Marta

Desde Cabo San Agustín Lat. 11°15' 45" N
 Colombia y Venezuela: Long 73°45' 30" W
 Hasta el Punto: Lat 11° 01' 05" N / Long 74° 36' 20" W
 Línea límite en dirección: 335° desde el Punto "D"



Riohacha

Desde Punta Carrizal: Lat. 12°01'00" N / Long. 72°10'45" W
 hasta Cabo San Agustín: Lat. 11° 15' 45" N
 Línea límite en dirección 335° desde cabo San Agustín

Puerto Bolívar

A partir del límite terrestre entre Lat. 17°51'07" N
 Colombia y Venezuela: Long 71°19'23" W
 Hasta Punta Carrizal: Lat. 12° 01' 00" N
 Línea límite en dirección: 335° desde Punta Carrizal



Puerto Carreño

Comprende "...el Cauce y la margen colombiana del Río Meta desde el Caño de la Virgen cerca de la Isla Manatí hasta Puerto Carreño y el cauce y la margen Colombiana del río Orinoco desde Puerto Carreño hasta el raudal Maipurés".



Inírida

Comprende el cauce y la margen colombiana de los Río Orinoco y Atabapo desde el raudal Maipurés en el Orinoco hasta las Bocas de Guasacavi en el Río Atabapo y en el Río Inírida desde Puerto Inírida hasta su desembocadura en el Río Atabapo".



Leticia

comprende "...el Cauce y la margen colombiana del Río Amazonas desde la Boca de la Quebrada San Antonio hasta la Boca del Río Atacuari, a lo largo de la zona limítrofe con el Perú y el Brasil".



Puerto Leguízamo

Comprende el cauce y la margen Colombiana del Río Putumayo desde Puerto Asís, siguiendo el límite con Ecuador y Perú hasta Tarapacá en los límites con Brasil".

Capitanías de Puerto

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA
 Convenciones



Capitanías



Buques



Centros de Investigación

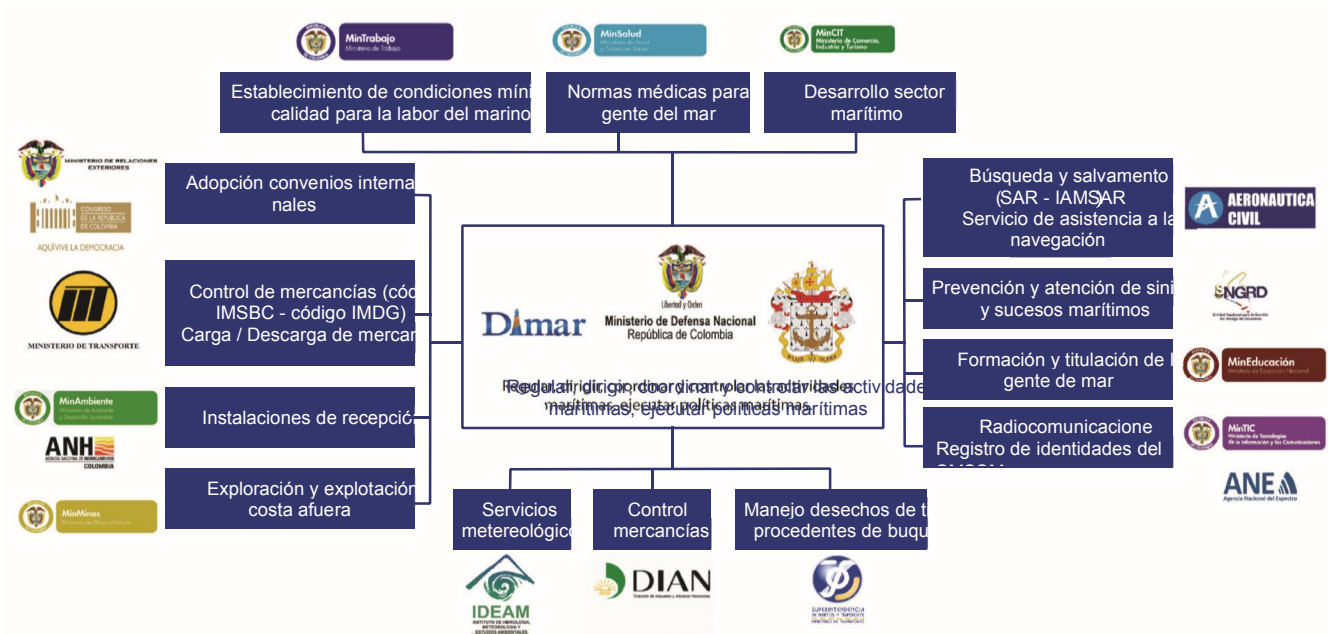


Señalizaciones

Estrategia Dimar 2030

Articulación interinstitucional

Coordinación con las entidades de la administración marítima nacional



Hitos Estratégicos

Hito 1

Corto plazo 2017
Una Dimar consolidada íntegramente y orientada al servicio

Hito 2

Mediano plazo 2020
Dimar reconocida por su rigor técnico y eje rector para el desarrollo integral marítimo y fluvial

Hito 3

Largo plazo 2030
Dimar autoridad marítima líder en la región

Dimar tendrá definida con claridad la línea base de su operación y empezará un desarrollo intenso en la reorganización de su estructura, procesos, tecnología, normatividad e información. Complementariamente estará desarrollando un fuerte rol cultural y de comunicación orientado hacia el servicio al usuario, con una visión muy clara de las necesidades de sus grupos de interés y comprometida a atenderlas. Adicionalmente, Dimar desarrollará un papel activo en la articulación interinstitucional, y una alianza muy fuerte con la Armada Nacional en los temas de seguridad y

Dimar basará su trabajo en acuerdos de nivel de servicio de talla internacional a sus usuarios y con altos índices de seguridad integral, fundamentados en desarrollos en TIC e integración de la información, especialmente en trámites y en cadenas de trámites. Adicionalmente, desarrollará un papel protagónico en la fijación de políticas de sus competencias, a través de un conocimiento del entorno y del análisis predictivo, jugando un papel fundamental en el relacionamiento con las regiones, en aras de una mejor competitividad y un desarrollo integral. A su vez Dimar promoverá la formación de gente de mar. Su personal tendrá las competencias,

Dimar para el 2030 será líder de servicio, desarrollo tecnológico y efectividad en sus operaciones marítimo-fluviales en Latinoamérica. Tendrá un relacionamiento muy fuerte con los grupos de interés en el ámbito regional con el propósito de lograr una integración como autoridad marítima

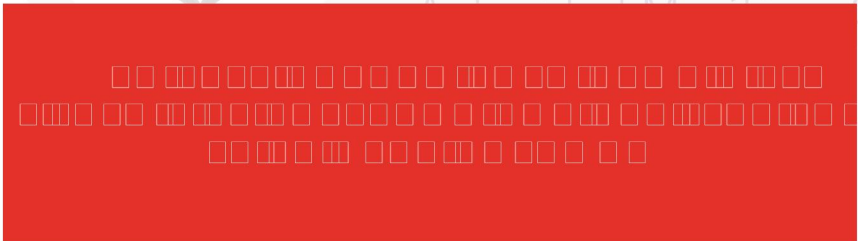
destrezas, habilidades y hábitos alineados con la visión estratégica

Enfoque en lo marítimo y planificación de lo fluvial

INFORME DE gEstión DIMaR 2012-2014

Camino hacia el 2030

La estrategia institucional de la Dimar será materializada a través de un amplio portafolio de programas.





Boya de nueva tecnología en el canal de acceso público de Buenaventura. Patente Dimar.

Seguridad Integral Marítima

La Seguridad Integral Marítima es la gestión conjunta entre autoridad y usuarios, dirigida a minimizar el riesgo para el hombre y el medio, derivada del desarrollo de las actividades marítimas; con un enfoque transversal que recoge aspectos como infraestructura, normas, conocimiento, idoneidad y claridad en procesos y procedimientos, y temas como seguridad náutica, seguridad de la vida humana en el mar, protección del medio marino, seguridad de la gente de mar, protección marítima, y seguridad jurídica en términos marítimos.

Minimizar el riesgo derivado de las actividades de la vida humana en el mar, protección del medio marino, formación y titulación de la gente de mar, y protección y seguridad jurídica en términos marítimos.

Para desarrollar dicho propósito, si se tiene en cuenta que los objetivos institucionales fueron definidos en la actualización del Plan estratégico de Desarrollo, la entidad realiza una gestión conjunta con los usuarios, diseñada con un enfoque transversal que recoge aspectos como infraestructura, normas, conocimiento, idoneidad y claridad en procesos y procedimientos; lo mismo que temas como seguridad marítima, seguridad

con base a lo anterior, la autoridad Marítima colombiana ejecutó en los últimos tres años, varios proyectos que suponen no solo una gran inversión, sino el reto institucional de implementarlos de manera eficaz, con el fin de fortalecer y elevar el nivel de la Seguridad Marítima. así mismo ha venido ejecutando para ser realizados durante 2015.

Rubro presupuestal		2012*	2013*	2014*	2015*
211-100-3	Adquisición y reposición de Equipo Operacional	\$ 2.430	\$ 20.524	\$ 14.420	\$ 23.820
111-607-2	Demarcación marítima	\$ 750	\$ 12.000	\$ 17.290	\$ 6.500
410-100-4	Mejoramiento de la investigación científica	\$ 500	\$ 7.550	\$ 9.800	\$ 4.820
111-100-5	Diseño y construcción de sedes	\$ 719	\$ 8.623	\$ 7.227	\$ 9.800

Total inversión	\$ 4.399	\$ 48.697	\$ 48.737	\$ 44.940
------------------------	-----------------	------------------	----------------------------	----------------------------

* Cifras en miles de millones

Ayudas a la navegación

Dimar amplió la cobertura de las ayudas a la navegación en todo el país, de acuerdo con las recomendaciones de la asociación internacional de ayudas a la navegación (iala).

- Se implementó un sistema de monitoreo vía satélite de última generación en los puertos de Buenaventura y Cartagena, que permite el seguimiento del estado de los equipos con el fin de maximizar los niveles a tono con la vanguardia mundial.
- Se implementó un sistema de monitoreo vía satélite de última generación que permite el seguimiento del estado de los equipos con el fin de mejorar y adecuar los canales navegables de Barranquilla, Santa Marta, San Andrés y Providencia. • inversión 2013-2014: \$27.490.000.000

Cobertura de las ayudas a la navegación dimar a 2014				
Ayudas a la navegación	Ayudas operando actualmente	Cobertura actual	Pendientes (ayudas faltantes)	Ayudas que actualmente requieren actualizaciones
SEMAB	171	80%	43	73
Boyas	118	81%	28	24
Faros	50	82%	11	46
Farillos	2	100%	0	2
Enfilaciones	1	20%	4	1
Direccionales		0%		
Balizas		0%		
SEMAB	58	87%	9	25
Boyas	24	75%	8	0
Faros	3	100%	0	3
Farillos	17	100%	0	9
Enfilaciones	14	98%	1	13
Direccionales		0%		
Balizas		0%		
SEMAP	128	78%	48	183
Boyas	93	78%	35	79
Faros	19	68%	11	65
Farillos		0%		11
Enfilaciones	6	75%	2	18
Direccionales	3	100%	0	3
Balizas	7	100%	0	7
TOTAL	357	78%	100	281

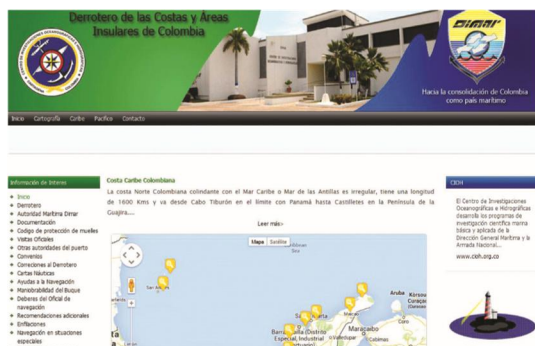
Fuente: CEINTE Ltda., con datos de la Dirección General Marítima

Conocimiento del mar: Cartografía

la autoridad Marítima adelanta un ambicioso programa de generación de la cartografía náutica colombiana.

- Se realizaron los levantamientos hidrográficos en las áreas: 612 Aproximación a Barranquilla (aguas someras), 625 Bahía Colombia (aguas someras), 153 Bahía de Buenaventura (aguas someras), 150 Bahía Málaga (aguas someras), 237 ríohacha (aguas someras), y 606 Aproximación a Ríohacha.

- edición de las cartas náuticas 028 (Barranquilla a Punta espada), 008 (cabo Gracias a Santa Marta), 410 (Isla fuerte a Punta comisario), 029 (Golfo de Urabá a Barranquilla), 625 (Bahía colombia), 150 (Bahía Málaga), 153 (Bahía de Buenaventura), 007 (el Gran caribe), 804 (Bahía de Santa Marta), 308 (Punta Coco a Isla Barrera), 264 (Entrada bahía de Cartagena), 606 (Aproximación a Rihacha), 848 (Santiago de Tolú), 730 (Puerto interior Buenaventura), 310 (Punta cascajal a río Mataje), 227 (Bahía Honda).
- Se levantaron las cartas náuticas electrónicas actualizadas con la información de los avisos a los navegantes.
- Se hizo la captura de las cartas electrónicas 003, 618, 227, 211, 843, 202, 008, 605, 848, 231, 730, 203, 204, 237, 625, 153, 150, 254.
- Se adelantó el posicionamiento de las ayudas a la navegación y línea de costa actualizada en el sector de Bahía Colombia, durante el desarrollo de la visita cartográfica, así como el posicionamiento de las ayudas a la navegación en las áreas de Buenaventura y Málaga, durante el desarrollo de la visita cartográfica.
- impresión de las cartas náuticas 028 (Barranquilla a Punta espada), 008 (cabo Gracias a Santa Marta), 410 (Isla fuerte a Punta comisario), 029 (Golfo de Urabá a Barranquilla), 625 (Bahía Colombia), 612 (actualización Aproximación barranquilla), 007 (El Gran Caribe), 804 (Bahía de Santa Marta), 848 (Santiago de tolú), 412 (Golfo de Urabá), 253 (rio Magdalena), 245 (ciénaga).
- Se realizó el derrotero digital y la lista de luces y avisos a los navegantes publicados en la página web del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas (CIOH). Se emitieron 175 avisos a los navegantes locales.
- Se actualizó la página web con los productos y servicios que se ofrecen, así como el inventario y organización de la información hidrográfica existente en el Área de Hidrografía del CIOH.
- Se actualizaron digitalmente quince cartas náuticas para su impresión, de acuerdo con la demanda.
- inversión 2013 -2014: \$1.800.000.000



Inicio de Web Site Sitios sugeridos SSO

Inicio | ¿Quiénes Somos? | Oceanografía Operacional | Protección al medio marino | Hidrografía | Zona Costera | Fortalecimiento Institucional | Plataformas Oceanográficas

Objetos y Metas	01 - 2014-2015 - Anuncio del 2 al 8	Semana del 12 al 18 de Enero de 2015
01 - 2014-2015 - Anuncio del 9 al 15	Semana del 19 al 25 de Enero de 2015	
02 - 2013-2014 - Anuncio del 16 al 22	Semana del 26 al 31 de Diciembre de 2013	
03 - 2013-2014 - Anuncio del 23 al 29	Semana del 01 al 06 de Enero de 2014	
04 - 2013-2014 - Anuncio del 30 al 05	Semana del 07 al 12 de Enero de 2014	
05 - 2013-2014 - Anuncio del 06 al 12	Semana del 13 al 19 de Enero de 2014	

Plan Estratégico

Proyectos

Talento Humano

Productos y Servicios

Avisos a los Navegantes

Derroteros

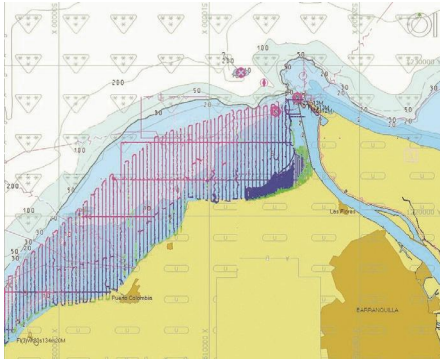
	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
2013														
Derroteros	91*	90*	89*	88*	87*	86*	85*	84*	83*	82*	81*	80*	79*	78*
	91*	91*	91*	91*	91*	91*	91*	91*	91*	91*	91*	91*	91*	91*
	92*	92*	92*	92*	92*	92*	92*	92*	92*	92*	92*	92*	92*	92*
	93*	93*	93*	93*	93*	93*	93*	93*	93*	93*	93*	93*	93*	93*
	94*	94*	94*	94*	94*	94*	94*	94*	94*	94*	94*	94*	94*	94*
	95*	95*	95*	95*	95*	95*	95*	95*	95*	95*	95*	95*	95*	95*
	96*	96*	96*	96*	96*	96*	96*	96*	96*	96*	96*	96*	96*	96*
	97*	97*	97*	97*	97*	97*	97*	97*	97*	97*	97*	97*	97*	97*
	98*	98*	98*	98*	98*	98*	98*	98*	98*	98*	98*	98*	98*	98*
	99*	99*	99*	99*	99*	99*	99*	99*	99*	99*	99*	99*	99*	99*
	100*	100*	100*	100*	100*	100*	100*	100*	100*	100*	100*	100*	100*	100*
	101*	101*	101*	101*	101*	101*	101*	101*	101*	101*	101*	101*	101*	101*
	102*	102*	102*	102*	102*	102*	102*	102*	102*	102*	102*	102*	102*	102*
	103*	103*	103*	103*	103*	103*	103*	103*	103*	103*	103*	103*	103*	103*
	104*	104*	104*	104*	104*	104*	104*	104*	104*	104*	104*	104*	104*	104*
	105*	105*	105*	105*	105*	105*	105*	105*	105*	105*	105*	105*	105*	105*
	106*	106*	106*	106*	106*	106*	106*	106*	106*	106*	106*	106*	106*	106*
	107*	107*	107*	107*	107*	107*	107*	107*	107*	107*	107*	107*	107*	107*
	108*	108*	108*	108*	108*	108*	108*	108*	108*	108*	108*	108*	108*	108*
	109*	109*	109*	109*	109*	109*	109*	109*	109*	109*	109*	109*	109*	109*
	110*	110*	110*	110*	110*	110*	110*	110*	110*	110*	110*	110*	110*	110*
	111*	111*	111*	111*	111*	111*	111*	111*	111*	111*	111*	111*	111*	111*
	112*	112*	112*	112*	112*	112*	112*	112*	112*	112*	112*	112*	112*	112*
	113*	113*	113*	113*	113*	113*	113*	113*	113*	113*	113*	113*	113*	113*
	114*	114*	114*	114*	114*	114*	114*	114*	114*	114*	114*	114*	114*	114*
	115*	115*	115*	115*	115*	115*	115*	115*	115*	115*	115*	115*	115*	115*
	116*	116*	116*	116*	116*	116*	116*	116*	116*	116*	116*	116*	116*	116*
	117*	117*	117*	117*	117*	117*	117*	117*	117*	117*	117*	117*	117*	117*
	118*	118*	118*	118*	118*	118*	118*	118*	118*	118*	118*	118*	118*	118*
	119*	119*	119*	119*	119*	119*	119*	119*	119*	119*	119*	119*	119*	119*
	120*	120*	120*	120*	120*	120*	120*	120*	120*	120*	120*	120*	120*	120*

▲ Derrotero de las costas y áreas insulares en formato digital a los navegantes

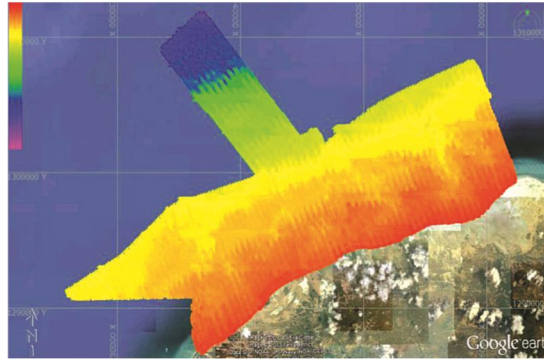
Levantamientos hidrográficos realizados en cumplimiento del Esquema de Cartografía Náutica Nacional (ECNN)

Costa Caribe

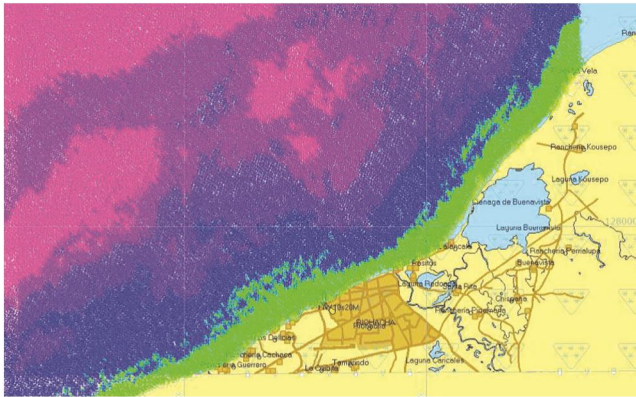
Seguridad Integral Marítima (SIM)



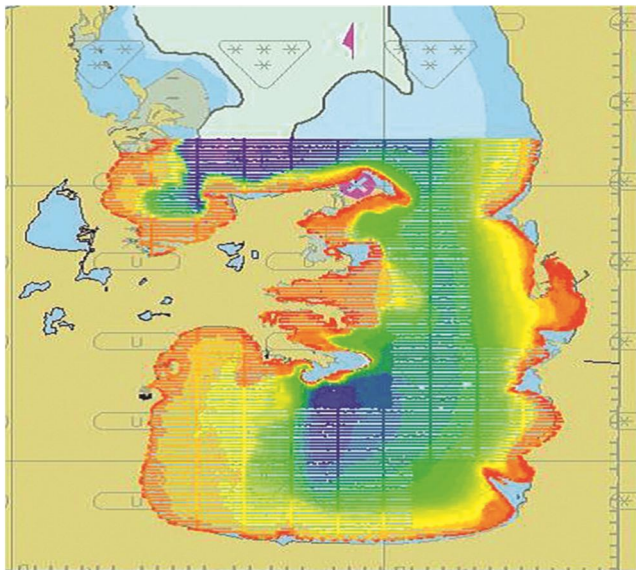
Aproximación a Barranquilla.



▲ Aproximación a Riohacha.

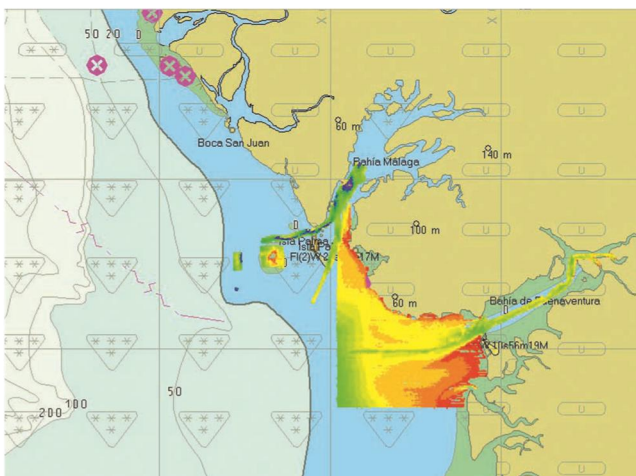


▲ Riohacha.



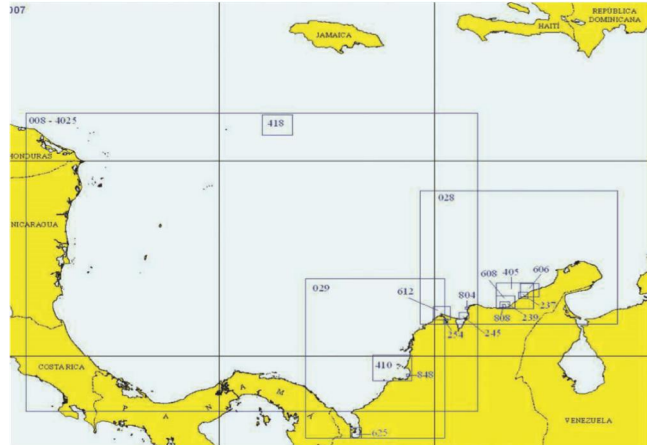
▲ Bahía Colombia.

Costa Pacífica



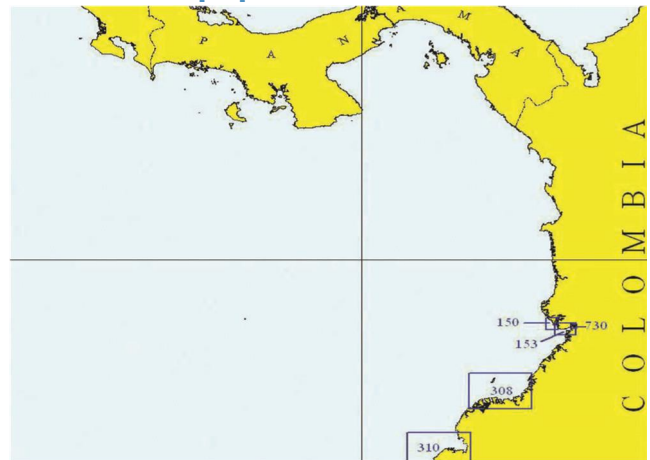
▲ ▲ Bahía de Buenaventura y Bahía Málaga.

Cartografía náutica de papel costa Caribe



NUEVAS EDICIONES				
NO. CARTA	NOMBRE	ESCALA	EDICIÓN	AÑO
007	El Gran Caribe	1:300.000	5ta	2013
008	Cabo Gracias a Dios a Santa Marta	1:100.000	2da	2013
028	Barranquilla a Punta Espada	1:50.000	3ra	2013
029	Golfo de Urabá a Barranquilla	1:50.000	3ra	2013
237	Riohacha	1:25.000	1ra	2013
254	Río Magdalena	1:15.000	1ra	2013
410	Isla Fuerte a Punta Comisario	1:100.000	3ra	2013
606	Aproximación a Riohacha	1:50.000	2da	2013
625	Bahía Colombia	1:35.000	3ra	2013
804	Bahía Santa Marta	1:10.000	3ra	2013
848	Santiago de Tolú	1:10.000	1ra	2013

Elaboración y publicación de la cartografía náutica de papel en la costa Pacífica



NUEVAS EDICIONES				
NO. CARTA	NOMBRE	ESCALA	EDICIÓN	AÑO
150	Bahía Málaga	1:25.000	2da	2013
153	Bahía de Buenaventura	1:30.000	5ta	2013
308	Punta Coco a Punta Guascama	1:100.000	1ra	2013
310	Punta Isla Cascajal a Río Mataje	1:100.000	2da	2013
730	Puerto de Buenaventura	1:10.000	4ta	2013

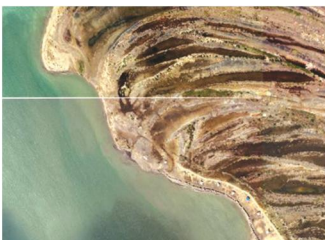
Elaboración y publicación de la cartografía náutica de papel en la Costa Pacífica

- la Dimar adelantó un proyecto de mejora de la investigación a través de un modelo de gestión de la información para el fortalecimiento del Servicio Hidrográfico Nacional (SHN).
- Se realizó la disposición de la información batimétrica histórica en la base de datos, como recurso en la línea de producción hidro - cartográfica.
- ahora se dispone de información en tiempo real para realizar impresión por demanda.
- Se logró una reducción de los tiempos de los procesos de compilación, análisis de datos batimétricos y entrega de fuentes para generar productos cartográficos a diversas escalas.
- inversión 2013 -2014: \$17.350.000.000

A través de la costa

Se realizó el fortalecimiento del manejo integrado de la zona costera, que incluye el trazado técnico de bienes de uso público (BUP), y manejo de cambio climático, erosión y línea de costa.

- Adquisición e instalación de tres boyas meteorológicas y oceanográficas que fueron instalados en en Buenaventura, cartagena y San andrés.
- Actualización de la base cartográfica para 1.500 km² gracias a una bolsa de imágenes de satélite de Santa Marta, Barranquilla, coveñas, riohacha, córdoba y Magdalena, hasta el río Magdalena.
- Zonificación fisiográfica del litoral Pacífico colombiano: se generaron mapas de comunidades de tumaco, Buenaventura, sur de nariño (desde tumaco hasta la frontera del ecuador), Punta ardita, Bahía Málaga y golfo de tribugá, entre otros. (reservas forestales y biomas, modelos digitales de superficie).



▲ Ortofoto DIMAR 2005.



▲ Imagen satelital 2013.



▲ Ortofoto DIMAR 2005.

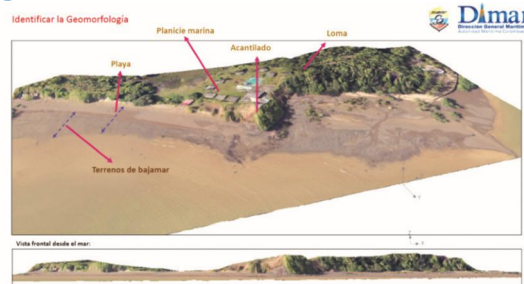
Adquisición de boyas meteorológicas y oceanográficas



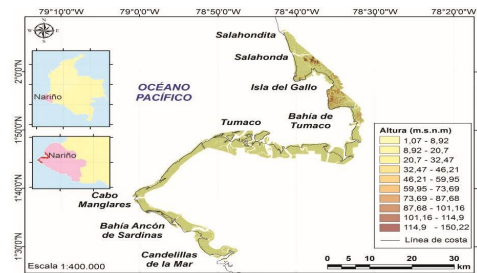
▲ realizada a la fábrica en donde se elaboró el cuerpo de la boya.

Aspectos de una visita

Actualización de la base cartográfica Dímar: bolsa de imágenes de satélite Zonificación fisiográfica del litoral Pacífico colombiano fase I



▲ Geomorfología.



▲ Modelo Digital de Terreno.

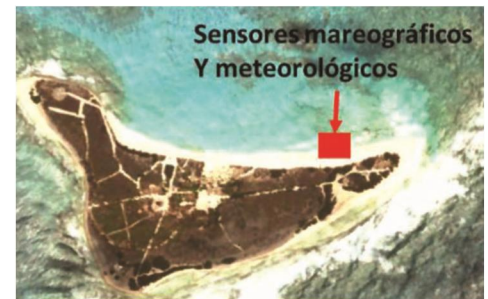
Alerta máxima

Dímar implementó un modelo de gestión de información para el Sistema nacional de alertas por amenaza de Origen Marino (tsunamis, huracanes, frentes fríos, marejadas, etc.).

- Se incorporó el Sistema de Gestión de la información del Sistema nacional de alertas por amenaza de Origen Marino. este método centraliza la información del Sistema de Medición de Parámetros Oceanográficos y de Meteorología Marina (SMPOMM) con el Sistema Nacional de alerta por amenazas de Origen Marino.
- Se instalaron trece estaciones meteorológicas y mareográficas automáticas satelitales: dos en el Pacífico y once en el Caribe, que incrementaron las capacidades para generar pronósticos meteomarineros y detección oportuna de amenazas de origen marino y, por ende, la difusión temprana de alertas.
- Se incorporó una base de datos para el SMPOMM que centraliza la información recibida de las Estaciones Meteorológica y Mareográfica Automática Satelital (EMMAS), y boyas Triaxys y oceanográficas.



▶ Estación mareográfica y meteorológica de Puerto Bolívar



▶ Estación mareográfica y meteorológica Sapzurro



▶ Estación mareográfica y meteorológica Cartagena



▶ Centro de Alerta por Tsunami Tumaco

Modernización de equipos

a autoridad Marítima adelantó un proyecto de adquisición y reposición de equipo operacional.

- Desarrollo de capacidades del personal involucrado en investigación.
- Densificación del monitoreo de variables a nivel nacional y en el momento en que se desarrollen cruceros de investigación.

Nuevos botes menores

Dimar adquirió embarcaciones de tipo fluvial y marítimo con el fin de fortalecer a la institución en sus procesos misionales.

los botes fueron destinados a unidades regionales para así aportar a la seguridad integral marítima del territorio marítimo fluvial costero.



▶ Bote 1. 100% entregado en San Andrés en el año 2013.



▶ Bote 2014.

Seguridad Integral Marítima (SIM)

- inversión 2013 -2014: \$34.944.000.000



▲ Roseta muestreadora.



▲ Boya de deriva.

S **Control marítimo para la seguridad** e adquirieron equipos y sus complementos para el Sistema de Vigilancia y control de tráfico Marítimo (Sictvm) y se fortaleció el Sistema Integrado de Tráfico y Transporte Marítimo (Sitmar).

Se realizó la adquisición de todos los equipos del (Sictvm) de Santa Marta, para recibir información de las naves que navegan en la bahía, la zona de Pozos colorados y el Parque nacional natural tayrona. asimismo, se facilita la recepción de la información en el software de integración y su posterior visualización en las consolas del operador de la Estación de Control de Tráfico Marítimo.

igualmente, se fortaleció el Sitmar, con las siguientes adquisiciones a saber:

- Portátiles semi-robustos que se enviaron a las capitanías de puerto para uso por parte de los funcionarios de Control de Tráfico Marítimo (CTM).
- Ocho kioscos informáticos para las capitanías de puerto y la Sede Central. También se efectuó la capacitación a los usuarios y funcionarios para el correcto uso de los mismos.
- Se desarrollaron tres módulos del Sitmar.

Portátiles Semi-robustos

Adquiridos para hacer la visita oficial de arribo. Estos equipos se están usando en los sitios donde hay cobertura celular y permiten ingresar directamente al Sitmar. Para 2015 se estima tener un módulo *off-line* que permita hacer todas las visitas a los buques y mantener alimentado el Sitmar, de forma que se elimine el uso de papel y se optimicen las actividades de las capitanías.

Equipos ECTM Santa Marta



▲ Circuito cerrado de televisión (CCT)



▲ Radio Goniómetro



▲ Rack el Sistema de Control de Tráfico y Vigilancia.

Kioscos Informáticos

Los kioscos informáticos son útiles para que los usuarios ingresen a los aplicativos de Dímar desde las capitanías de puerto, y así agilizar algunos trámites o consultas. Los equipos están enmarcados dentro de la política de Gobierno en Línea y atención al ciudadano.



Seguridad Integral Marítima (SIM)

botes de bahía Mayor

Dímar adquirió nuevas unidades a flote de apoyo para sus regionales con base en las necesidades de las capitanías de puerto.



▲ ARC "Gorgonilla" (2013).



▲ ARC "Isla Serrana" (2014).

Infraestructura para el desarrollo de la Autoridad Marítima



◀ Complejo Las Flores-Barranquilla.



▲ Construcción del embarcadero de la Estación de Control de Tráfico Marítimo en la isla San José de Cartagena.



▲ Construcción de la Capitanía de Puerto de Inírida.



▲ Construcción de la Estación de Control de Tráfico Marítimo en Turbo, Antioquia.



▲ Construcción de la Estación de Control de Tráfico Marítimo en Tumaco, Nariño.



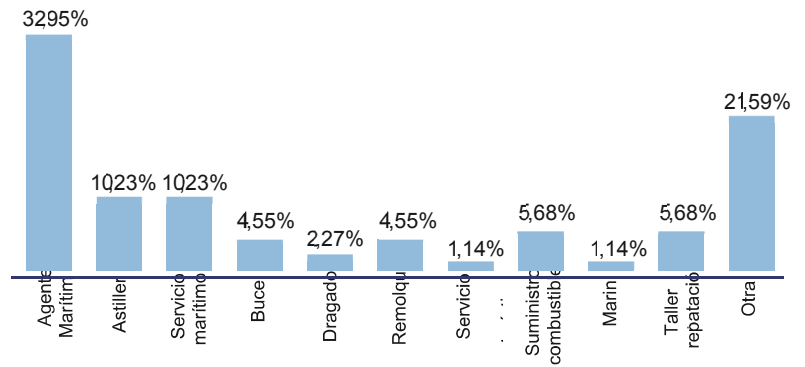
▲ Implementación de soluciones móviles para la Capitanía de puerto de Turbo en Antioquia.



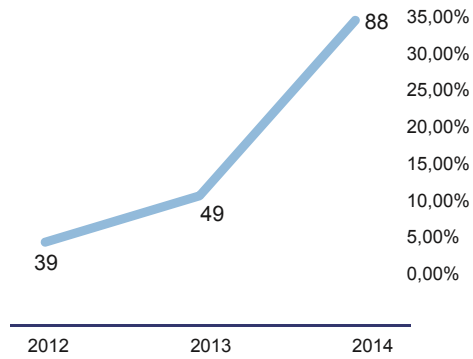
▲ Construcción de la Estación de Control de Tráfico Marítimo en Santa Marta, Magdalena.

Cifras y estadísticas

Números que valen más que mil palabras.

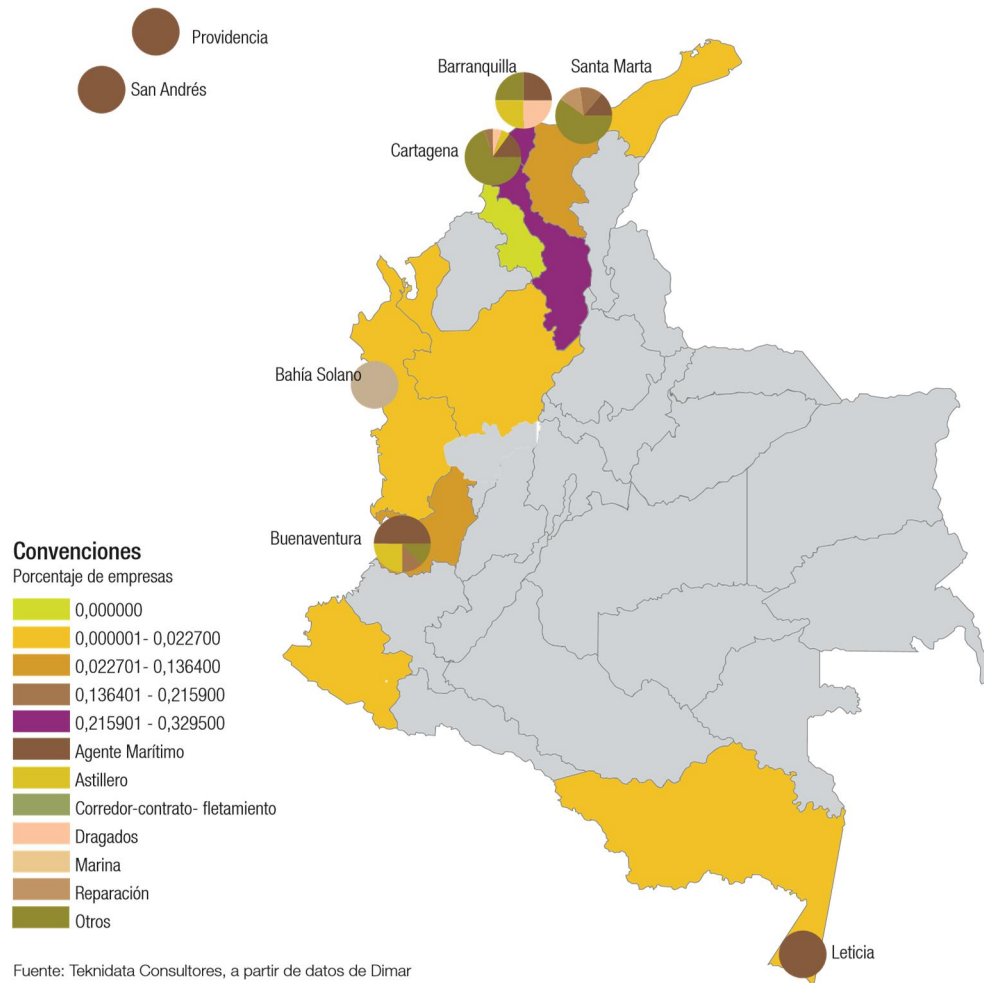


Cantidad de empresas autorizadas de servicios marítimos



Porcentaje de empresas de servicios marítimos autorizadas vigente

Seguridad Integral Marítima (SIM)



Porcentaje de empresas autorizadas de servicios marítimos vigentes según tipo de servicios

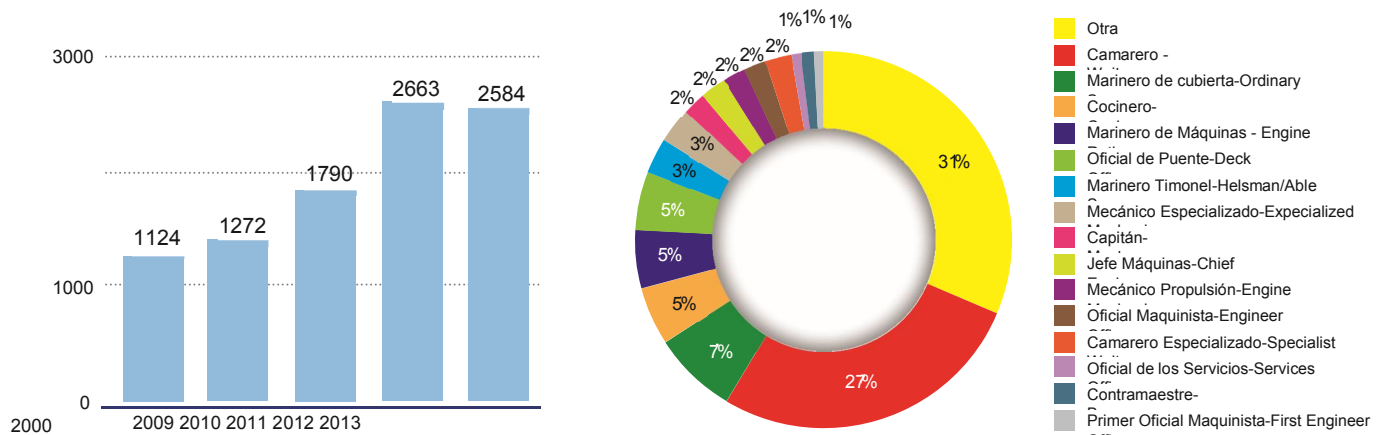
Para 2014, Cartagena cuenta con la capitanía de puerto que concentra el mayor número de empresas de servicios marítimos.

La presencia de cada categoría de empresa de servicio marítimo varía en las capitanías, algunas de las cuales presentan por ejemplo una sola clase de compañía, mientras que otras albergan empresas de todo tipo.

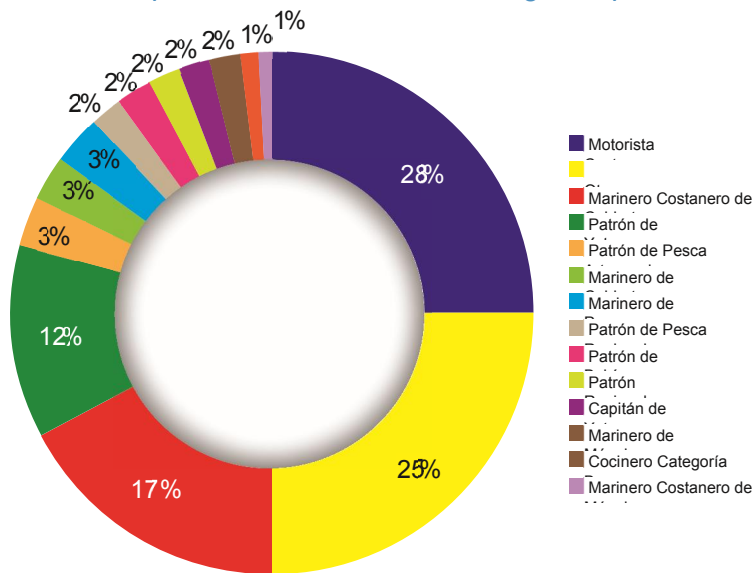
Gente de mar

Dimar es la autoridad competente para otorgar diferentes títulos y licencias a los marinos, con el fin de certificarlos en ciertas actividades pertinentes dentro del sector.

Títulos de marinos otorgados por Dimar



Tipo de títulos de marinos otorgados por Dimar



Para 2013 se reportaron un total de 1.005 licencias y 2.584 títulos otorgados, de los cuales 'camarero' y 'marino de cubierta' son los más importantes en la primera categoría; mientras que en la segunda, 'motorista costanero' y 'marino costanero de cubierta' son los que más se otorgan.

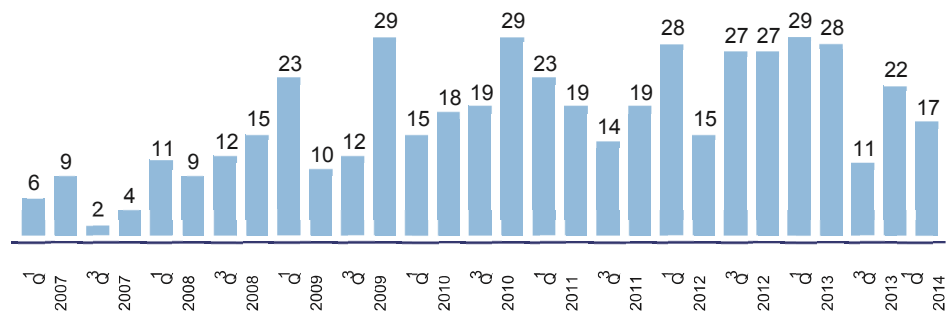
Nota: Fuente: Teknidata Consultores, a partir de datos de Dimar

Horizonte seguro

El número de siniestros marítimos es un indicador que evidencia el estándar de seguridad en aguas colombianas.

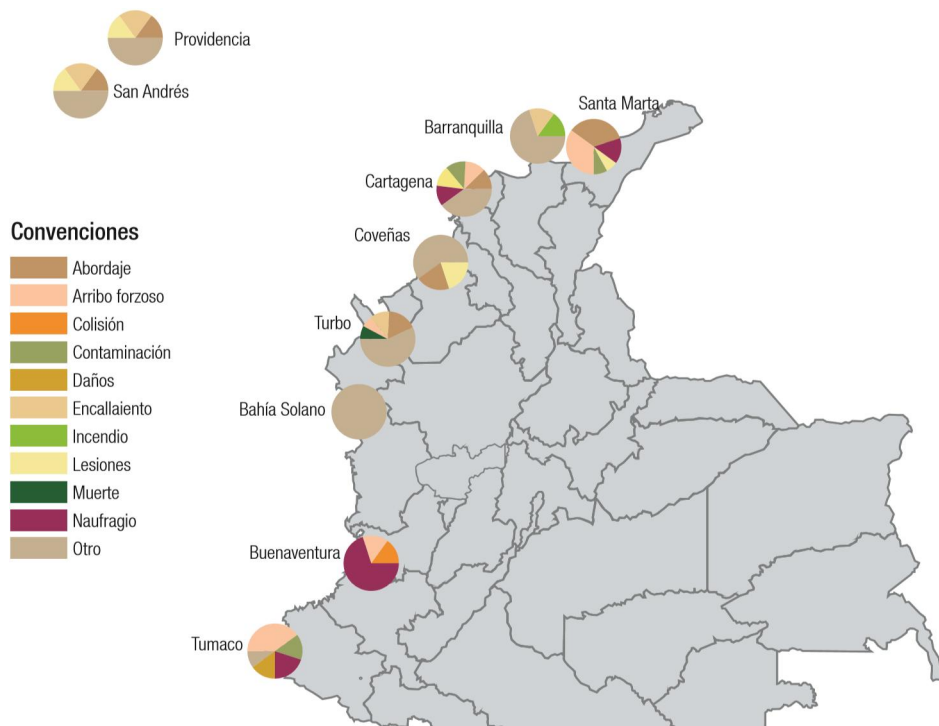
Sumado al continuo ejercicio de la autoridad Marítima y a su rigor técnico, los niveles de inversión realizados en ayudas a navegación, sistemas de monitoreo y buques inspeccionados, hace que disminuya el número de siniestros en el territorio marítimo.

Número de siniestros marítimos - Trimestral



Fuente: Teknidata Consultores, a partir de datos de Dimar

La mayor parte de los siniestros marítimos corresponden a abordaje o arribo forzoso.



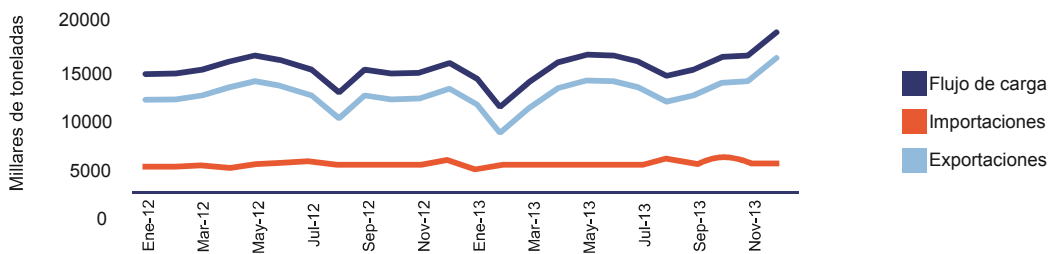
Fuente: Teknidata Consultores, a partir de datos de DIAN

Cifras económicas del Sector Marítimo

Actividad económica del comercio exterior e interior.

Flujo de carga de comercio exterior e interior (cabotaje) marítimo

Desde enero del 2012, el flujo de comercio exterior marítimo ha aumentado de manera leve pero sostenida, mientras que el cabotaje, a pesar de mostrar niveles mayores, no ha mantenido un crecimiento constante. Las importaciones no muestran mayores cambios y se puede decir que el crecimiento está asociado a fluctuaciones en las exportaciones.

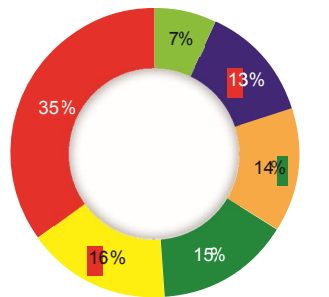


Fuente: Teknidata Consultores, a partir de datos de DIAN

La Seguridad integral Marítima garantiza operaciones exitosas de transporte marítimo, indispensables para el comercio exterior e interior colombiano.

Número de arribos de naves con carga procedentes de puertos extranjeros y nacionales

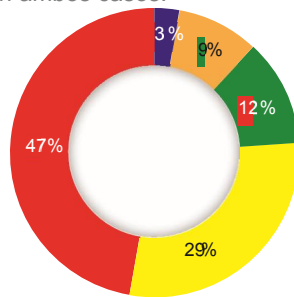
El número de arribos de naves con carga procedentes de puertos extranjeros y nacionales se distribuyó de la siguiente manera: Las capitanías con mayores arribos son Cartagena y Santa Marta.



■ Cartagen ■ Santa Mar ■ Barranquilla
■ Buenaventura ■ Otras

Número de arribos de naves con carga procedentes de puertos extranjeros, según tipo de nave

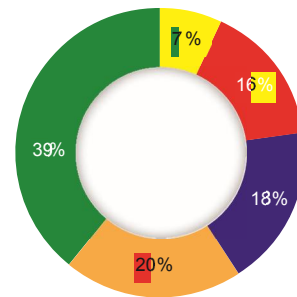
Los transportadores de contenedores son los buques que más ingresan al país, provenientes de puertos extranjeros, con un 39 % de participación, seguidos por buques de carga general y graneleros por volumen con un 18 % en ambos casos.



■ Buenaventura ■ Otras ■ Turbo
■ Tumaco ■ Bahía Solano

Número de arribos de naves con carga procedentes de puertos nacionales, según capitanía.

La capitanía que presenta mayor número de arribos desde puertos nacionales (cabotaje), es Buenaventura, seguida por la Capitanía de Puerto de Turbo.

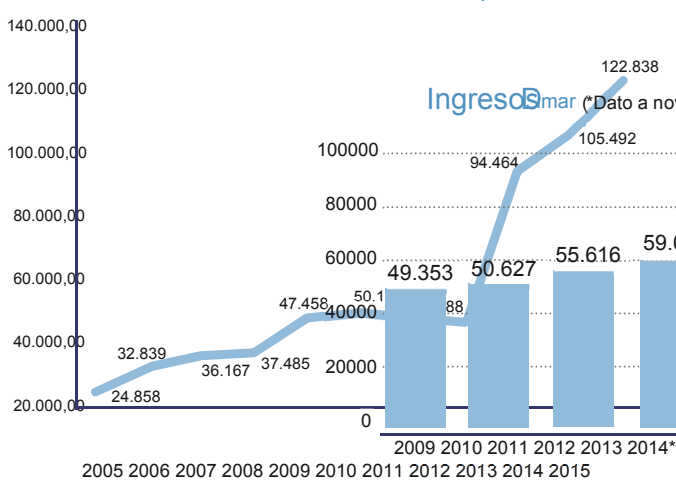


■ Transportador de Cont ■ Otros ■ Carga General
■ Granelero por Volú ■ Tranqueros

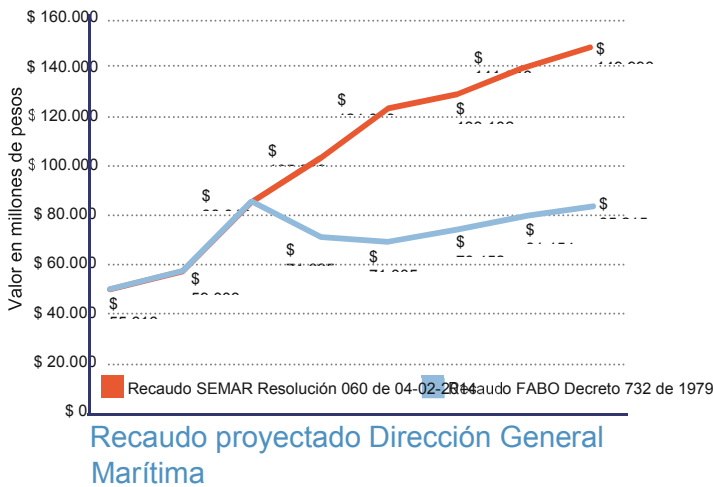
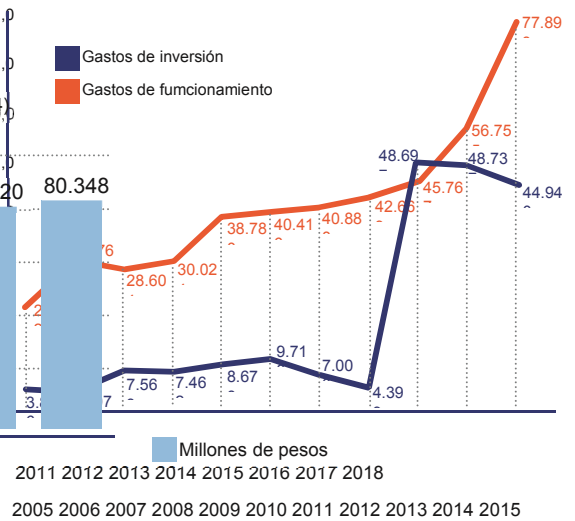
Análisis presupuestal de Dimar

Crecimiento y proyecciones.

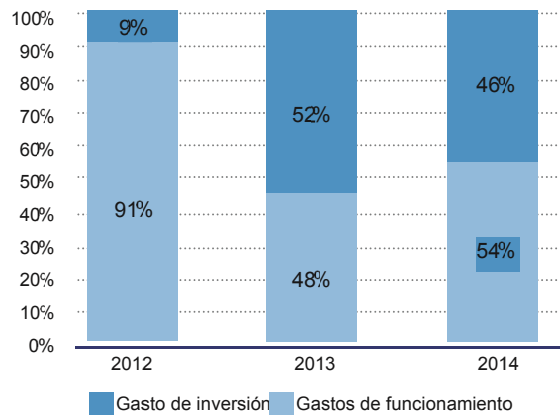
Histórico del presupuesto asignado (funcionamiento 2005 a 2015 e inversión) a Dimar 2005 a 2015



Histórico apropiación asignada a Dimar



Distribución del gasto en el presupuesto de Dimar



Tres años incrementando la eficiencia

Hechos y actividades que realizó Dimar entre el 2012 y el 2014

2012

- Migración del Sistema de Monitoreo Satelital (VMS) hacia el Sistema de información Geográfico (SIG) institucional Web, con la finalidad de mejorar el Sistema de Seguimiento de ruta por satélite VMS y todas sus funcionalidades, reducir costos de mantenimiento del software y utilizar la cartografía oficial emitida por la Autoridad Marítima Nacional. Lo anterior permitirá aumentar en la eficacia y eficiencia del control del tráfico marítimo en el territorio marítimo colombiano y la mejora de los procesos de intercambio de información VMS con las capitanías de puerto y la armada nacional, a través del módulo de consulta VMS web.
- conformación del comité interinstitucional de Bienes de Uso Público, integrado por diferentes entidades del orden local y regional. este comité se reúne mensualmente con el fin crear estrategias, desarrollar programas para contrarrestar las invasiones y evaluar las actuaciones realizadas.
- ingreso a la asociación internacional de ayudas a la navegación (iala) desde el 12 de marzo del 2012. Fortalecimiento institucional con el objeto de estandarizar la señalización marítima nacional para la seguridad marítima (seguridad de la vida humana y protección del medio marino).
- ingreso a la asociación Mundial de infraestructura de transporte acuático (Pianc) desde el 21 de junio del 2012. ello fortalecerá el desarrollo en la construcción, conservación y explotación de las vías navegables interiores y marítimas, zonas costeras y puertos en el país.
- Remuneración de la gente de mar: se emitió la Resolución 630 de noviembre del 2012, acorde con el artículo 7 de la Ley 658 de 2001, referente a la remuneración de los pilotos prácticos.
- Emisión de la Resolución No. 674 del 07 de diciembre del 2012, que tiene por objeto determinar las condiciones, los procedimientos y medidas de seguridad para la operación de unidades móviles, buques de apoyo y los buques de suministro que desarrollen actividades de exploración y explotación costa afuera.
- Se estableció el perfil de los inspectores del Estado Rector del Puerto y del Estado Bandera, incorporándose 18 inspectores (siete como inspectores del estado rector del Puerto y once para desempeñar funciones de reconocimiento por el de Bandera a naves colombianas).

2013

- Primer Foro de Seguridad integral Marítima. Se llevó a cabo como un evento académico para nivelar conocimientos entre la empresa privada y el sector público. contó con el apoyo de la primera y la participación activa del segundo, lo cual generó sinergias entre estos dos sectores en pos del desarrollo marítimo del país. el evento posicionó a la autoridad Marítima como ente articulador y promotor de las actividades marítimas.

Durante el certamen se realizaron discusiones frente a las necesidades del país, en diferentes frentes de desarrollo, generando compromisos entre el sector público y privado en beneficio del desarrollo marítimo del colombiano.

- en Barranquilla, entre el 29 de julio y el primero de agosto, tuvo lugar el taller regional sobre el régimen internacional de indemnización de Daños Debido a la contaminación por Hidrocarburos, organizado por D_{imar} en coordinación con la red Operativa de cooperación regional de autoridades Marítimas de las Américas, (rOCraM).



▲ Realización del Primer Foro de Seguridad Integral Marítima

- incremento de la producción editorial de Dimar en materia de contenido noticioso, científico, estadístico, didáctico y académico. como ejemplo están los boletines informativos del sector marítimo, tutoriales de servicio, boletines científicos, avisos a los navegantes y cartillas sobre tsunami, entre otros.

- reunión con el gremio marítimo y la autoridad local para socializar los temas de ayudas a la navegación, tráfico marítimo y separación de tráfico, con énfasis en las recomendaciones IALA y PIANC.

- Se recibió el premio excel Gel 2013, otorgado por ocupar el tercer puesto en la categoría 'Mejor iniciativa de Gobierno abierto', entre 192 entidades estatales, en la cual compitió con instituciones como el instituto colombiano de Desarrollo rural (incoder) y la Superintendencia de industria y comercio (Sic), quienes se llevaron el primer y segundo lugar, respectivamente.

- Participación en la ii reunión de intercambio Profesional de Seguridad Portuaria en América del Sur y Mejores Prácticas de Protección Marítima, realizada en Lima, Perú, con la participación de países como Argentina, Uruguay, Chile, Brasil, Perú, Ecuador, Estados Unidos de América y Canadá.

- Participación en el VI Foro internacional sobre Seguridad y Protección Marítima-Portuaria, organizado por la red PBiP internacional México, de la cual tomaron parte más de 20 países. en este foro se intercambiaron información sobre protección y seguridad marítima y se contó con conferencias de expertos sobre temas específicos relacionados con la actividad marítima y portuaria, y nuevas disposiciones OMI.



▲ Taller Regional sobre el Régimen Internacional de Indemnización de Daños debido a la Contaminación por Hidrocarburos, organizado por Dimar

- D_{imar} visitó algunas autoridades portuarias de España para afianzar conocimientos frente al manejo de las ayudas a la navegación. a través de estos encuentros, la entidad colombiana evidencia su compromiso con el desarrollo del sector marítimo del país y garantiza que para el 2014 continuará con la implementación del Sistema integral de Señalización para la Seguridad de la navegación Marítima en Colombia.

- Dimar inició en 2013 la era de renovación tecnológica, al incrementar la cobertura y la estandarización de la señalización marítima en todos los canales y puertos Seguridad y Protección Marítima-Portuaria del país.



▲ Participación en el VI Foro Internacional sobre

- la autoridad Marítima y la comisión colombiana del Océano se hicieron presentes en el lanzamiento del i Simulacro de Sismo y tsunami con Ecuador.
Por primera vez en la historia, Colombia llevó a cabo un simulacro de carácter binacional de sismo y tsunami, un ejercicio de coordinación para la gestión del riesgo entre países vecinos.

2014

- entre el 24 de noviembre y el primero de diciembre del 2014 se dio inicio a la auditoría Voluntaria para la administración Marítima colombiana, en el marco del Plan Voluntario de auditorías de los estados Miembros de OMi.
el equipo auditor fue constituido por expertos de Uruguay, Argentina y Chile, que visitaron la Armada Nacional, la Superintendencia de Puertos y Transporte, y la Dirección General Marítima en su sede central. También fueron a la Capitanía de Puerto y la estación de Control de Tráfico Marítimo de Cartagena.
el plan de auditorías OMi, que pasará a ser obligatorio para todos los estados miembros a partir de 2015, también le permitirá a Colombia seguir trabajando para fortalecer sus capacidades, procesos y procedimientos con miras a realizar una mejor implantación de los instrumentos emanados por OMi.
- la Dirección General Marítima, en apoyo al protocolo activado por el Ministerio de Salud Nacional para prevención contra el virus del Ébola, cuenta con el sistema Purpletrac, que permite hacer un rastreo y visualización de todas las embarcaciones próximas a las aguas jurisdiccionales y detectar naves que hayan visitado otros puertos.
con este sistema se obtiene al instante, a través de las redes de sistemas AIS (radiofrecuencia) terrestre y satelital, la última información de los perfiles de los buques relacionada con la seguridad, sanidad y demás inconvenientes que haya podido tener la nave dentro de los últimos diez puertos visitados.
- en julio, Dimar realizó en Bogotá un taller sobre 'Desafíos actuales de un centro de alerta de tsunami', al ser consciente de la amenaza de ese fenómeno para las costas colombianas y la responsabilidad que se adquiriría como punto focal de alerta por esta clase de eventos naturales.
el tema central estuvo orientado a conocer las lecciones aprendidas por el centro de alerta de Maremotos de Chile, que debió efectuar modificaciones importantes en sus sistemas de detección y en sus protocolos de acción con el fin de responder de manera efectiva frente a un nuevo tsunami.
- Durante la temporada vacacional de mitad de año, la Dirección General Marítima, a través de sus unidades regionales, se reunió

Protección marítima

Dimar ha tenido una responsabilidad esencial en la consolidación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), al ser la autoridad designada en Colombia que cumple de manera extraordinaria con esta delicada e importante responsabilidad. Su tarea contribuye con recomendaciones, orientaciones y asesorías a las instalaciones portuarias y armadores nacionales, en el diseño y puesta en funcionamiento de evaluaciones y planes de protección, labor que se complementa a través de la ejecución de las auditorías de verificación y certificación, entre otras tareas.

Paralelo a lo anterior, se han desarrollado ejercicios de escritorio exitosos (*tabletop exercise*), basados en una gestión de crisis en seguridad portuaria en los puertos de Buenaventura y Tumaco, con el auspicio de la Comisión Internacional Contra el Terrorismo (CICTE). En Cartagena, Coveñas y Santa Marta se han realizado varios simulacros con puestas en escena sobre crisis hipotéticas.

Tres años incrementando la eficiencia



▲ Simulacro de Carácter Binacional de Sismo y Tsunami, adelantado entre Colombia y Ecuador.

con el gremio marítimo de las jurisdicciones para evitar sucesos que afectaran el medio ambiente marino y para preservar la integridad de la vida humana en el mar.

Más de 163.000 pasajeros movilizados y 10.267 zarpes de naves se presentaron en esta temporada de vacaciones, cifra que evidencia un incremento considerable de turistas. Por esta razón, la autoridad Marítima puso a disposición de la ciudadanía personal capacitado, el cual entregó información sobre diferentes precauciones de seguridad.

- el pasado 29 de abril, en las instalaciones de la Dirección General Marítima –Sede central–, se realizó un conversatorio sobre los riesgos asociados a la exploración y Producción de Hidrocarburos, liderado por el doctor Felipe Iondoño, PhD de la Universidad de los Andes.

con este encuentro se estrechan vínculos estratégicos con las entidades involucradas en el tema, los cuales permitirán obtener las regulaciones y los conocimientos necesarios para avanzar de manera segura en el desarrollo sostenible del sector de hidrocarburos costa afuera en Colombia.

- en el marco de la II reunión extraordinaria de la red Operativa de cooperación regional de autoridades Marítimas de Centroamérica (rOCRAM-ca), que tuvo lugar en Santo Domingo, República Dominicana, Colombia fue aceptada por unanimidad como nuevo miembro de ésta.

Para rOCRAM-ca, nuestro país –a través de la autoridad Marítima nacional– se ha destacado por sus altos estándares en señalización marítima, cartografía, protección y manejo del ambiente marino, entre otros.

- en los últimos tres años se han emitido 18 normas técnicas Marítimas, entre las cuales se destaca el establecimiento de las especificaciones técnicas, equipos y elementos de seguridad personal mínimos, para las lanchas dedicadas al



▲ Reunión de Apertura de Auditoría Voluntaria de la OMI a la Administración Marítima Nacional.



▲ Sistema PurpleTRAC.

transporte de pilotos prácticos, según Resolución 672 del 2011.

Otra de esas normas tiene que ver con la consolidación del reglamento de catalogación, inspección y certificación de naves de bandera colombiana, a través de la resolución 220 de mayo del 2012 y la resolución 415 del 2014, cuya implementación, unida a la incorporación de planta de los Oficiales de Inspección de Abanderamiento (OFiaB), logró un mayor control en las naves nacionales, en especial en las jurisdicciones de Buenaventura, Tumaco, Barranquilla, Santa Marta, Cartagena y Coveñas.

también se llevó a cabo la adopción y establecimiento de las medidas y el procedimiento de control para verificar la gestión del agua de lastre y sedimentos a bordo de naves y artefactos navales

nacionales y extranjeros en aguas jurisdiccionales colombianas, según resolución 477 del 2012.

Igualmente se adoptó la Resolución 674 del 2012, que determina y establece las condiciones, los procedimientos y medidas de seguridad para el desarrollo de las operaciones de unidades móviles, buques de apoyo y buques de suministro que se realicen costa afuera. De la misma manera se dictó la resolución 022 del 2013, que establece medidas aplicables a todas las naves y artefactos navales de bandera colombiana y de bandera extranjera que realicen operaciones de transporte de hidrocarburos a granel, en áreas bajo jurisdicción de la Dirección General Marítima.

De forma similar se emitió la resolución 140 del 2013 que adopta las directrices para la realización de los reconocimientos médicos de la gente de mar.

Se dictó además la resolución 214 del 2013, que adopta la norma nacional sobre gestión para la seguridad operacional de naves y artefactos navales y la prevención de la contaminación. Del mismo modo se aprobó la resolución 494 del 2013, mediante la cual se otorga reconocimiento a un instituto prestador del servicio de salud (IPS) para expedir certificaciones médicas de aptitud física para la gente de mar, de conformidad con lo establecido en el convenio de Formación, titulación y Guardia de la Gente de Mar 78, enmendado.

Así mismo, la Resolución 576 del 2013 establece los criterios para la delegación de funciones en las sociedades de clasificación de naves y artefactos navales.

Y la Resolución 610 del 2014 fija normas generales que rigen el uso de simuladores en la formación y/o capacitación náutica. también se emitieron circulares sobre las enmiendas de

aceptación tácita a los convenios SOLAS (convenio internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974/78), MarPOL (convenio



▲ Dimar realizó en Bogotá un taller sobre 'Desafíos Actuales de un Centro de Alerta de Tsunami'.



▲ internacional para Prevenir la contaminación del Mar por los Buques

Tres años incrementando la eficiencia

1973/78), cOlrEG (reglamento internacional para Prevenir los Abordajes de 1972.) y STCW (Convenio internacional sobre normas de Formación, titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1995, enmendado).

igualmente se hizo un diagnóstico normativo, en consenso con el gremio, sobre el tema 'costa afuera', en el que se resaltan las competencias de las distintas entidades relacionadas en el tema y el rol de Dimar.

Otros

- la autoridad Marítima nacional, consiente de la necesidad de estar a la vanguardia de los temas legales marítimos y con el ánimo

La Dirección General Marítima, a través de sus unidades regionales, se reunió con el gremio marítimo de las jurisdicciones para evitar sucesos que afectaran el medio ambiente marino



▲ Aspecto del conversatorio sobre los riesgos asociados a la exploración y producción de hidrocarburos.

La ROCRAM-CA reconoce a nuestro país por sus altos estándares en señalización marítima, cartografía, protección y manejo del ambiente marino, entre otros.

de facilitar procesos y procedimientos, atendiendo las necesidades del sector, se encuentra en permanente trabajo en cuanto a la modernización de temas legales, coordinación interinstitucional con diferentes agencias del estado y estudio continuo de las tendencias jurídicas internacionales, con el fin de fortalecer su ejercicio institucional.

- Dimar participó en escenarios interinstitucionales ante entidades del Gobierno nacional, jueces de la república y el gremio marítimo, con el objeto de concertar acciones que provean soluciones a los diferentes problemas que aquejan a la entidad y el sector. entre ellos se destaca el acompañamiento y coordinación con el Grupo contencioso del Ministerio de Defensa, dentro del proceso ejecutivo laboral 'inG Pensiones y cesantías S.a. contra MDnDiMar', en el cual se ordenó el secuestro de la impresora duplicadora 12 OFFSet, marca roland Práctica y unas cuentas de la entidad .
- Dimar elaboró igualmente el Manual de investigación técnica de Seguridad de Siniestros Marítimos, en cumplimiento del código de investigación de Siniestros Marítimos OMI resolución 255(84)-, así como también la resolución mediante la cual se aprueba el manual y el diagrama de flujo de actividades (Procedimientos).
- la entidad hizo el acompañamiento y coordinación, junto con el Ministerio de Defensa nacional, a las gestiones adelantadas por la Procuraduría General de la nación, con relación a la actuación del



municipio de turbo, al dar inicio al proceso de cobro coactivo en contra de las entidades mencionadas por las obligaciones en la participación de la contraprestación

▲ Visita oficial de Otto Noack Sierra, director ejecutivo de COCATRAM a la DIMAR



señalada en la ley 1ª de 1991, desde el año 2001 al 2012, por una deuda aproximada a 33.000 millones de pesos.

- Dimar realizó una gestión ante el tribunal administrativo de San andrés, dentro de una acción popular de naves abandonadas, con la que finalmente se logró que se ordenara el hundimiento de las naves tarU ii y tarU iii.
- la autoridad Marítima elaboró el test de Proporcionalidad, en cumplimiento del fallo de la corte constitucional dentro de la acción de tutela interpuesta por la comunidad de la Boquilla en contra del Hotel las américas, por violación al derecho fundamental de consulta previa. Dicho test se incluyó en la nueva resolución que otorgó el permiso al hotel, luego de que no se llegara a un acuerdo con la comunidad.
- Dimar realizó un trabajo interinstitucional con la Superintendencia de notariado y registro, el instituto colombiano agustín codazzi y el incoder, en el tema de recuperación de bienes de uso público.
- también participó en la elaboración de la Política Pública de Bienes

Tres años incrementando la eficiencia

de Uso Público, en conjunto con la Procuraduría General de la nación.

- la entidad colaboró, igualmente, en un trabajo interinstitucional para la construcción de un modelo sostenible en las islas del rosario y San Bernardo, liderado por Minambiente en cumplimiento de la sentencia proferida por el consejo de estado, dentro de la acción Popular interpuesta por reynaldo Muñoz.
- la autoridad Marítima hizo un seguimiento y apoyo técnico en el cumplimiento de la sentencia proferida por el consejo de estado dentro de la acción Popular contra el Hotel Hilton.
- Dimar realizó un acercamiento interinstitucional con el Ministerio de trabajo sobre aspectos relacionados con el convenio de trabajo Marítimo 2006.
- Del mismo modo hizo parte del trabajo interinstitucional con el Ministerio de comercio exterior dentro del proyecto de implementación de aparatos no intrusivos para requisa de personas, contenedores, etc.

Cobro persuasivo y coactivo

- el Grupo legal Marítimo realizó el acompañamiento correspondiente a las capitanías de puerto en las diligencias de cobro persuasivo de las obligaciones a favor de la Dirección General Marítima, con el cual se recaudó una cartera de \$67.543.032. También se remitió a las autoridades un total de 374 expedientes (con corte a noviembre del 2014) del Grupo de Obligaciones litigiosas del Ministerio de Defensa nacional.

Fallos en investigaciones jurisdiccionales y administrativas

El Grupo Legal Marítimo proyectó las siguientes decisiones dentro de los procesos y actuaciones de competencia del Director General Marítimo:

Fallos en investigaciones por Violación a Normas de la Marina Mercante:

Año 2012:	72
Año 2013:	28
Año 2014:	55
Total:	155

Fallos en investigaciones por Ocupación Indevida en Bienes de Uso Público:

Año 2012:	06
Año 2013:	17
Año 2014:	17
Total:	40

Fallos en investigaciones por Siniestro Marítimo:

Año 2012:	39
Año 2013:	147
Año 2014:	47
Total:	233

TOTAL: 428 expedientes fallados entre los años 2012 y 2014

Rumbo al ‘continente blanco’



El buque ARC

“20 de Julio”, con 102 almas a bordo entre tripulantes, científicos y periodistas, zarpó el pasado 16 de diciembre de Cartagena, rumbo a la península Antártica. La expedición está dirigida por la Armada Nacional y busca “iniciar la segunda fase del Programa Nacional Antártico de Colombia, que consiste en viajar al ‘continente blanco’ para realizar investigación permanente”.

En palabras del oceanógrafo Capitán de Navío Ricardo Molares, Director del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas, y

director científico de la expedición: “vamos a elaborar cartografía en una zona de gran tráfico marítimo, no solo de barcos de investigación sino de cruceros turísticos. Parece mentira, pero en pleno siglo XXI esta región aún

no está completamente mapeada. Y esto lo haremos como un importante aporte a la seguridad marítima mundial”.

Informe del Revisor Fiscal

Con base en la calificación de los componentes, obtenida en la evaluación de la Gestión y Resultados, la Contraloría General de la Republica fenece la cuenta de la Dirección General Marítima por la vigencia fiscal correspondiente al año 2012.

En lo que respecta a la vigencia 2013 y 2014, la Contraloría no ha **adelantado la respectiva evaluación.**

Condiciones en que se encuentra el sistema contable de la Entidad
(Resolución 354 de 2007 proferida por la Contaduría General de la Nación)

Número	Evaluación del control interno contable	Puntaje obtenido	Interpretación
1	Control interno contable	4,94	Adecuado
1.1	Etapas de reconocimiento	4,97	Adecuado
1.1.1	Identificación	5,00	Adecuado
1.1.2	Clasificación	5,00	Adecuado
1.1.3	Registro y ajustes	4,92	Adecuado
1.2	Etapas de revelación	4,83	Adecuado
1.2.1	Elaboración de estados contables y demás informes	5,00	Adecuado
1.2.2	Análisis, interpretación y comunicación de la información	4,67	Adecuado
1.3	Otros elementos de control	5,00	Adecuado
1.3.1	Acciones implementadas	5,00	Adecuado



www.dimar.mil.co Línea Anticorrupción 01 8000 911 670
dimar@dimar.mil.co



[dimarcolombia](#)



[dimarcolombia](#)



[DimarColombia](#)



[Dimar Autoridad
Marítima Colombiana](#)



[@DimarColombia](#)

