



# INFORME RESULTADOS DE INDICADORES

Vigencia 2017

GRUPO DE PLANEACIÓN

**Tabla de Contenido**

1. Introducción -----3

2. Metodología -----3

1. Direccionamiento Institucional – G1-----4

2. Planeación – G2 ----- 14

3. Jurídico – G3 ----- 57

4. Relaciones Internacionales - G4 ----- 64

5. Reglamentación – G5 ----- 66

6. Gestión de la Información para la Seguridad en la Navegación Marítima – M1 ----- 67

7. Servicio de Tráfico Marítimo – M2 ----- 75

8. Protección del Medio Marino – M3 ----- 84

9. Litorales y Áreas Marinas – M7 ----- 116

10. Gestión Marítima – M9----- 125

11. Gestión de Personal - A1 ----- 129

12. Gestión Administrativa y Financiera - A2----- 131

13. Gestión Informática y de Comunicaciones – A3----- 133

14. Evaluación – E1 ----- 136

3. Conclusiones y Recomendaciones----- 139

## 1. Introducción

El presente informe se realiza con el objeto de realizar un seguimiento a la gestión institucional a partir del desempeño de los indicadores de gestión medidos durante el año 2017 en cada proceso, en el, se revisa el nivel de cumplimiento obtenido frente a las metas establecidas en el sistema de información establecido para tal fin.

## 2. Metodología

El principal fundamento del Control de Gestión es evaluar los procesos desarrollados y los resultados obtenidos durante intervalos planificados, un seguimiento adecuado permite tomar decisiones frente al desempeño institucional, por lo anterior, según lineamientos internos:

*“El seguimiento es realizado por parte de los Responsables de Proceso, quienes deben verificar el comportamiento y tendencia de sus indicadores y tomar las acciones correspondientes de manera oportuna. Para tal fin, deben recopilar la información trimestralmente a través del ejercicio de Autoevaluación de Proceso y verificar no sólo los resultados obtenidos, sino también la estructura del indicador y si este aporta para medir el cumplimiento de objetivos tanto del proceso como institucionales. El seguimiento de los indicadores, también se puede realizar a través de las acciones preventivas, correctivas o de mejora continua que el proceso documente producto de éste análisis.*

*A través de la consolidación de las autoevaluaciones trimestrales, el Grupo de Planeación evalúa el cumplimiento de los objetivos y el resultado de los indicadores del sistema (riesgos, procesos, planes, etc.), a través de reuniones periódicas definidas para tal fin.”<sup>1</sup>*

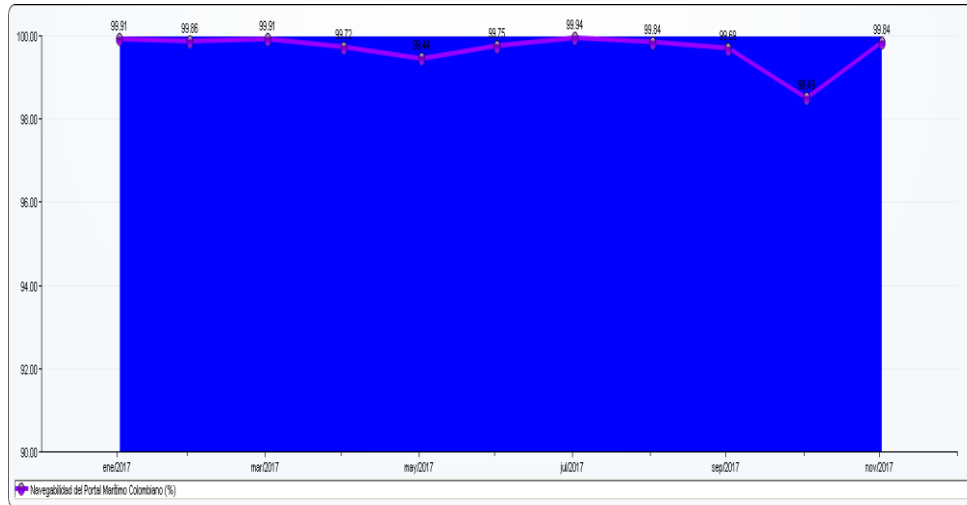
El seguimiento a la gestión se realiza a través del monitoreo de metas programadas en el espacio de Autoevaluación de Proceso y se mide por medio de indicadores de gestión que registran los procesos en el desarrollo de las actividades que se adelantan en la entidad permitiendo con esto, determinar el porcentaje de avance o cumplimiento por proceso.

---

<sup>1</sup> G3-00-GUI-003 FORMULACIÓN Y SEGUIMIENTO DE INDICADORES v3

## 1. Direccionamiento Institucional – G1

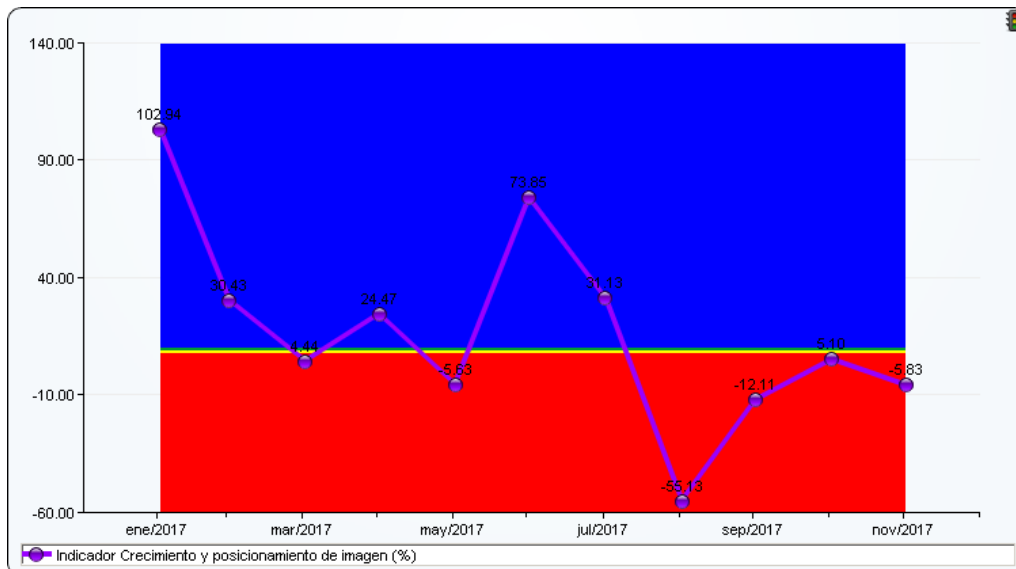
### *Indicador Navegabilidad del Portal Marítimo Colombiano*



### **Efectos**

Durante los meses de noviembre y diciembre. Contenido editorial con errores. Todo esto se mitiga con el informe de prensa y realizando una verificación minuciosa en todo el Portal Marítimo Colombiano. Se está desarrollando el cambio y el mejoramiento para la accesibilidad y usabilidad del PMC.

### *Indicador Crecimiento y Posicionamiento de Imagen*



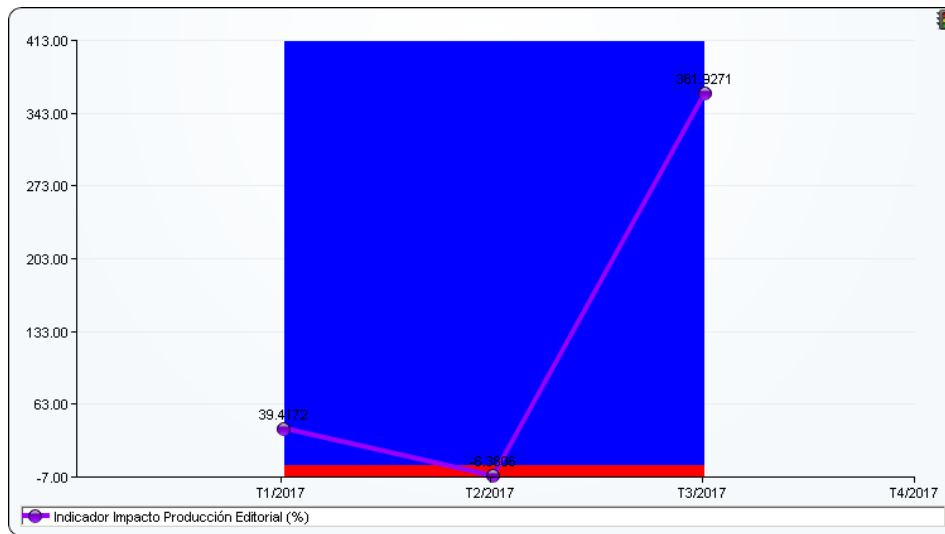
**Causas**

Teniendo en cuenta el corte del mes, por cuestiones contractuales, para el diciembre solo se presentó registro de 132 noticias en medios masivos de comunicación hasta el 16 de diciembre. Lo que refleja, por estadística, una baja en los impactos con relación al mes anterior que sí se midió completo (del 01 al 30 nov).

**Efectos**

Baja en la estadística de posicionamiento con relación al mes anterior. En todo caso, la imagen institucional no se ve afectada, pues durante el todo el mes de diciembre se presentaron apariciones en medios masivos de comunicación, por lo que el número real de apariciones es mayo que el reportado hasta el 16 de diciembre.

***Indicador Impacto Editorial***



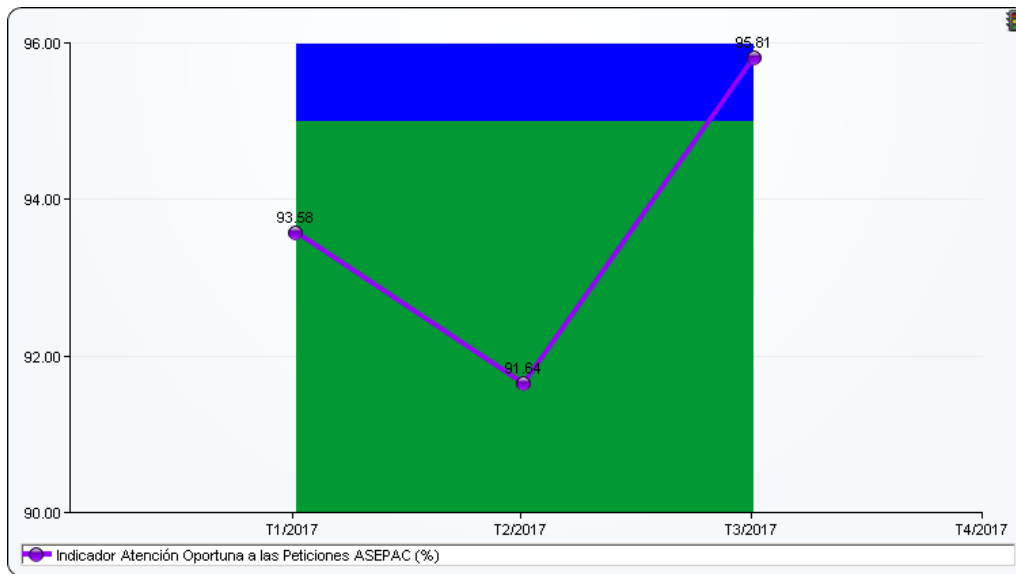
**Causas**

El registro del indicador de impacto editorial del cuarto trimestre de 2017 bajó en un 45.8 % en razón a la época del año reportada, teniendo en cuenta que el mayor reporte de acceso a los repositorios en línea de las publicaciones de Dimar (Cecoldo, Issuu y Entrelibros) pertenece a la comunidad académica y científica, y esta tiene una descenso en su actividad durante las últimas seis (06) semanas del año.

**Soluciones**

Dar continuidad a la promoción de la producción editorial de Dimar a través de los canales institucionales (PMC y redes sociales institucionales) y del blog proporcionado por la librería virtual de Entrelibros.

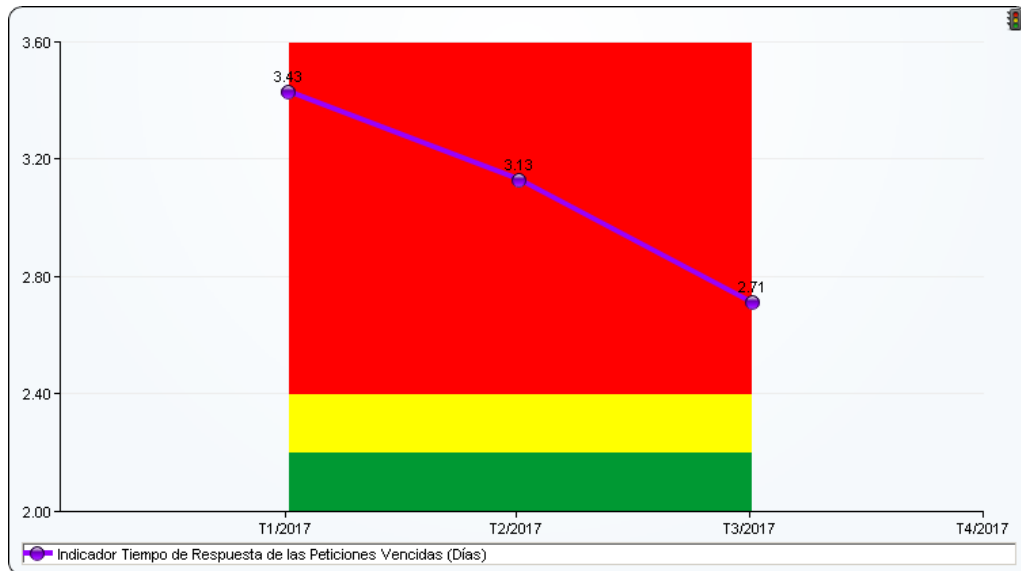
### Indicador Atención Oportuna a las Peticiones ASEPAC



#### Efectos

Incumplimiento de los plazos estipulados para la respuesta de peticiones.

### Indicador Tiempo de Respuesta de las Peticiones Vencidas



#### Causas

Las respuestas dadas por los gestores se están dando sin contar los tiempos que toma en las peticiones las etapas de revisión, firma y radicado, omitiendo el radiograma remitido donde se brindan instrucciones sobre el tiempo de remisión oportuna de peticiones para revisión y/o firma.

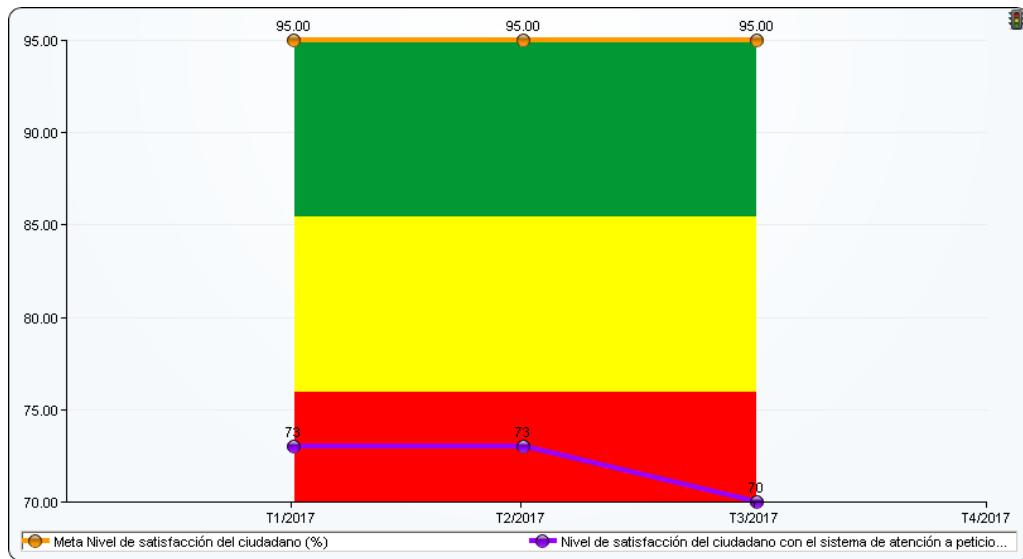
**Efectos**

Incumplimiento de los plazos señalados para la atención de peticiones radicadas por los ciudadanos.

**Soluciones**

1. Informe diario de peticiones implementado desde diciembre de 2016, ha permitido tener un control sobre las peticiones lo cual ha permitido mejoras en los tiempos de vencimiento de las peticiones,
2. Se encuentra en proceso de actualización el formato de seguimiento a peticiones lo cual facilitará el control de respuesta por parte de los gestores
3. Se está llevando control de las respuestas entregadas por las dependencias donde exponen los motivos de incumplimiento de los plazos señalados, lo anterior con el fin de realizar análisis de las causas expuestas e identificar las oportunidades de mejora correspondientes en cada área.
4. Se reportará a Grudhu los incumplimientos de plazos por parte de los gestores de PQRS.

***Nivel de Satisfacción del Ciudadano con el Sistema de Atención a Peticiones***



**Causas**

1. Los usuarios manifiestan la no recepción de respuestas o imposibilidad para validar la información, lo cual no corresponde con la realidad ya que el correo lleva adjunto el oficio de respuesta, la causa se relaciona con falta de conocimiento por parte del usuario
2. Los usuarios relacionan los tiempos de respuesta de las PQRS con los tiempos que toman los trámites para ser finalizados.

**Efectos**

Se evidenció mejoramiento en la percepción de servicio por parte del ciudadano, donde manifestaron a Dimar como una entidad cercana al usuario, agilidad en la respuesta a las

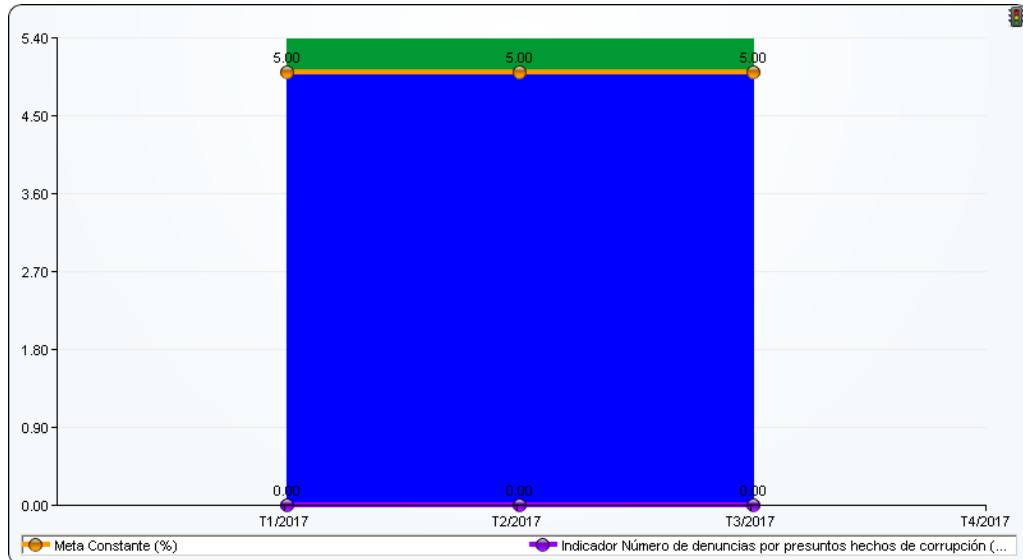
peticiones, se cumple con las expectativas referente a las respuestas emitidas a los ciudadanos.

**Soluciones**

1. Se continúa con el seguimiento a las respuestas de las peticiones calificadas de forma negativa o con observaciones que permitan conocer la insatisfacción del usuario con el objeto de aplicar acciones de mejora para que el usuario pueda contar con la información o aclaración frente a la inconformidad manifestada.

2. La mayoría de calificaciones negativas se deben a falta de conocimiento por parte de los usuarios para el acceso a las respuestas de las peticiones, lo cual se está trabajando a través de los seguimientos donde se informa el proceso de consulta al ciudadano.

***Indicador Número de Denuncias por Presuntos Hechos de Corrupción***

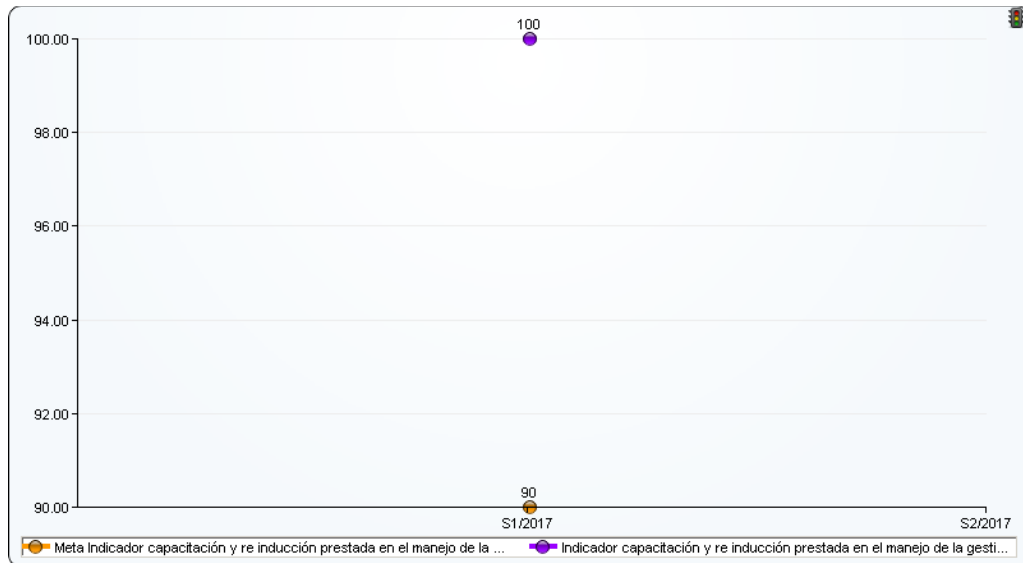


**Efectos**

No genera afectaciones a los objetivos planteados en el plan anticorrupción 2017.



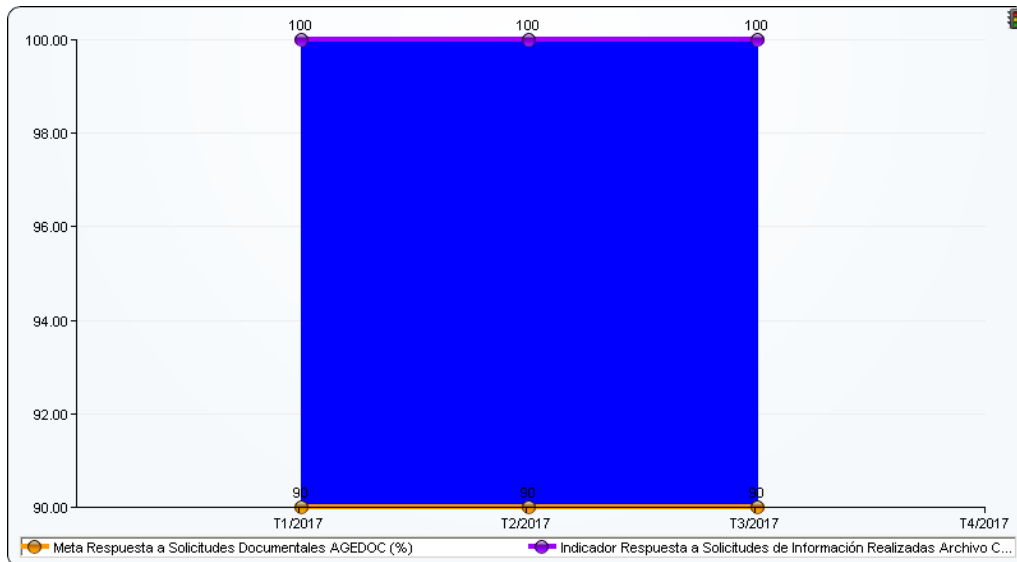
### Indicador Capacitación y Re Inducción Prestada en el Manejo de la Gestión Documental



#### Efectos

Se realizaron 66 capacitaciones de 66 solicitadas a nivel nacional para el primer semestre del año 2017.

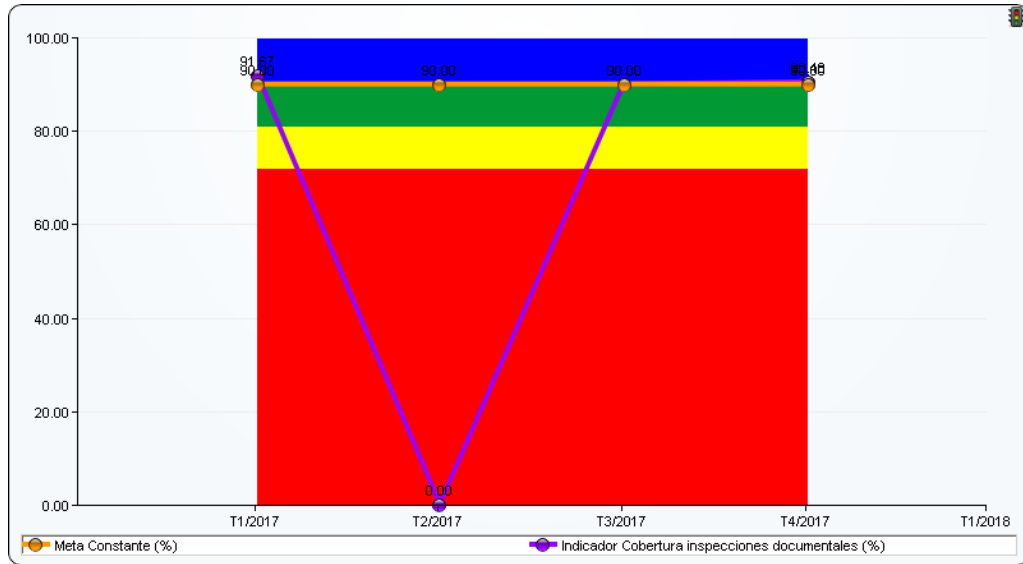
### Indicador Respuesta a Solicitudes Documentales AGEDOC



#### Efectos

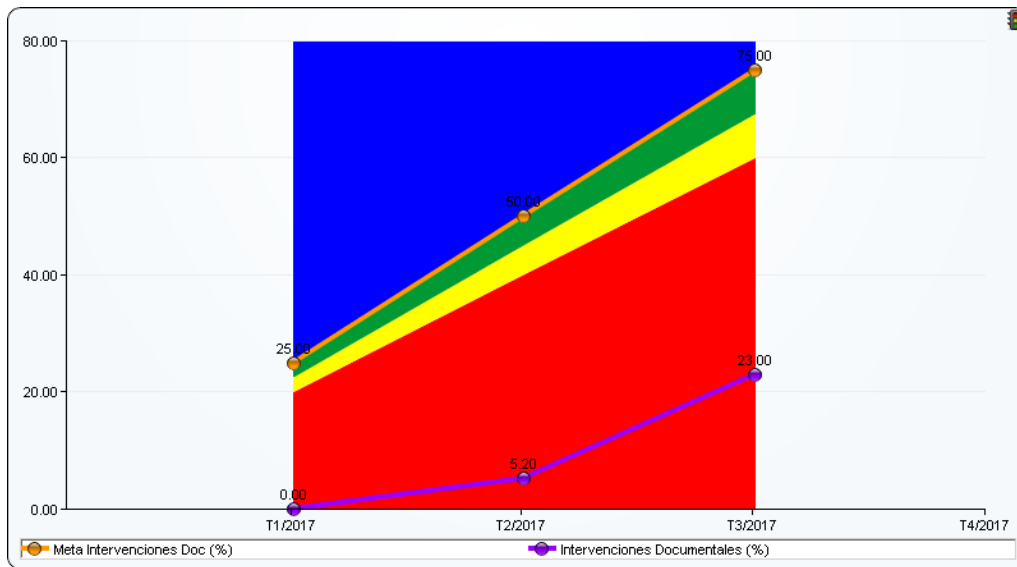
Se cumple y supera la meta se respondieron 1098 solicitudes de información de 1151 recibidas, las 53 restantes no pudieron ser contestadas por no contar con soportes físico ni digital.

### Indicador Cobertura Inspecciones Documentales



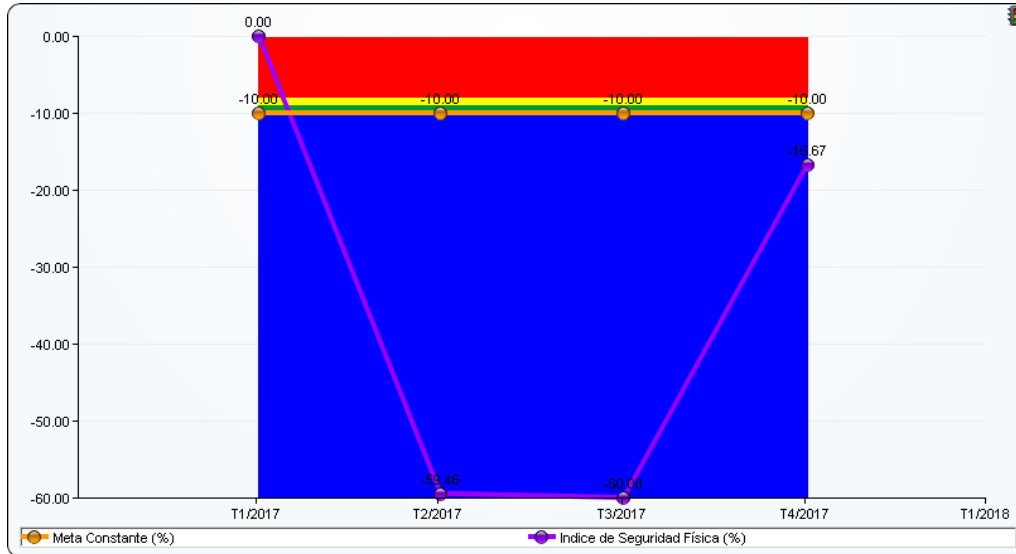
Durante el III trimestre se cumple la meta al 90%, ejecutando 18 inspecciones de 20 programadas para el periodo.

### Indicador Intervenciones Documentales



Se realizó el 100% de los 225 ML contratados.

### Indicador Novedades Presentadas en Seguridad



**Causas**

Los incidentes las causas en el sector de parqueaderos son debidos que el personal dejó el fichero en el hogar.

Los soportes de esta situación puede ser verificada físicamente en la oficina del Área de Seguridad DIMAR debido que es información calificada como clasificada porque contiene información personal

**Efectos**

De los incidentes en el parqueadero se pierde el control de las zonas comunales.

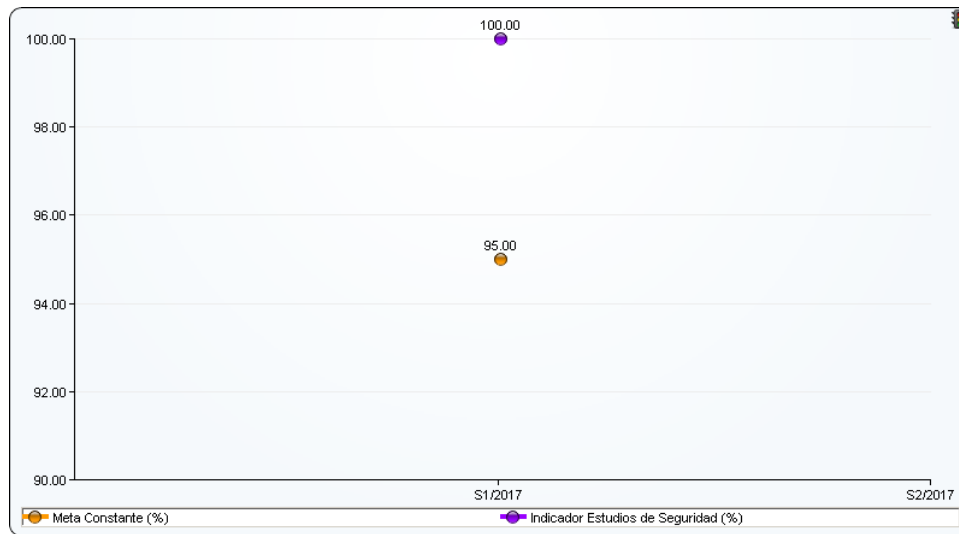
Los soportes de esta situación puede ser verificada físicamente en la oficina del Área de Seguridad DIMAR debido que es información calificada como clasificada porque contiene información personal.

**Soluciones**

Mantener verificación de las zonas comunales y se enviaron los respectivos correos electrónicos donde se subsanó la novedad sin ser recurrentes.

Los soportes de esta situación puede ser verificada físicamente en la oficina del Área de Seguridad DIMAR debido que es información calificada como clasificada porque contiene información personal.

## ***Indicador Estudios de Seguridad***



### **Causas**

- Detectar con antelación personal que no es acto para ser nombrado de planta o contratado por el Sector Defensa por posibles casos; judiciales, penales, investigativos o por suministrar información y documentación adulterada o falsificada.
- Mitigar posibles actos de corrupción dentro de la institución.

### **Efectos**

- Verificamos los antecedentes disciplinarios, administrativos y jurídicos de los candidatos en procesos de selección en varios niveles de profundización.
- Análisis de la información recolectada establecemos el grado de confiabilidad de sus candidatos y el nivel de riesgo al contratarlos.
- Realizar un análisis de riesgos completo en las contrataciones públicas que se lleven a cabo por parte DIMAR, verificando y corroborando si la persona que se postula al proceso de selección es realmente quien dice ser; el objetivo de esto, es evaluar la confiabilidad y veracidad de la información de los candidatos e igualmente se realizar un análisis de riesgo sobre posible lavado de activos en las actividades económicas que se ejecutan por parte DIMAR.

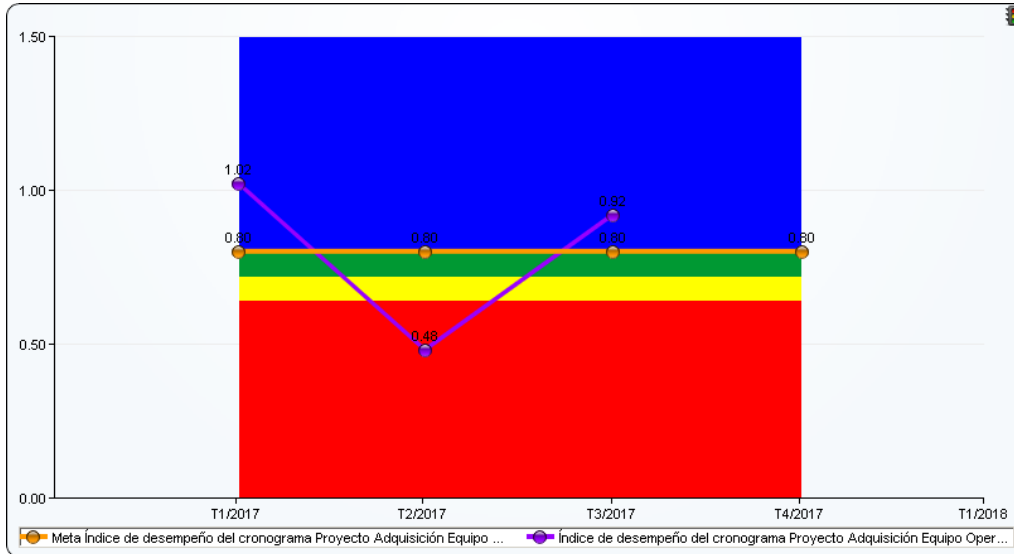
### **Soluciones**

- Verificamos los antecedentes disciplinarios, administrativos y jurídicos de los candidatos en procesos de selección en varios niveles de profundización.
- Análisis de la información recolectada establecemos el grado de confiabilidad de sus candidatos y el nivel de riesgo al contratarlos.
- Realizar un análisis de riesgos completo en las contrataciones públicas que se lleven a cabo por parte DIMAR, verificando y corroborando si la persona que se postula al proceso de selección es realmente quien dice ser; el objetivo de esto, es evaluar la confiabilidad y veracidad de la información de los candidatos

e igualmente se realizar un análisis de riesgo sobre posible lavado de activos en las actividades económicas que se ejecutan por parte DIMAR.

## 2. Planeación – G2

### *Índice de Desempeño del Cronograma Proyecto Adquisición Equipo Operacional.*



El índice de desempeño del cronograma (SPI) es una medida de eficiencia del cronograma que se expresa como la razón entre el valor ganado y el valor planificado. Refleja la medida de la eficiencia con que el equipo del proyecto está utilizando su tiempo. Un valor de SPI inferior a 1,0 indica que la cantidad de trabajo llevada a cabo es menor que la prevista. Un valor de SPI superior a 1,0 indica que la cantidad de trabajo efectuada es mayor a la prevista. Para la vigencia 2017 se estableció como meta del indicador 0,8 dejando una holgura de 0,2 con respecto al estándar, teniendo en cuenta el proceso de madurez de la Entidad en Gestión de Proyectos.

#### **Causas**

El indicador se encuentra en escala de cumplimiento sobrepasando la meta de 0,8 y estando muy cerca a la meta del estándar (1).

#### **Efectos**

El valor de SPI inferior a 1,0 (0,92) indica que la cantidad de trabajo efectuada es menor a la prevista. Esto se dio por retrasos en el subproyecto Sistema de Seguridad Integral Náutico y Portuario en comparación con lo planeado. Está pendiente de firma el contrato para la Adquisición de Equipos de la ECTMF de Barranquilla.

Se encuentra en proceso de estructuración el proceso de adquisición del Buque Hidrográfico Multipropósito.

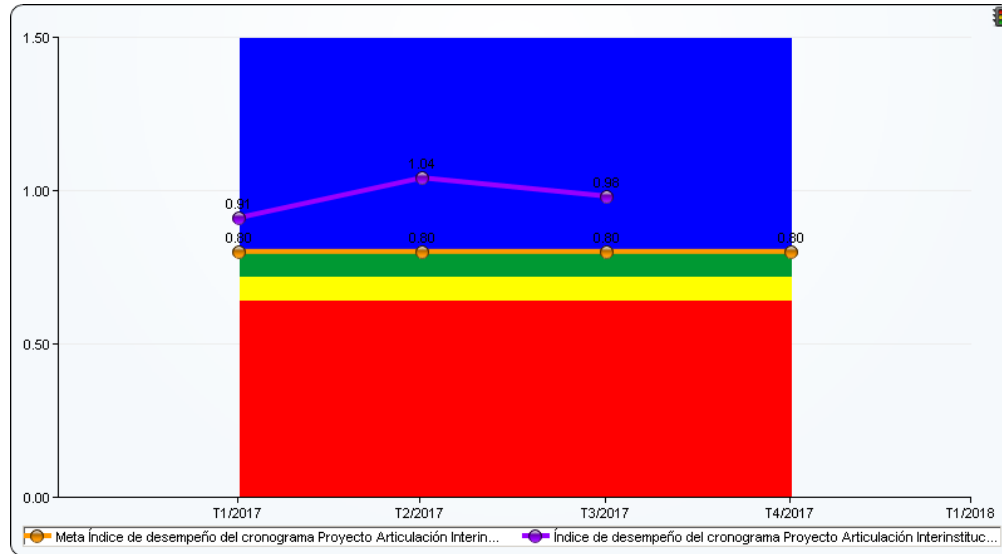
#### **Soluciones**

GPLAD realizará seguimiento al proyecto.

La Gerencia del proyecto (ASIMPO) deberá gestionar con los involucrados; Sr. DIMAR, asesores, SUBAFIN y proveedor

Los valores pueden ser consultados directamente desde el formato G2-FOR-047 del proyecto con corte septiembre.

### ***Índice de Desempeño del cronograma Proyecto Articulación Interinstitucional***



A continuación se presenta el análisis del resultado de Índice de desempeño del cronograma Proyecto Articulación Interinstitucional 2017-II

#### **Causas**

El indicador se encuentra en escala de cumplimiento sobrepasando la meta de 0,8 y estando muy cerca a la meta del estándar (1).

#### **Efectos**

El valor de SPI inferior a 1,0 (0,98) indica que la cantidad de trabajo efectuada es menor a la prevista, en un nivel muy insignificante. Esto se dio por el avance del subproyecto Fortalecimiento de las Relaciones Externas de DIMAR.

Se presentaron novedades por la disponibilidad de las dependencias intervenidas en el levantamiento de los entregables.

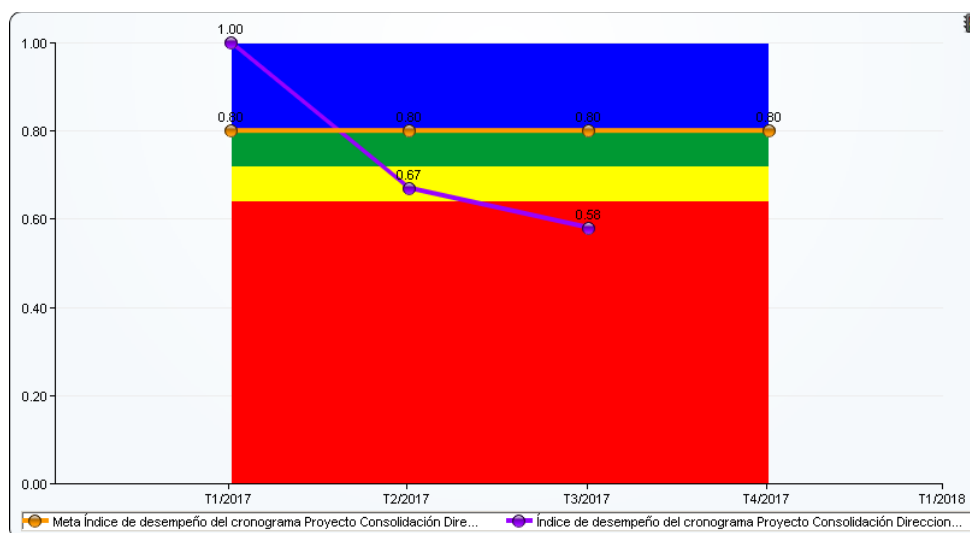
#### **Soluciones**

El Gerente de Proyecto y su equipo de trabajo debe intensificar el acompañamiento a las Dependencias de la Sede Central por parte de los integrantes del proyecto y soporte en la Gerencia del Proyecto.

Así mismo, se manifestó dar inicio a la priorización de temas con el apoyo de juicio de expertos.

Los valores pueden ser consultados directamente desde el formato G2-FOR-079 del proyecto con corte septiembre.

## Índice de desempeño del cronograma Proyecto Consolidación Direccionamiento



### **Causas**

El valor de SPI inferior a 1,0 (0,58) indica que la cantidad de trabajo efectuada es menor a la prevista en un nivel considerable. Esto se dio por retrasos de los subproyectos:

- \*Implementación de estándares para la gestión de portafolios, programas y proyectos
- \*Programa Nacional de Archivo.

### **Efectos**

\*Implementación de estándares para la gestión de portafolios, programas y proyectos: El 28 de julio de 2017, mediante Resolución 0506 - 2017 se declaró desierto el proceso de selección abreviada de menor cuantía 219-SUBAFIN-2017 para la adquisición del Sistema de Información para la Gestión de Portafolio, Programas y Proyectos. Esto produjo que se atrasara el cronograma del proyecto necesitándose de un mayor esfuerzo de trabajo en el último trimestre de la vigencia.

\*Programa Nacional de Archivo: Por retrasos en el proceso contractual del componente de archivo físico, el avance por mes se vio afectado. Se requiere coordinación del supervisor con el proveedor para la realización del trabajo contratado en el tiempo establecido.

### **Soluciones**

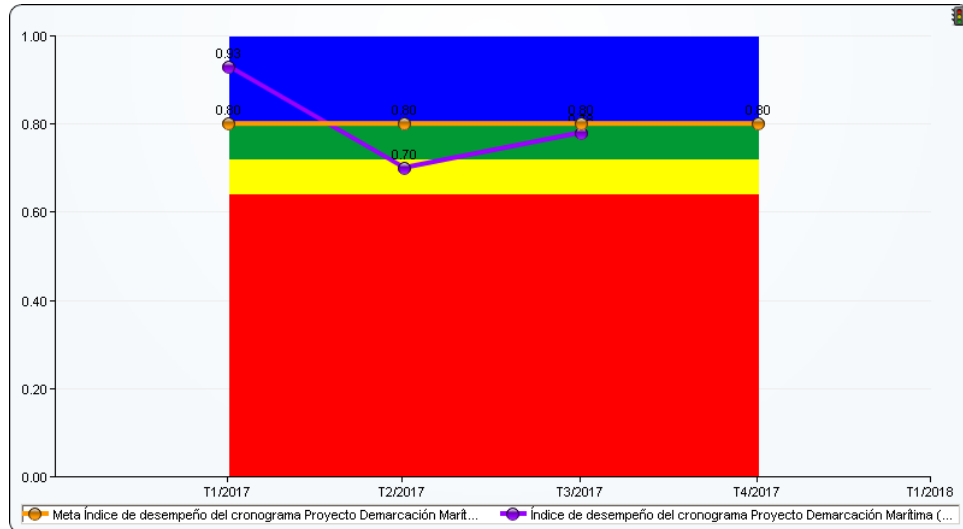
\*Implementación de estándares para la gestión de portafolios, programas y proyectos: Apertura de un nuevo proceso contractual. Adjudicación en el mes de octubre. Seguimiento detallado del cronograma en el IV trimestre de la vigencia. Prioridad de tareas para la ejecución del proyecto.

\*Programa Nacional de Archivo: avance del componente de archivo físico según intervención realizada.

Los valores pueden ser consultados directamente desde el formato G2-FOR-047 del proyecto con corte septiembre.



### Índice de desempeño del Cronograma Proyecto Demarcación Marítima



El índice de desempeño del cronograma (SPI) es una medida de eficiencia del cronograma que se expresa como la razón entre el valor ganado y el valor planificado. Refleja la medida de la eficiencia con que el equipo del proyecto está utilizando su tiempo. Un valor de SPI inferior a 1,0 indica que la cantidad de trabajo llevada a cabo es menor que la prevista. Un valor de SPI superior a 1,0 indica que la cantidad de trabajo efectuada es mayor a la prevista. Para la vigencia 2017 se estableció como meta del indicador 0,8 dejando una holgura de 0,2 con respecto al estándar, teniendo en cuenta el proceso de madurez de la Entidad en Gestión de Proyectos.

#### **Causas**

El indicador se encuentra en escala de cumplimiento estando cercano a la meta de 0,8. Sin embargo, existe diferencia significativa con la meta del estándar (1)e.

#### **Efectos**

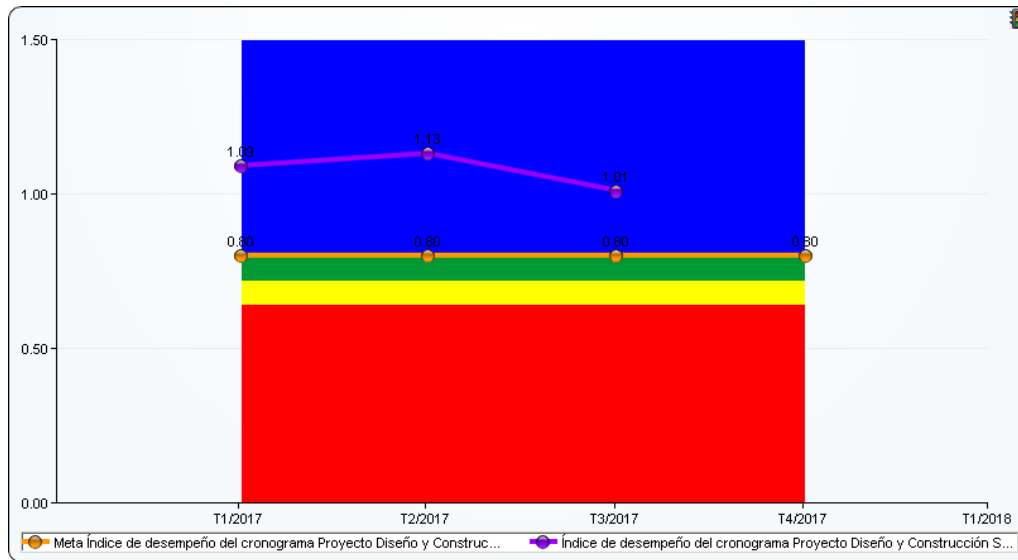
El valor de SPI inferior a 1,0 (0,78) indica que la cantidad de trabajo efectuada es menor a la prevista. Esto se dio por retrasos del subproyecto Plan Nacional de Señalización en comparación con el plan de desempeño de DIMAR.

#### **Soluciones**

Para los componentes de adquisición de linternas, la Gerencia del proyecto debe gestionar y coordinar las actividades contractuales con SUBAFIN y el proveedor. Para el componente de Golfo de Morrosquillo se debe dar seguimiento al cumplimiento de requisitos del Sistema de Ayudas a la navegación.

Los valores pueden ser consultados directamente desde el formato G2-FOR-047 del proyecto con corte septiembre. Y formato G2-FOR-079

### Índice de desempeño del Cronograma Proyecto Diseño y Construcción Sedes



A continuación se presenta el análisis de los resultados del índice de desempeño del cronograma del proyecto Diseño y Construcción de Sedes.

#### **Causas**

El indicador se encuentra en escala de cumplimiento sobrepasando la meta de 0,8 y estando muy cerca a la meta del estándar (1).

#### **Efectos**

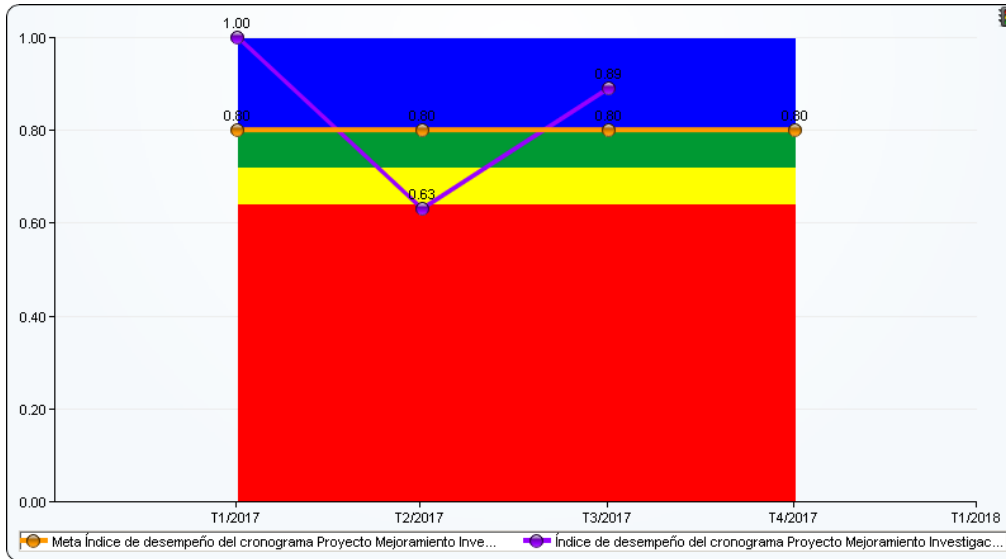
El valor de SPI superior a 1,0 (1,01) indica que la cantidad de trabajo efectuada es mayor a la prevista en un nivel muy insignificante. Esto se dio por el avance de obra del subproyecto Construcción Edificio Barranquilla.

#### **Soluciones**

Se debe continuar con las gestiones desde la Gerencia para el cumplimiento del cronograma del proyecto.

Los valores pueden ser consultados directamente desde el formato G2-FOR-079 del proyecto con corte septiembre

### ***Índice de desempeño del Cronograma Proyecto Mejoramiento Investigación***



#### **Causas**

El indicador se encuentra en escala de cumplimiento sobrepasando la meta de 0,8. Sin embargo, presenta diferencias con la meta del estándar (1).

#### **Efectos**

El proyecto se vio afectado por el subproyecto Producción de Información Temática para la Administración de los Litorales en su componente Base Cartográfica Digital del Litoral Pacífico, debido a que presentan retrasos en el mapeo (zona 1 - norte de la Ciudad de Tumaco y zona 2 sur de la ciudad de Buenaventura), por condiciones climáticas adversas, y retrasos en el avance en el postprocesamiento de los productos, consecuencia de diferencias en los criterios de control de calidad del contratista

Así mismo, se presentan retrasos en la contratación de adquisiciones de los proyectos CECOLDO y ICEMAN.

#### **Soluciones**

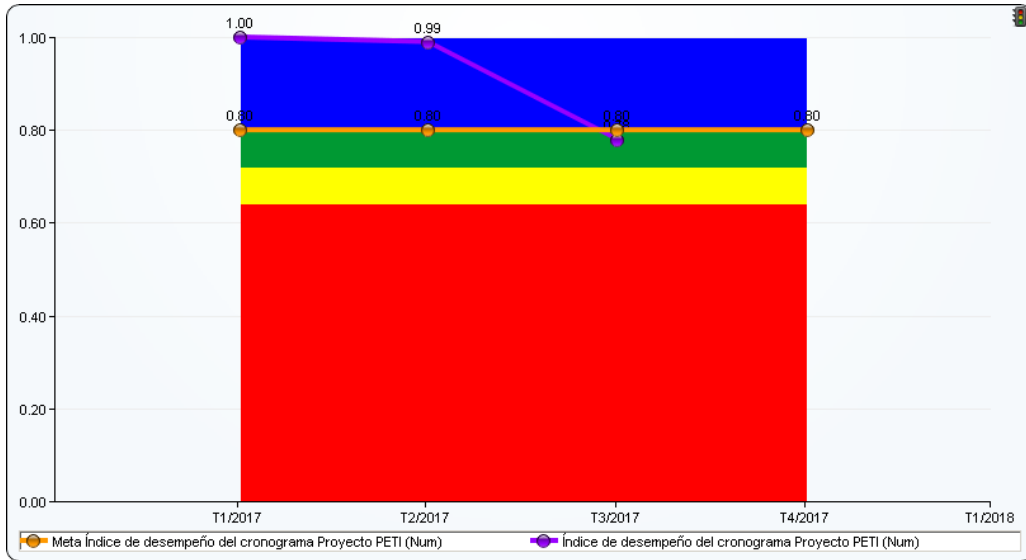
El equipo de proyecto (Litorales) se compromete a

- Realización de planes de vuelos a 1200, 1500 y 2000 pies para mitigar los efectos climáticos.
- Reuniones de seguimiento al avance por parte del contratista.
- Desarrollo de control de calidad riguroso a las zonas entregadas.

Los proyectos ICEMAN y CECOLDO deberán realizar coordinaciones con SUAFIN y proveedores para la contratación de adquisiciones

Los valores pueden ser consultados directamente desde el formato G2-FOR-079 del proyecto con corte septiembre.

### Índice de desempeño del cronograma Proyecto PETI



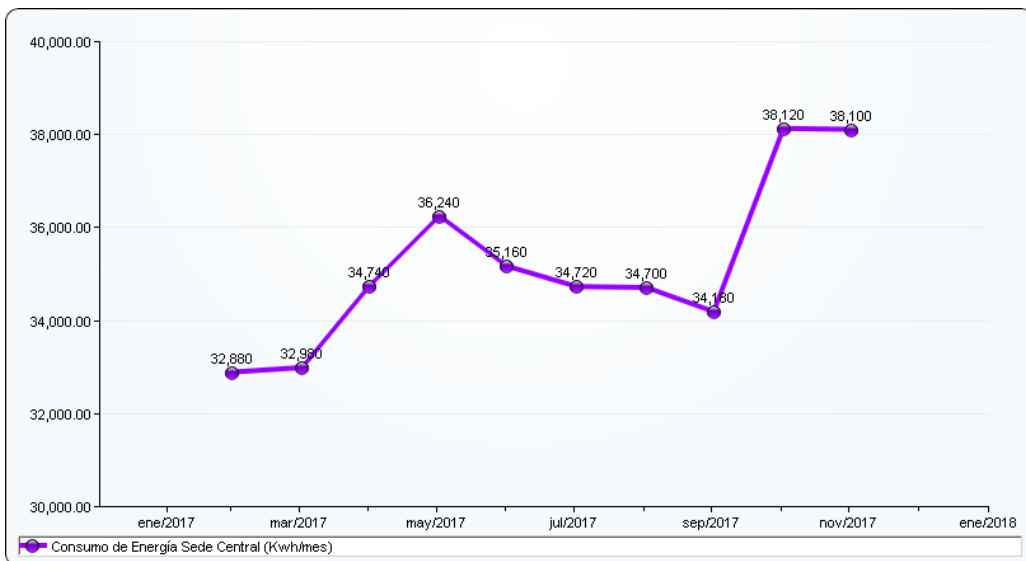
#### **Causas**

El indicador se encuentra en escala de cumplimiento estando cerca a la meta de 0,8. Sin embargo, se presentan diferencias con respecto a la meta del estándar (1).

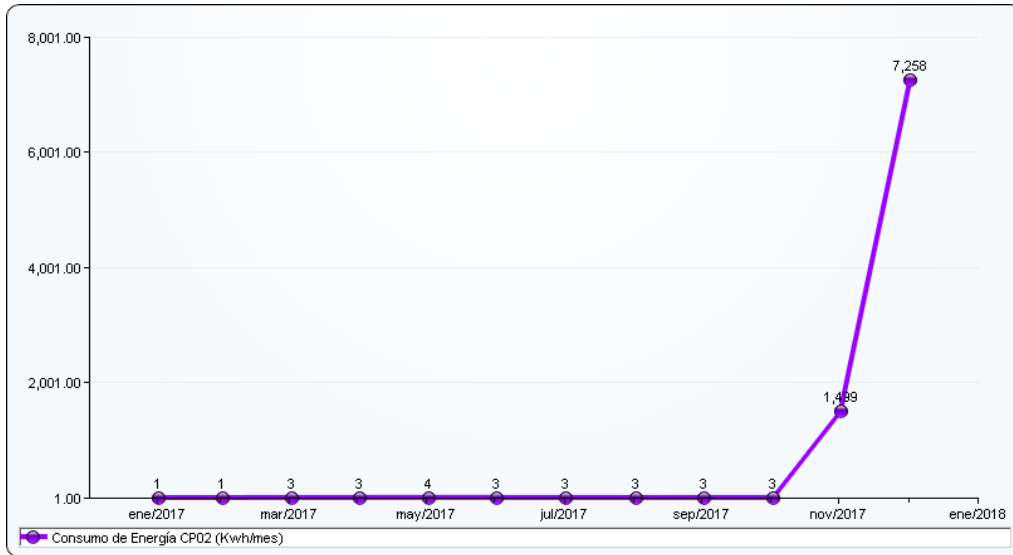
#### **Efectos**

El valor de SPI inferior a 1,0 (0,78) indica que la cantidad de trabajo efectuada es menor a la prevista. Esto se dio por el retraso en el pago del componente de Oportunidades y Soluciones del Modelo de Arquitectura Empresarial.

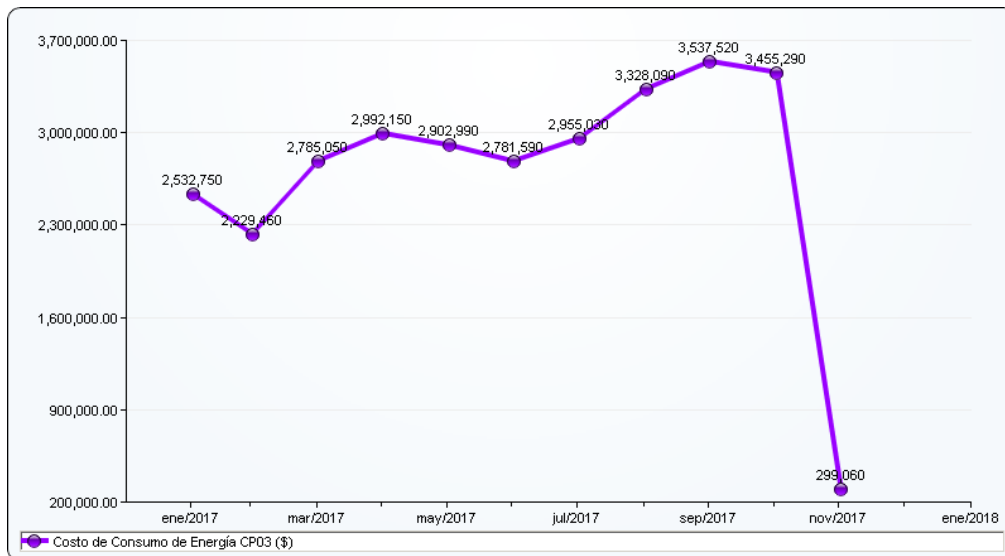
### Índice de Consumo de Energía Sede Central



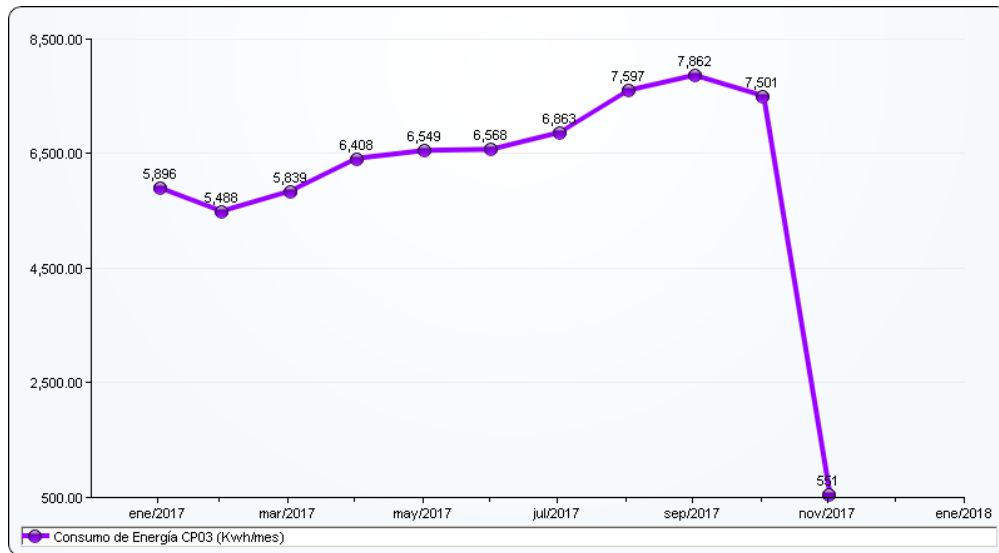
### Índice de Consumo de Energía CP02



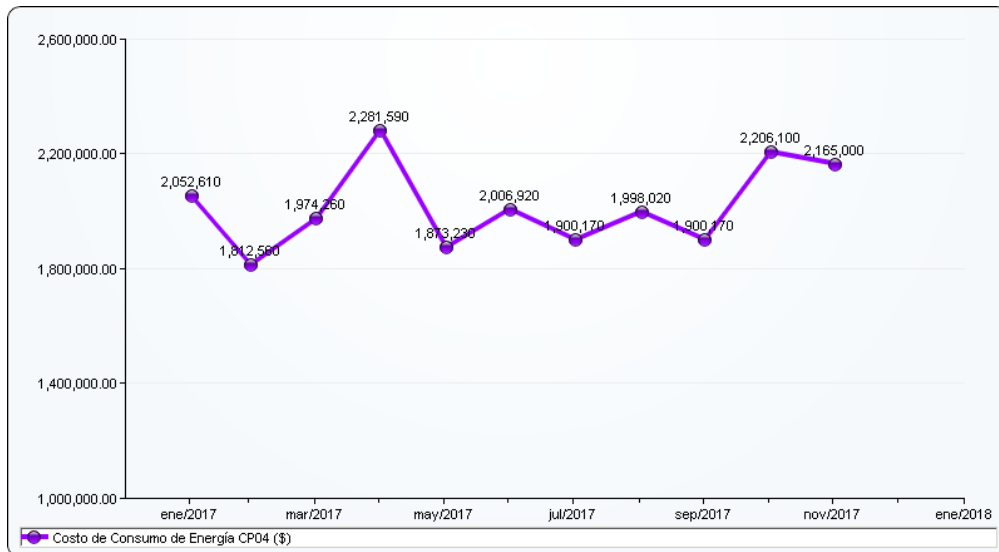
### Índice de Costo de Consumo de Energía CP03



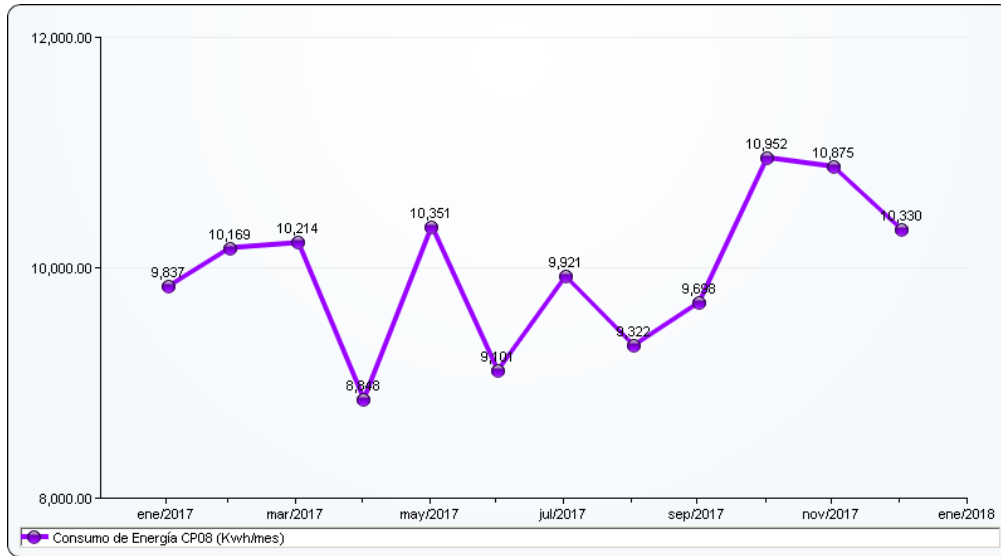
### Índice de Consumo de Energía CP03



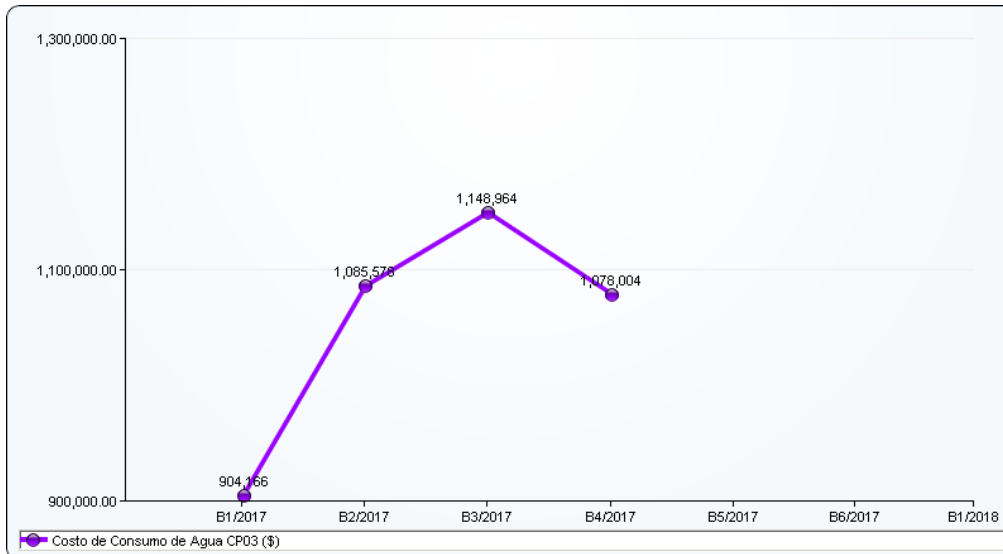
### Índice de Costo de Consumo de Energía CP04



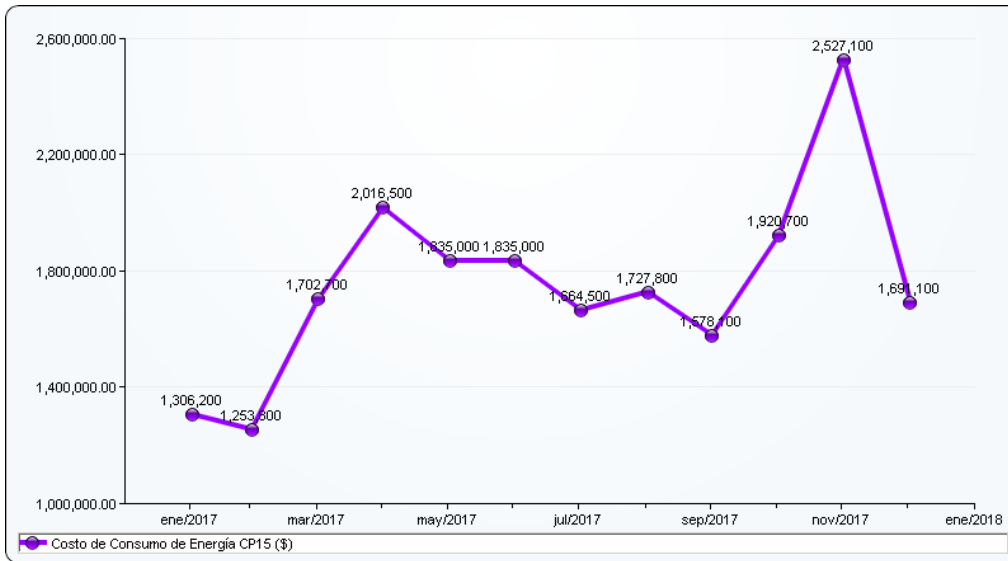
### Índice de Consumo de Energía CP08



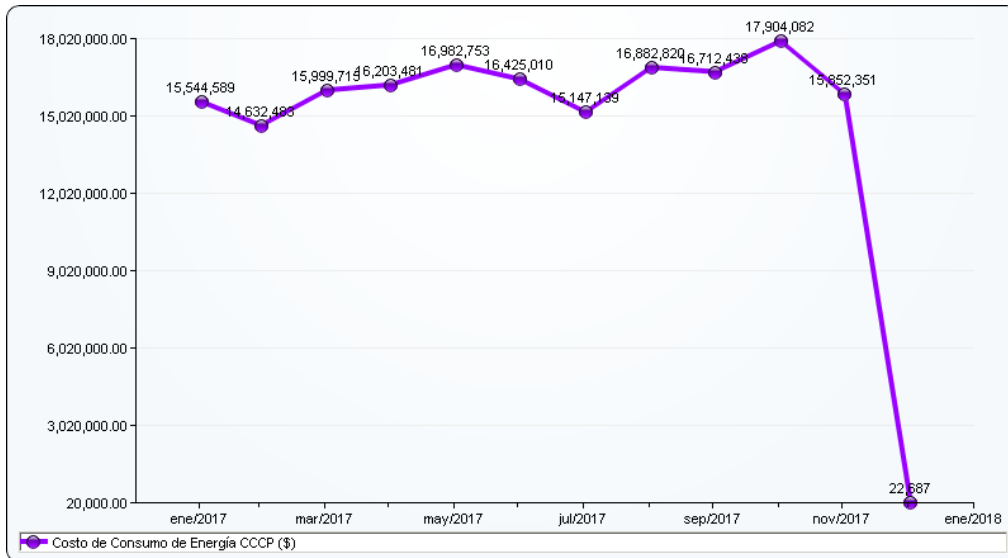
### Índice de Costo de Consumo de Agua CP03



### Índice de Costo de Consumo de Energía CP15

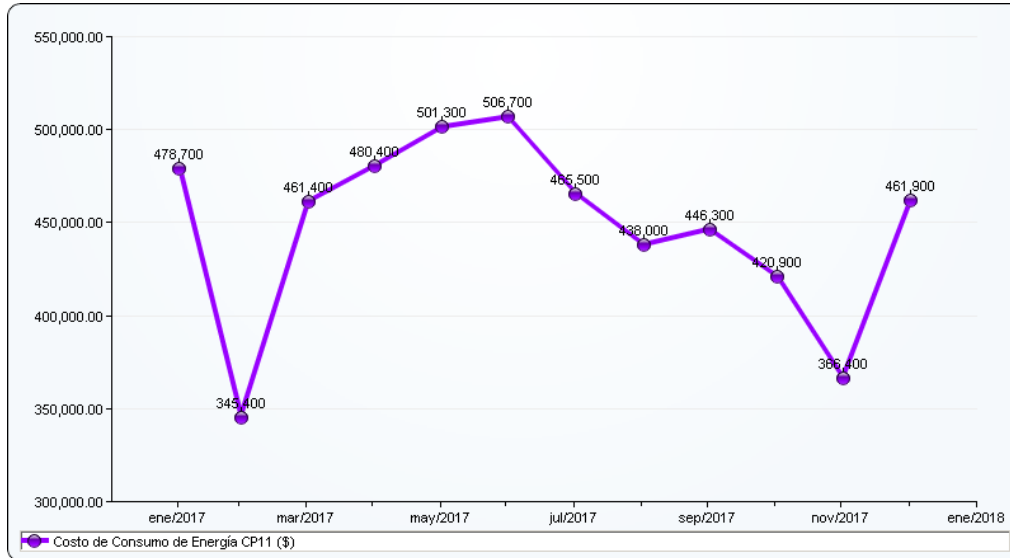


### Índice de Costo de Consumo de Energía CCCP





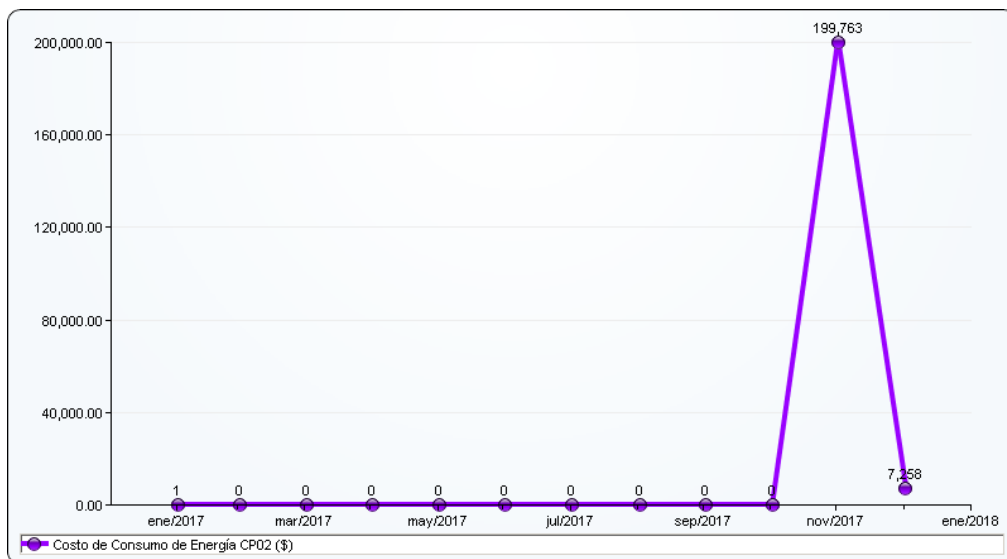
### Índice de Costo de Consumo de Energía CP11



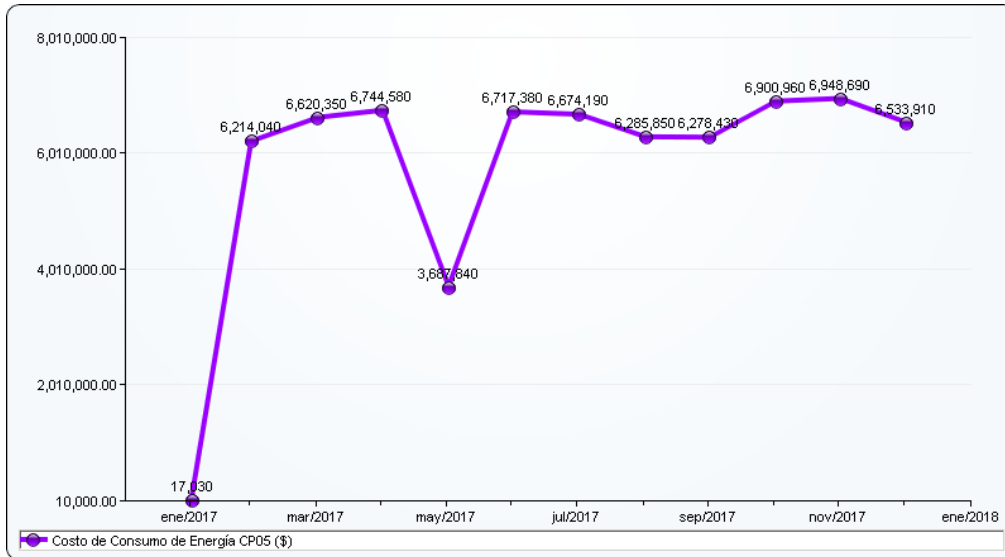
#### Efectos

De acuerdos al clima que enfrentamos en este municipio se ha implementado el uso más frecuente de los aires acondicionados en las oficinas, eso ha generado un incremento en el costo del recurso natural.

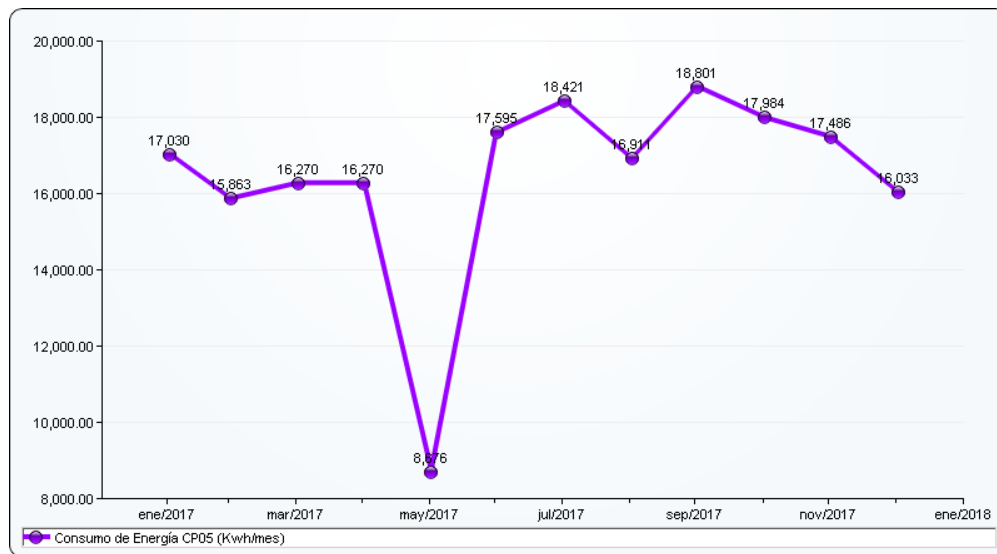
### Índice de Costo de Consumo de Energía CP02



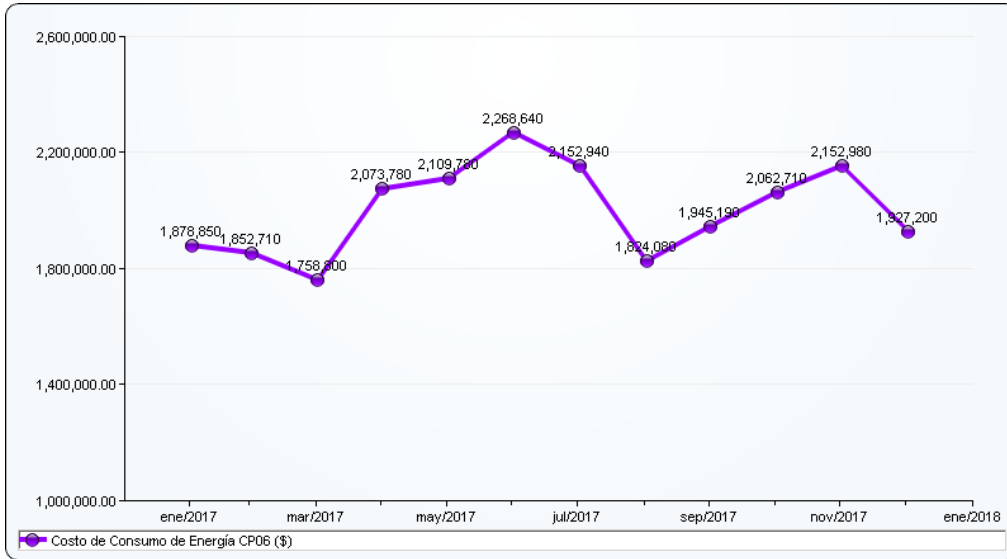
### Índice de Costo de Consumo de Energía CP05



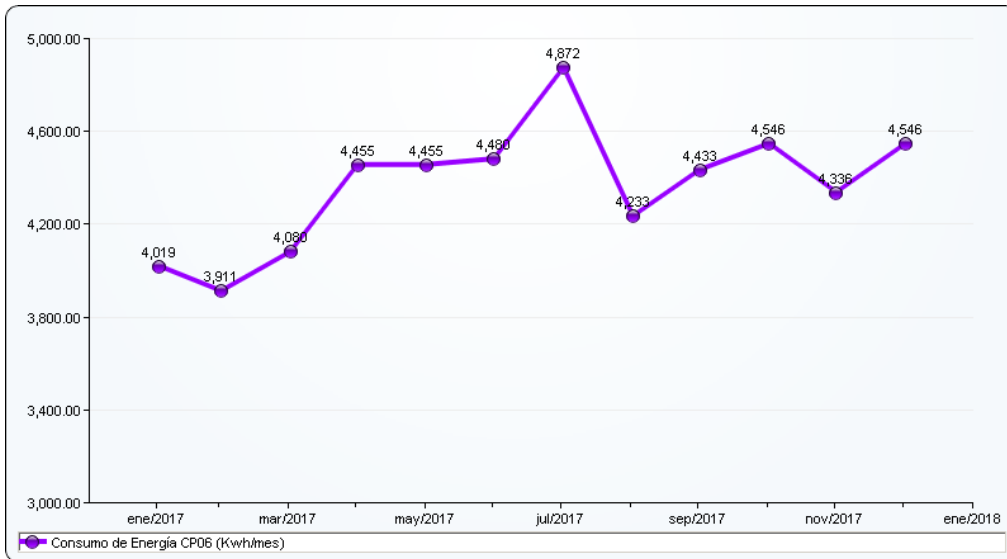
### Índice de Consumo de Energía CP05



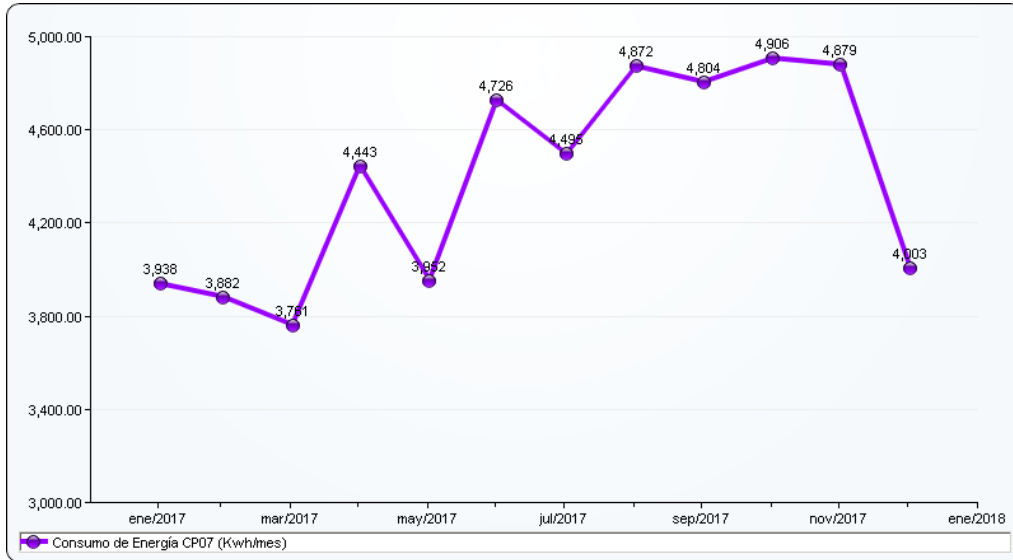
### Índice de Costo de Consumo de Energía CP06



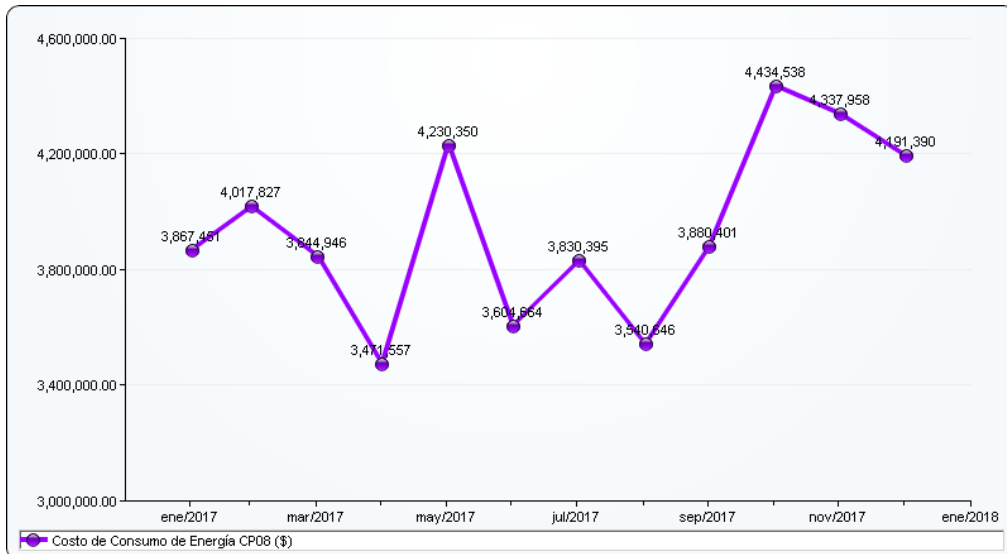
### Índice de Consumo de Energía CP06



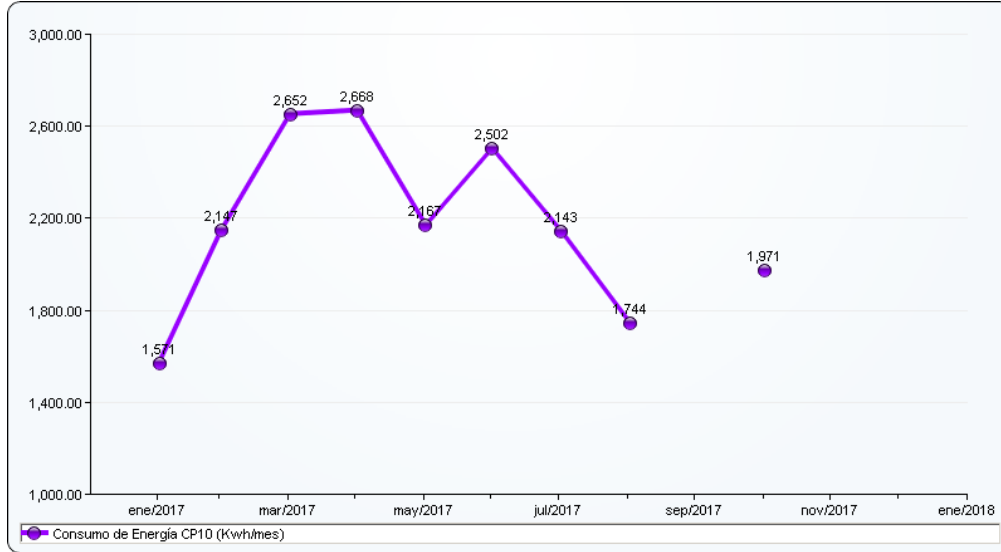
### Índice de Consumo de Energía CP07



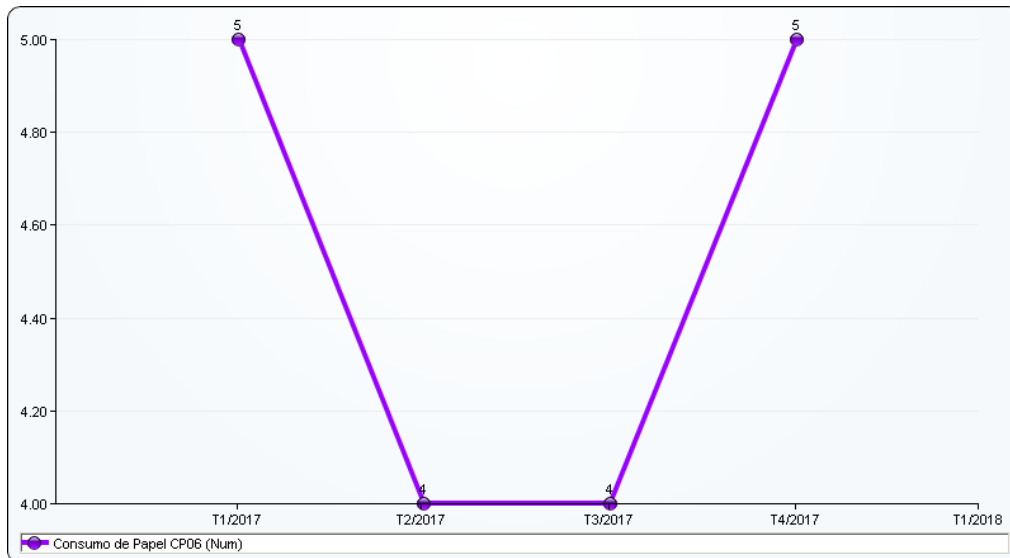
### Índice de Costo de Consumo de Energía CP08



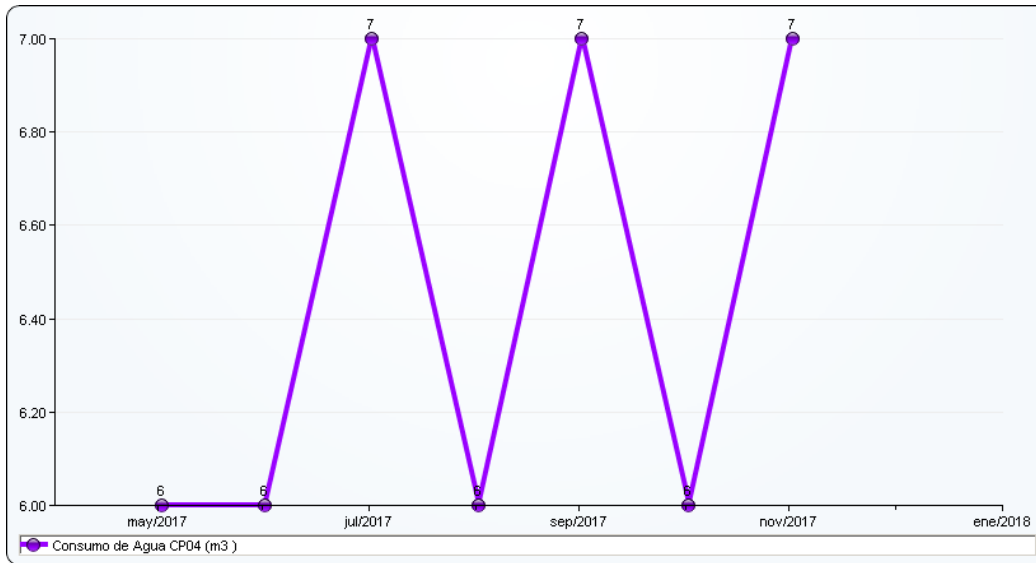
### Índice de Consumo de Energía CP10



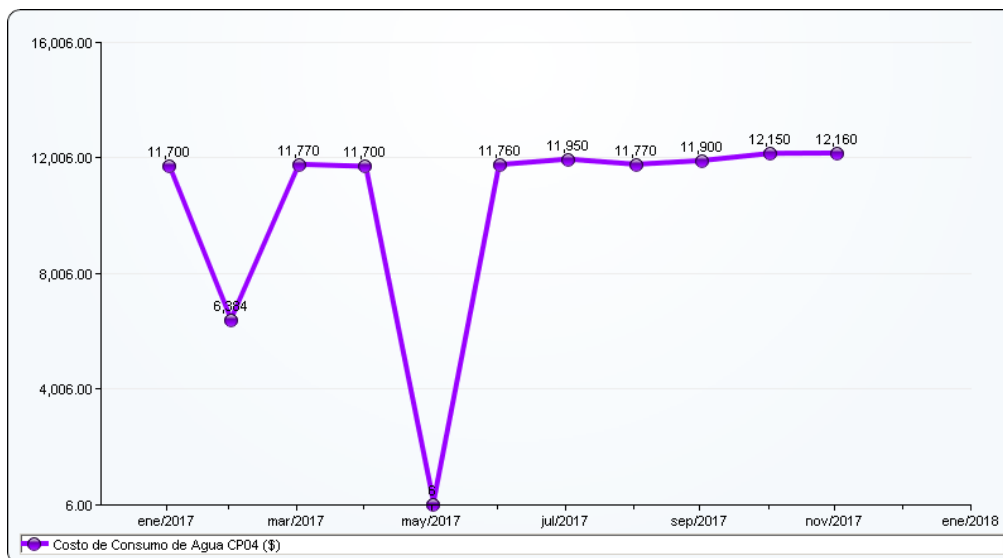
### Índice de Consumo de Papel CP06



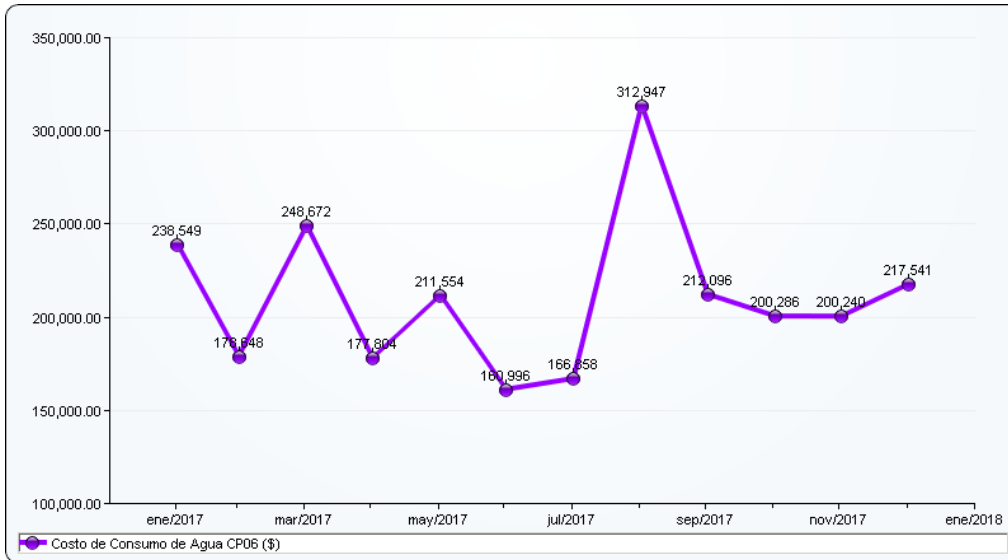
### Índice de Consumo de Agua CP04



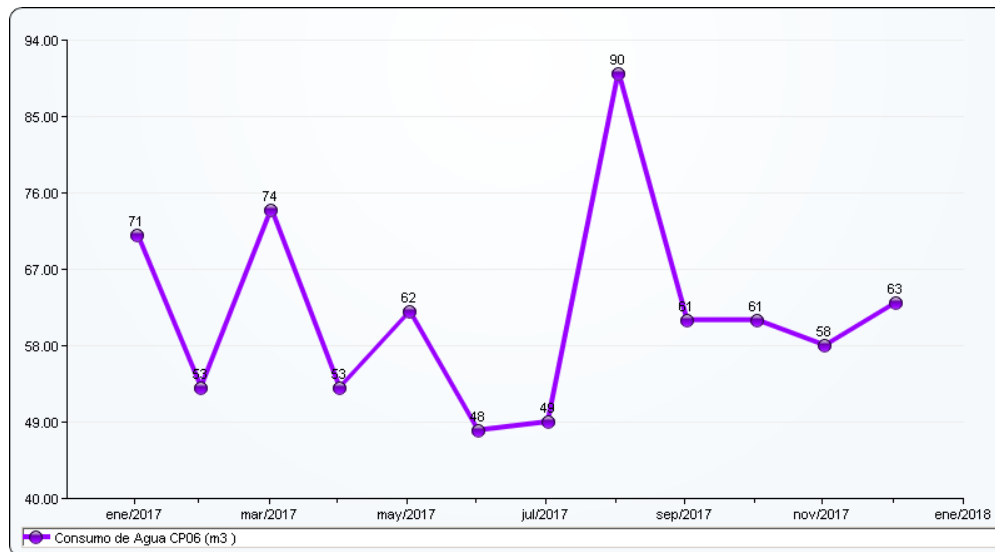
### Índice de Costo de Consumo de Agua CP04



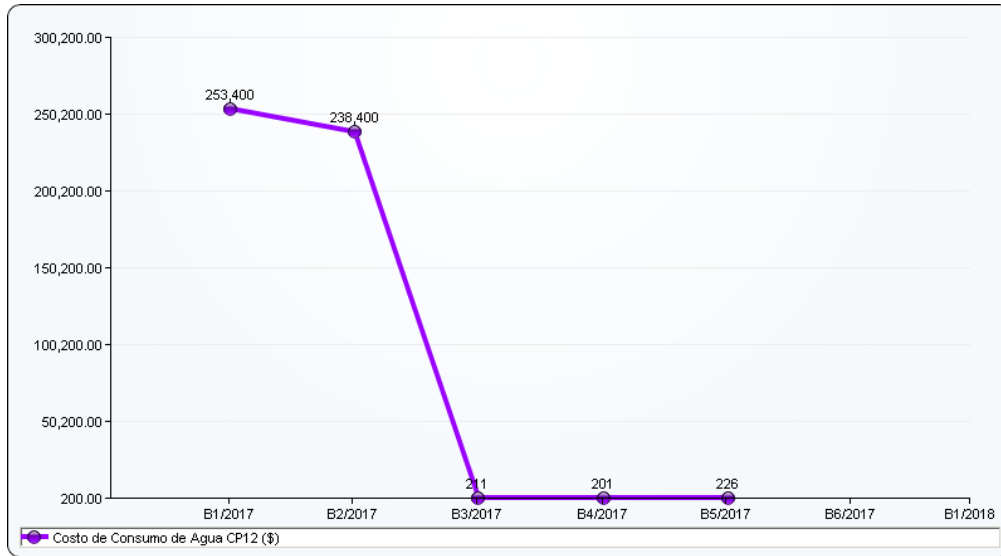
### Índice de Costo de Consumo de Agua CP06



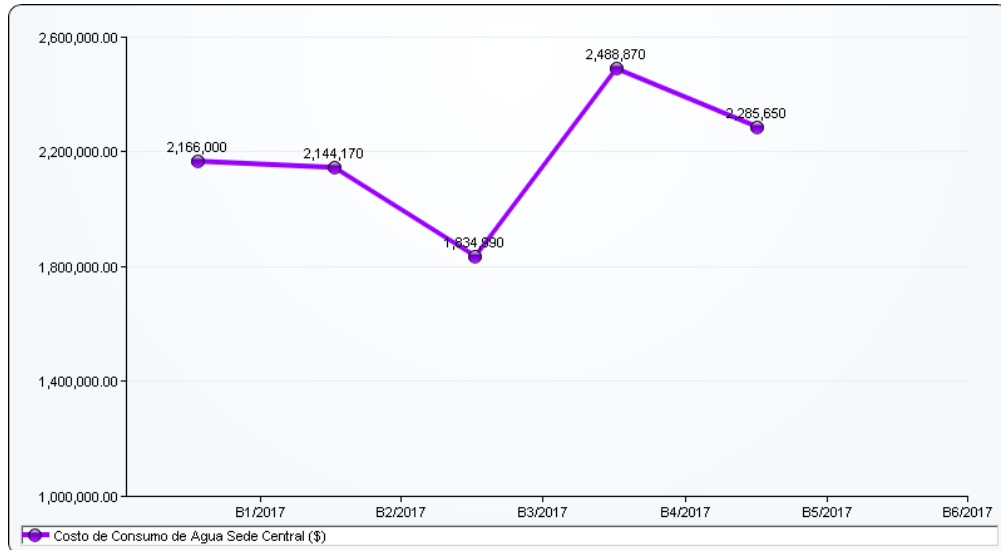
### Índice de Consumo de Agua CP06



### Índice de Costo de Consumo de Agua CP12

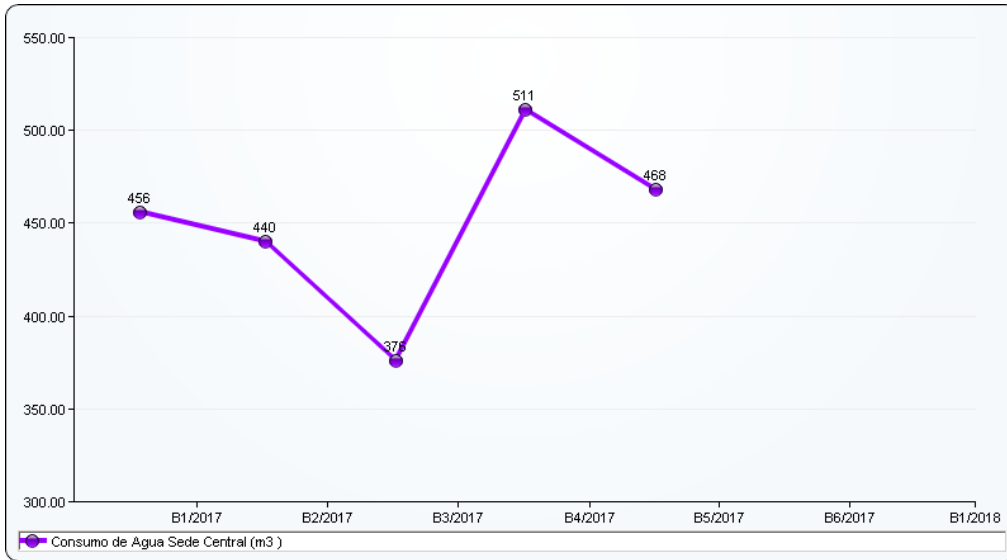


### Índice de Costo de Consumo de Agua Sede Central

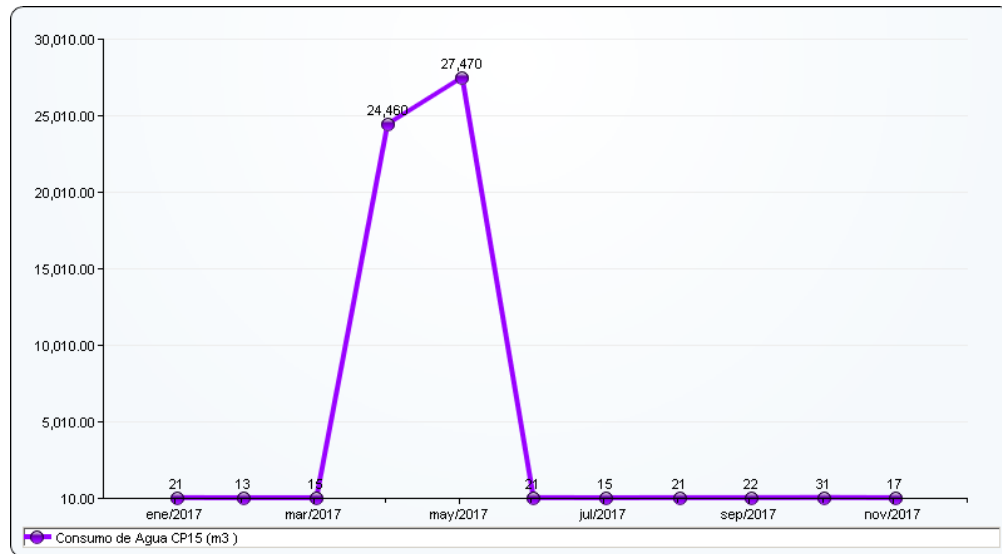




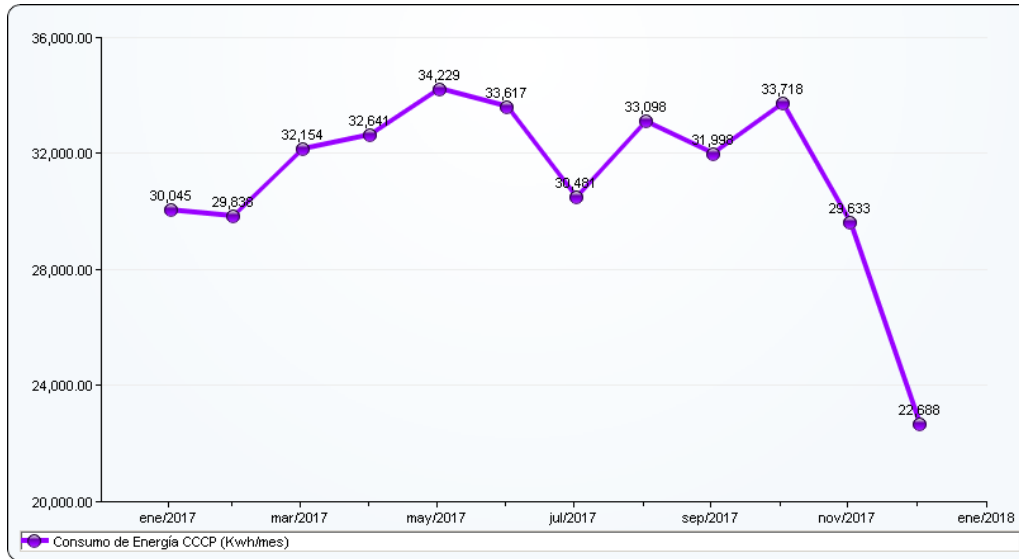
### Índice de Consumo de Agua Sede Central



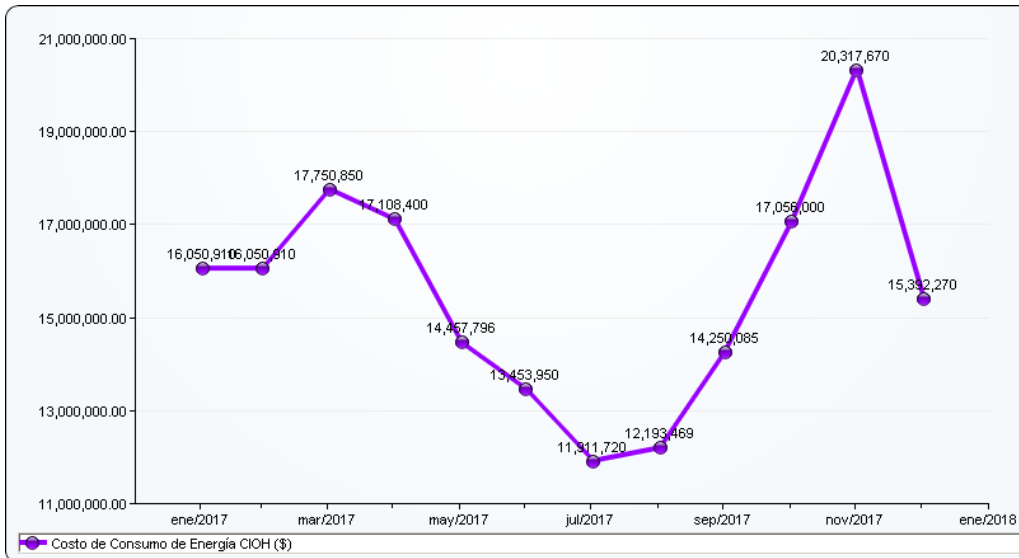
### Índice de Consumo de Agua CP15



### Índice de Consumo de Energía CCCP



### Índice de Costo de Consumo de Energía CIOH



El costo y consumo de energía del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe disminuyó en consideración con los años anteriores, mientras que el comportamiento anual se evidencia un leve aumento en el segundo semestre que se debe al uso continuo de aires y equipos (con más de 10 años de uso) por requisito para el cumplimiento de las normas de calidad relacionadas con el control de condiciones ambientales.

**Causas**

Uso de equipos obsoletos que consumen mucha energía

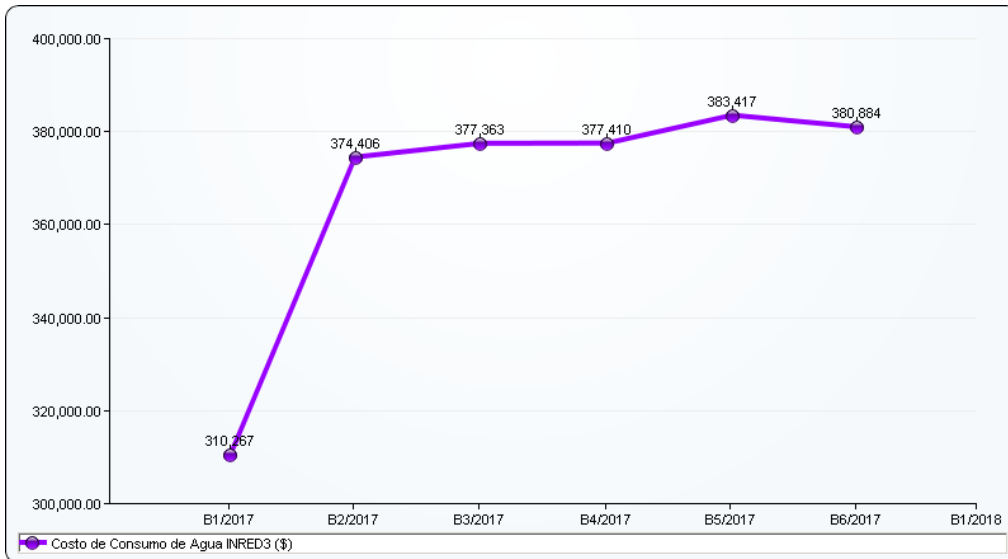
**Efectos**

Se eleva el consumo de energía y por ello el costo.

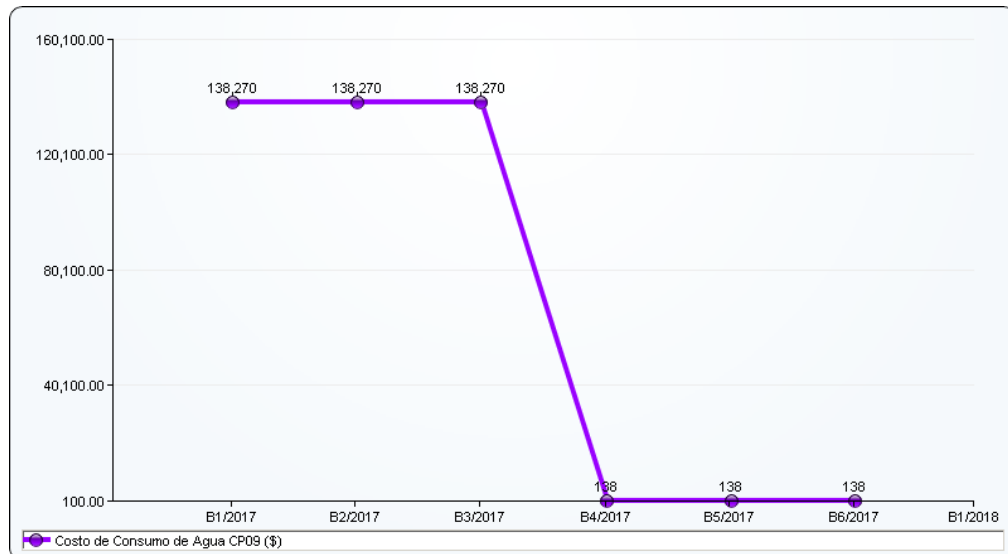
**Soluciones**

Realizar reposición de equipos obsoletos por equipos que consuman menos.

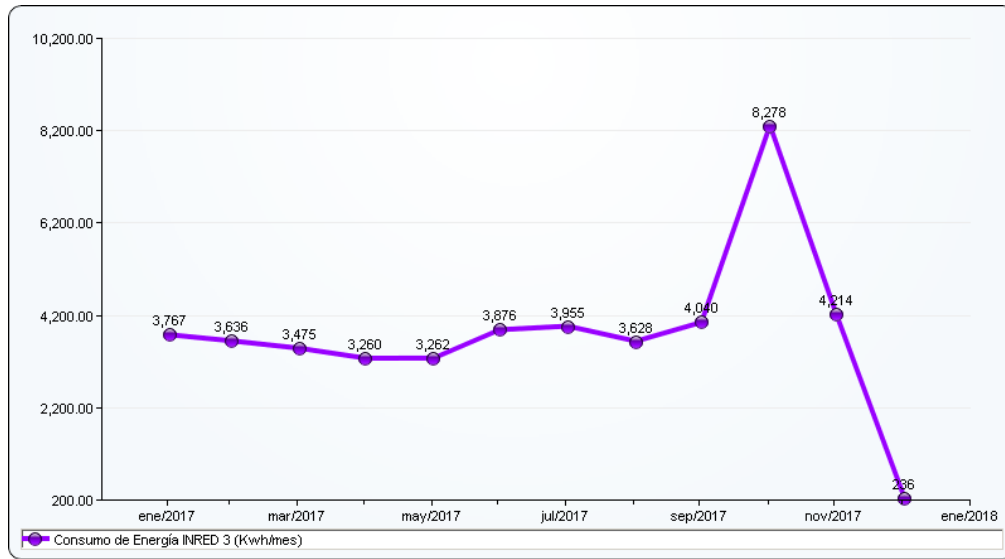
***Índice de Costo de Consumo de Agua INRED3***



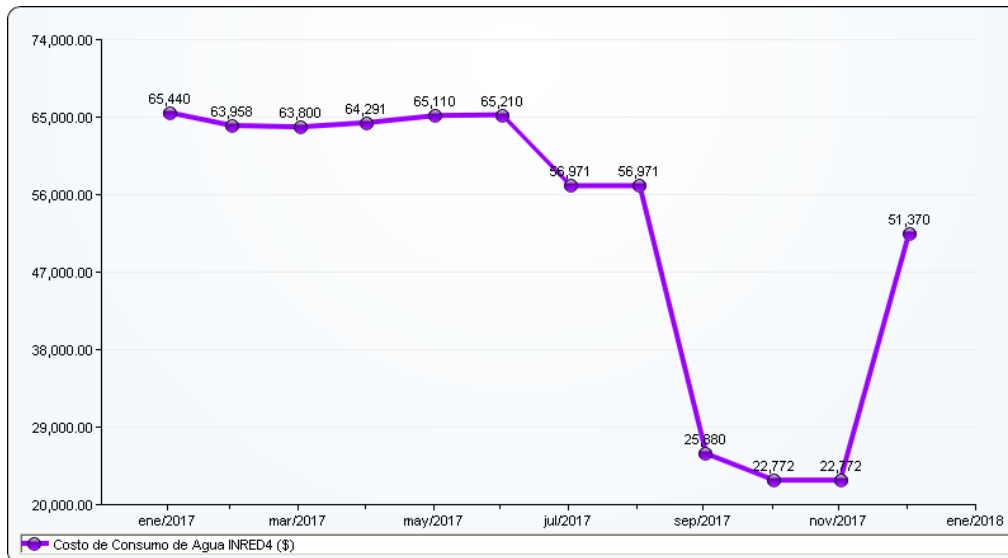
***Índice de Costo de Consumo de Agua CP09***



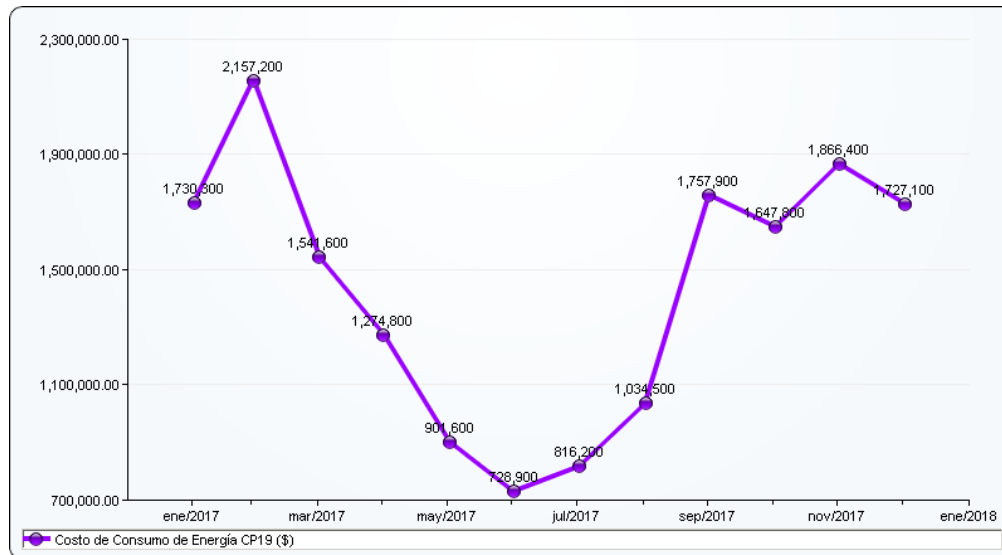
### Índice de Consumo de Energía INRED 3



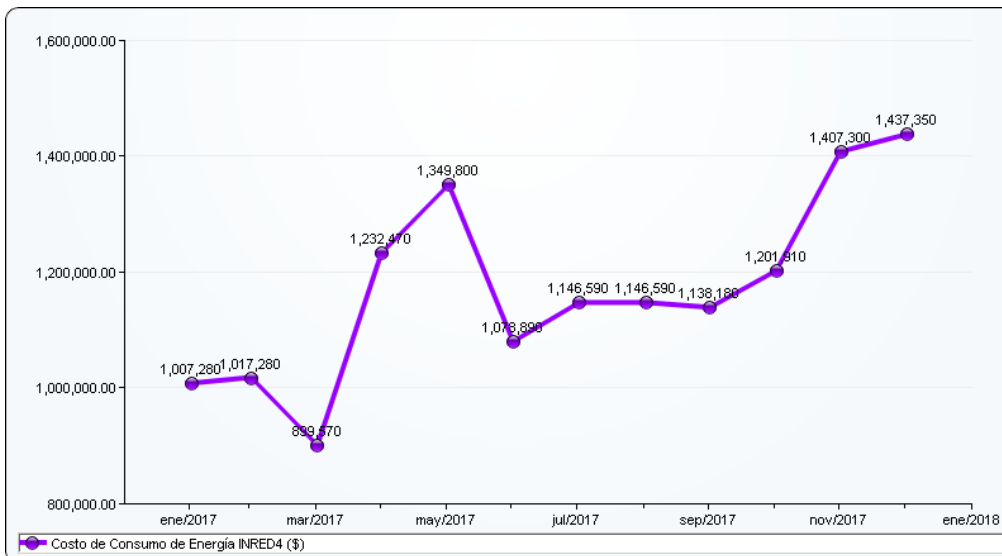
### Índice de Costo de Consumo de Agua INRED4



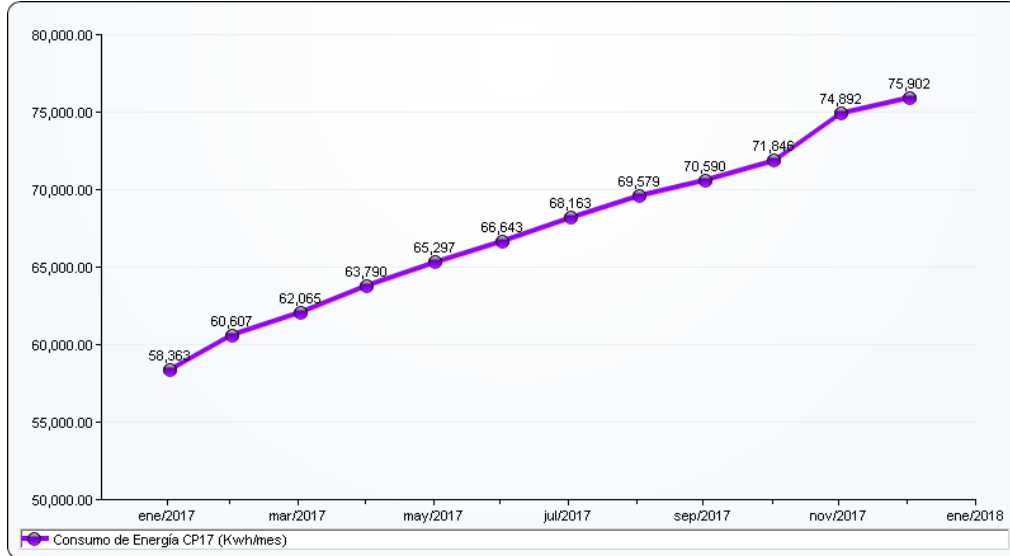
### Índice de Costo de Consumo de Energía CP19



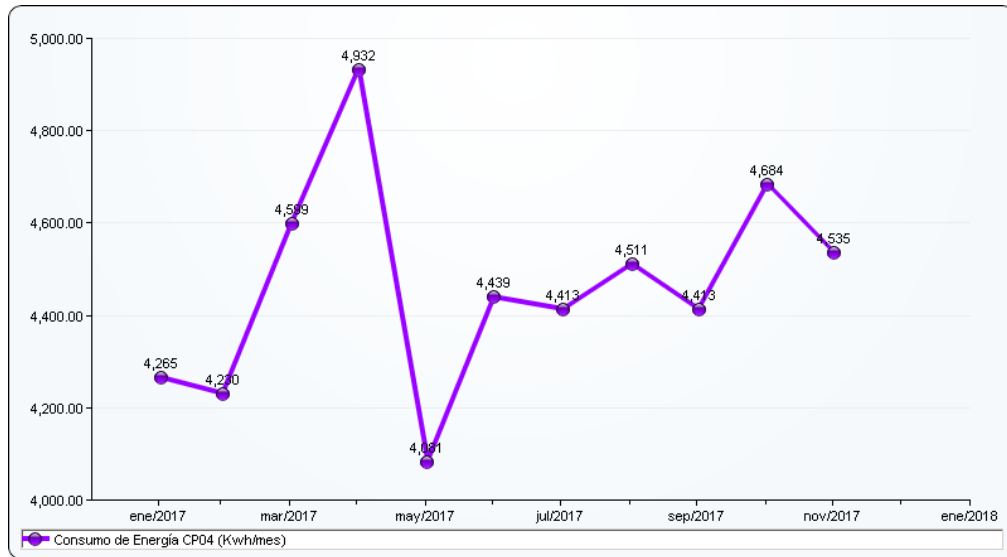
### Índice de Costo de Consumo de Energía INRED4



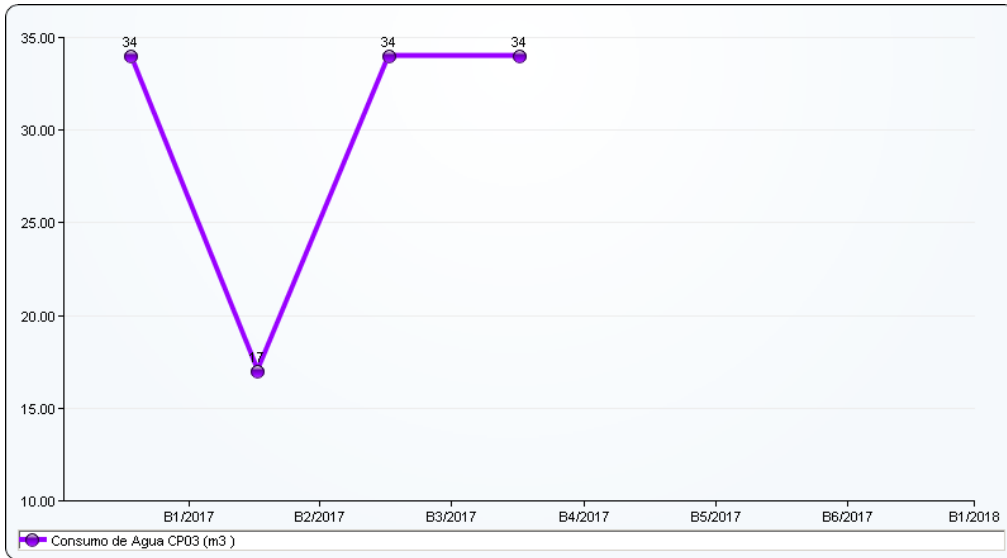
### Índice de Consumo de Energía CP17



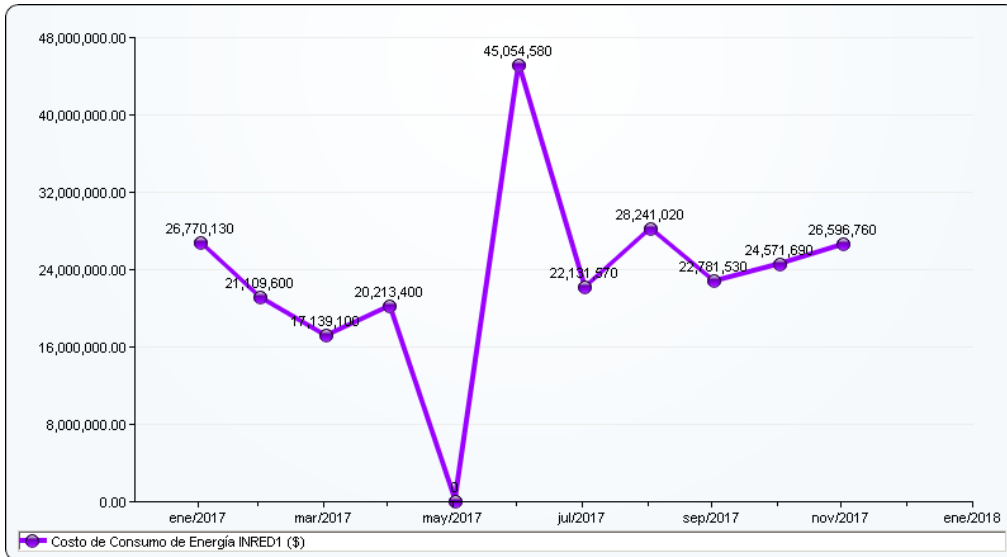
### Índice de Consumo de Energía CP04



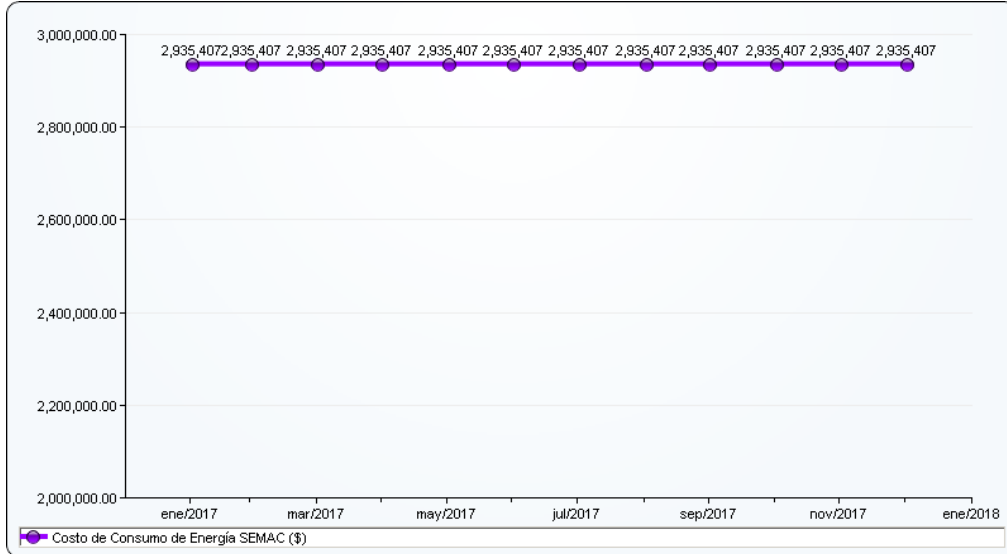
### Índice de Consumo de Agua CP03



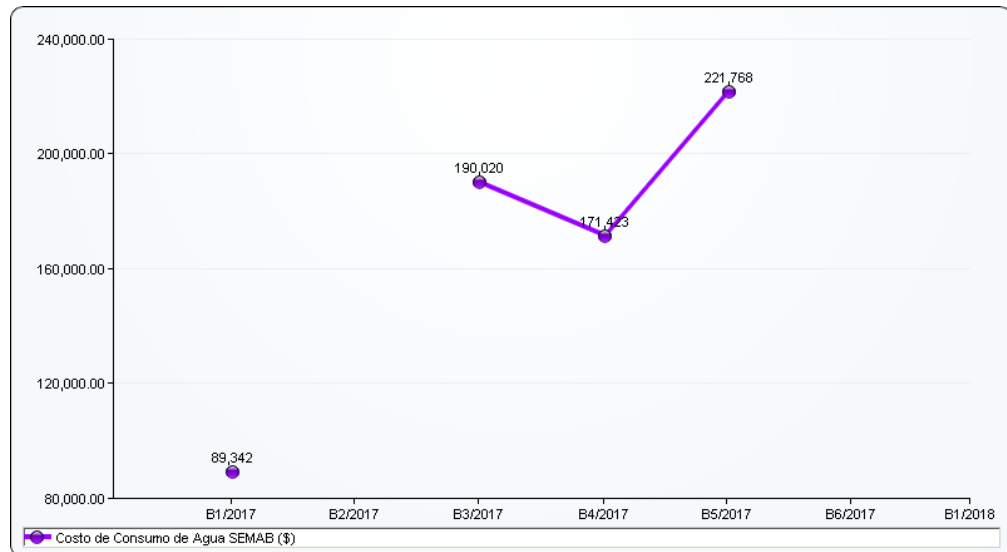
### Índice de Costo de Consumo de Energía INRED1



### Índice de Costo de Consumo de Energía SEMAC

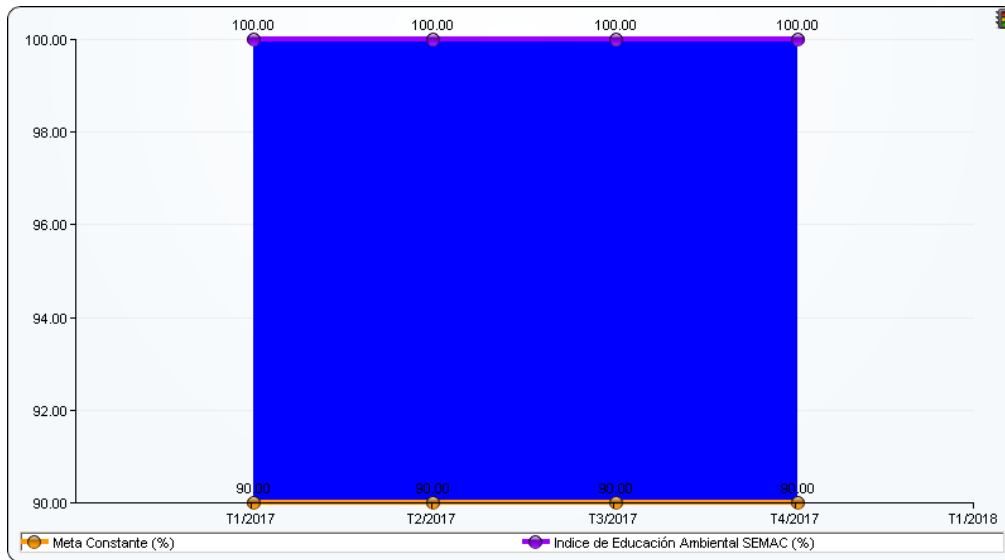


### Índice de Costo de Consumo de Agua SEMAB

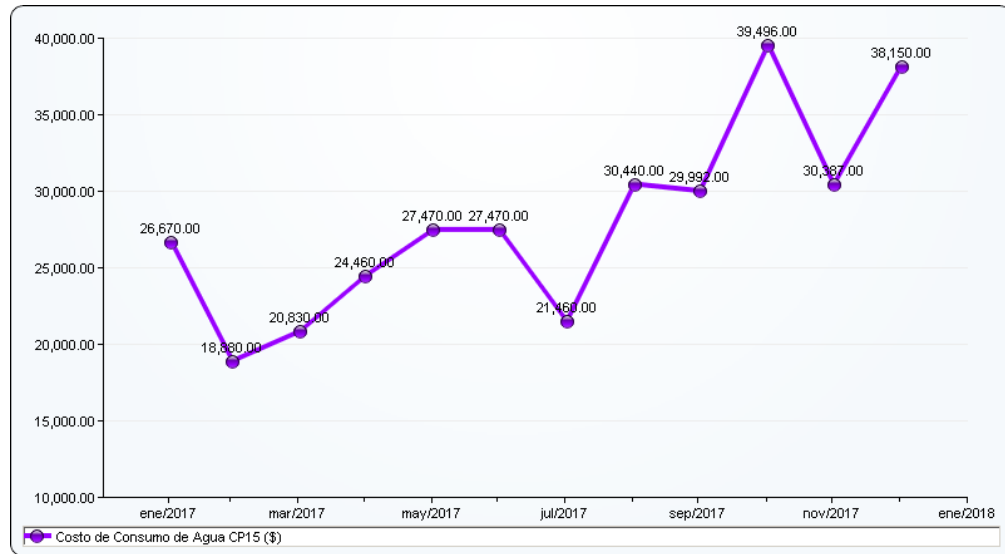




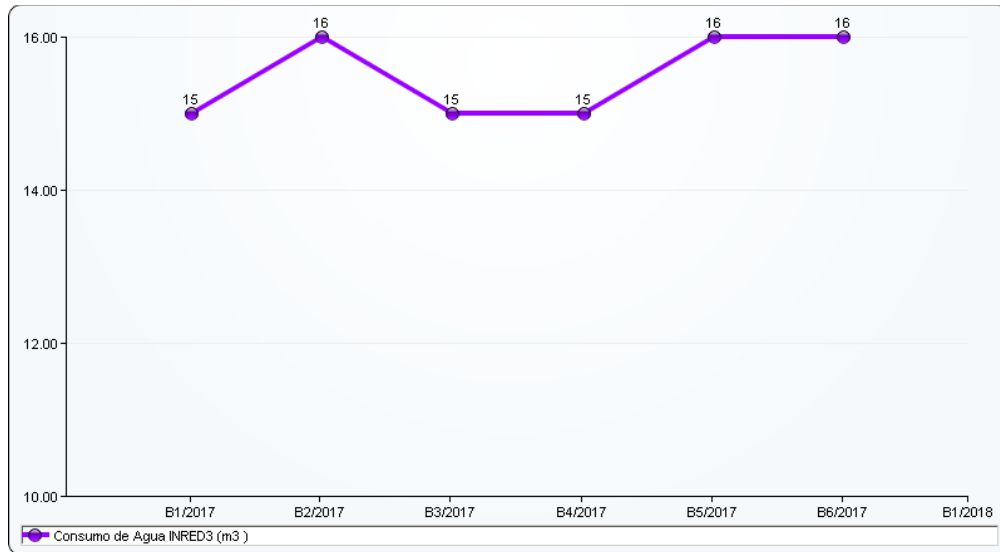
### Índice de Educación Ambiental SEMAC



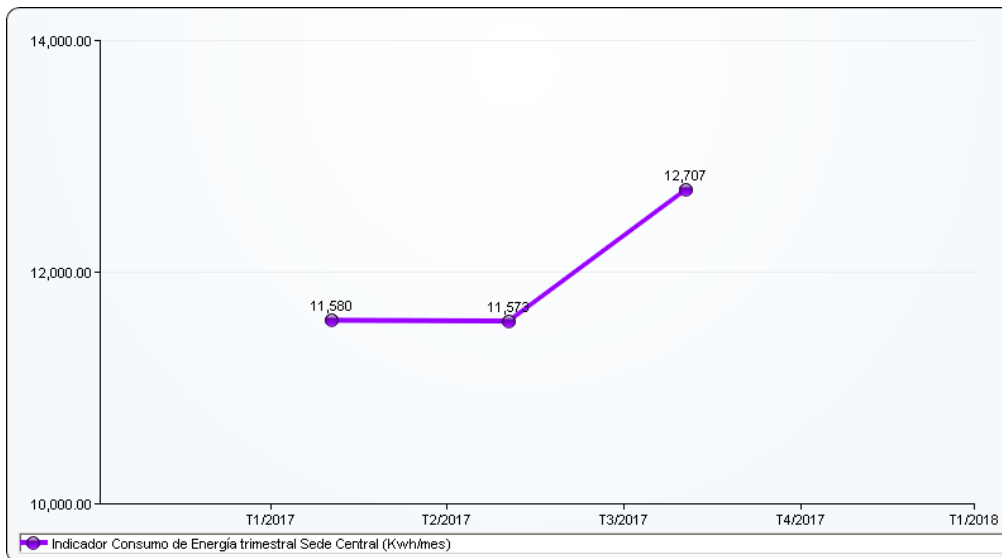
### Índice de Costo de Consumo de Agua CP15



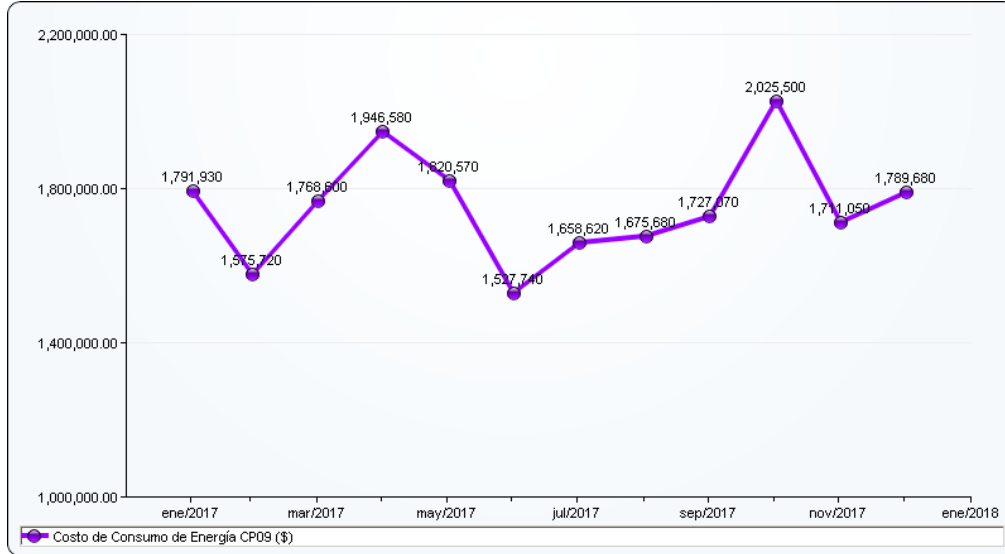
### Índice de Consumo de Agua INRED3



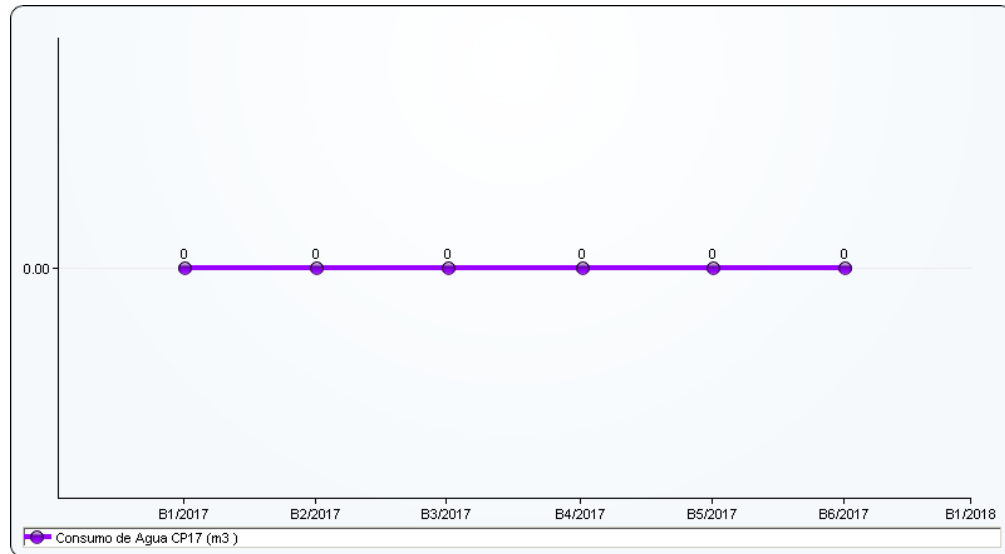
### Indicador Consumo de Energía trimestral Sede Central



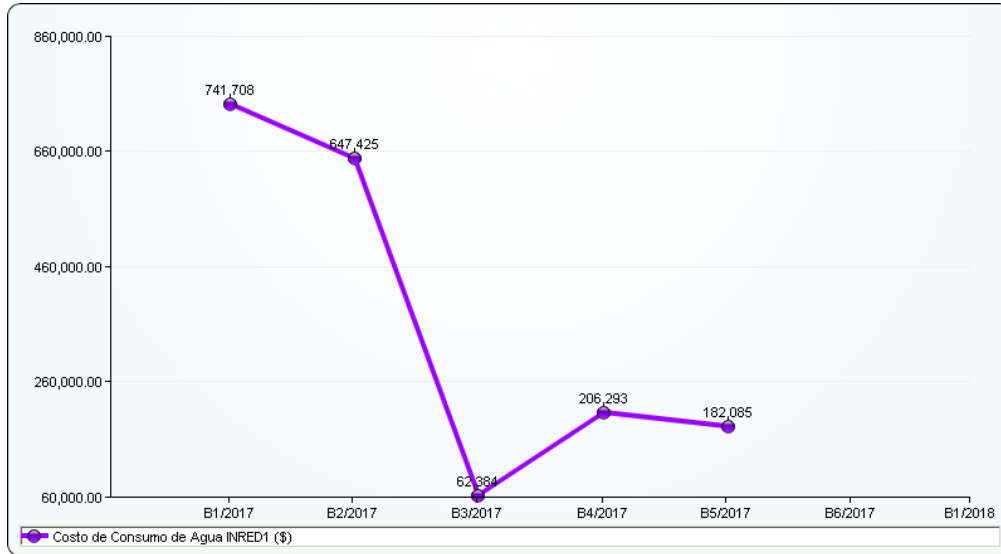
**Indicador de Costo de Consumo de Energía CP09**



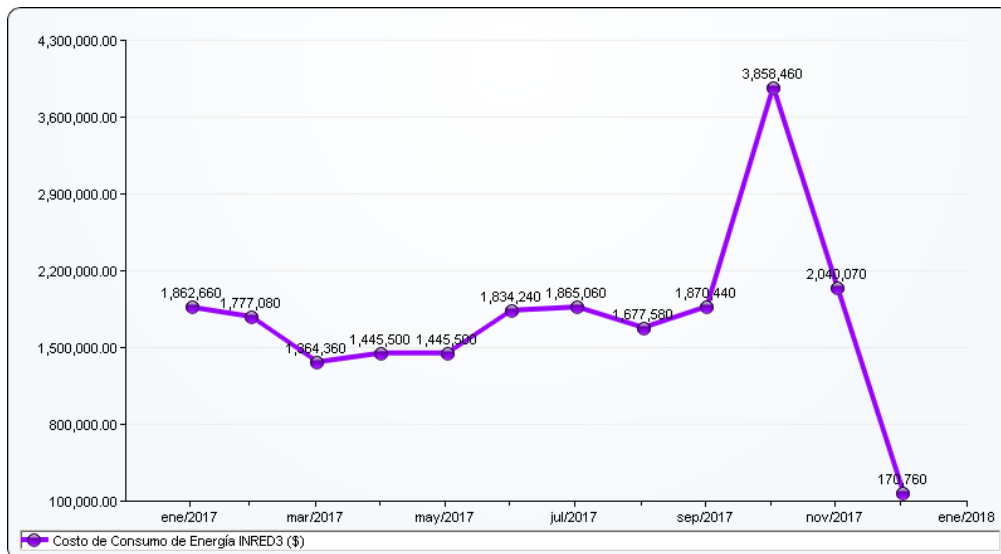
**Indicador de Consumo de Agua CP17**



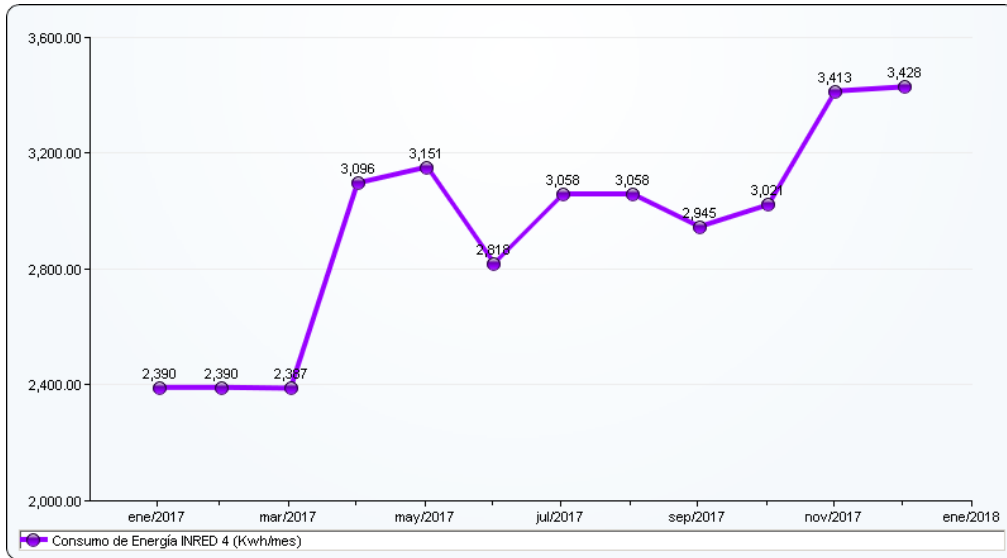
**Indicador de Costo de Consumo de Agua INRED1**



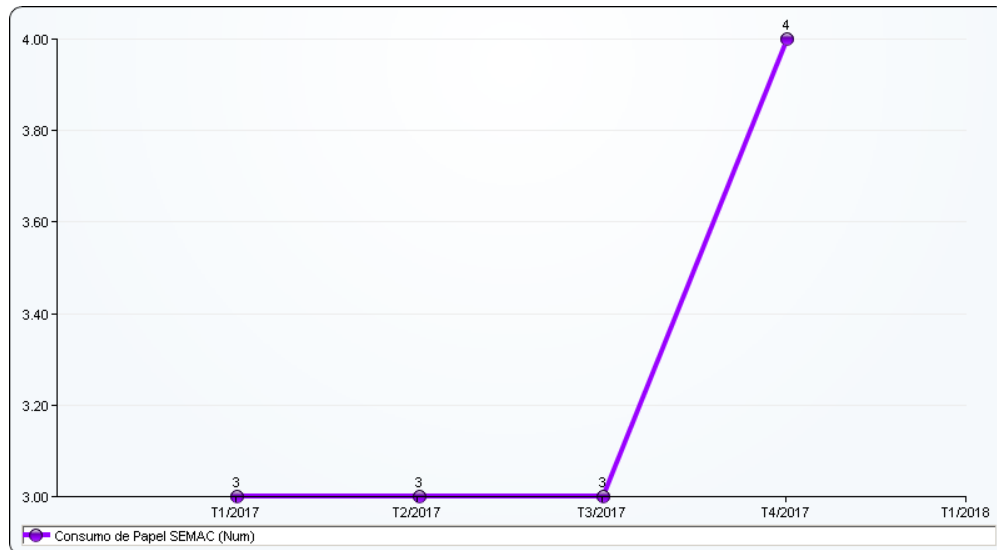
**Indicador de Costo de Consumo de Energía INRED3**



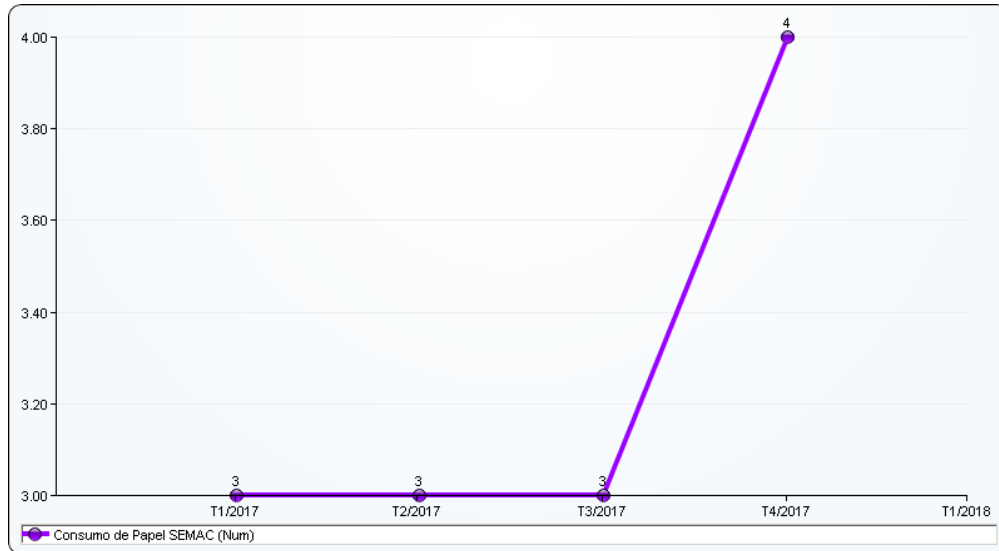
**Indicador de Consumo de Energía INRED 4**



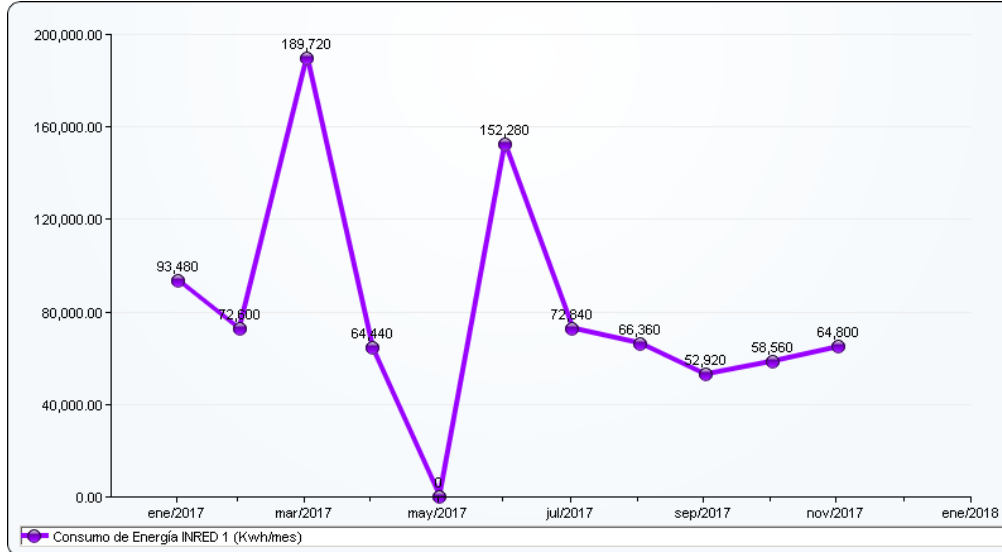
**Indicador de Consumo de Papel SEMAC**



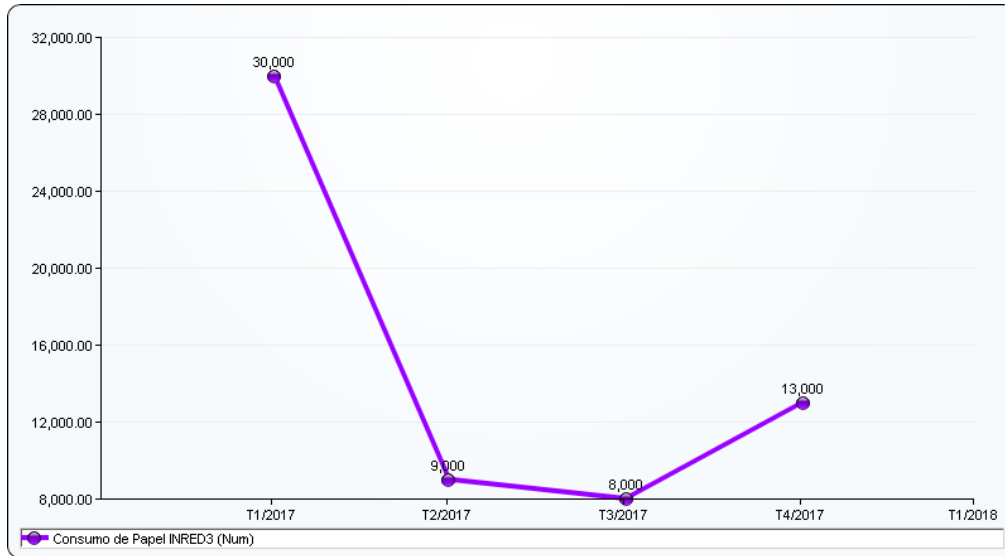
**Indicador de Consumo de Papel SEMAC**



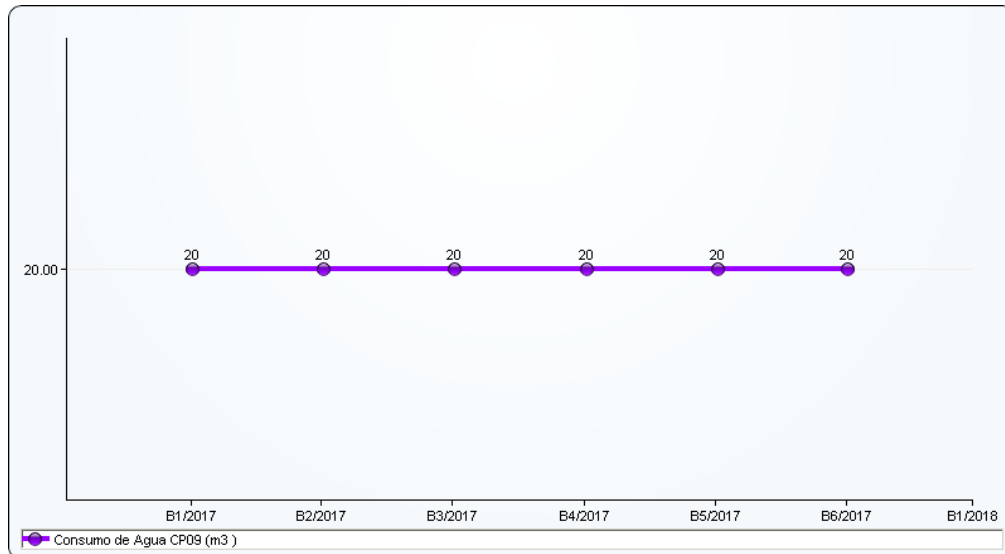
**Indicador de Consumo de Energía INRED 1**



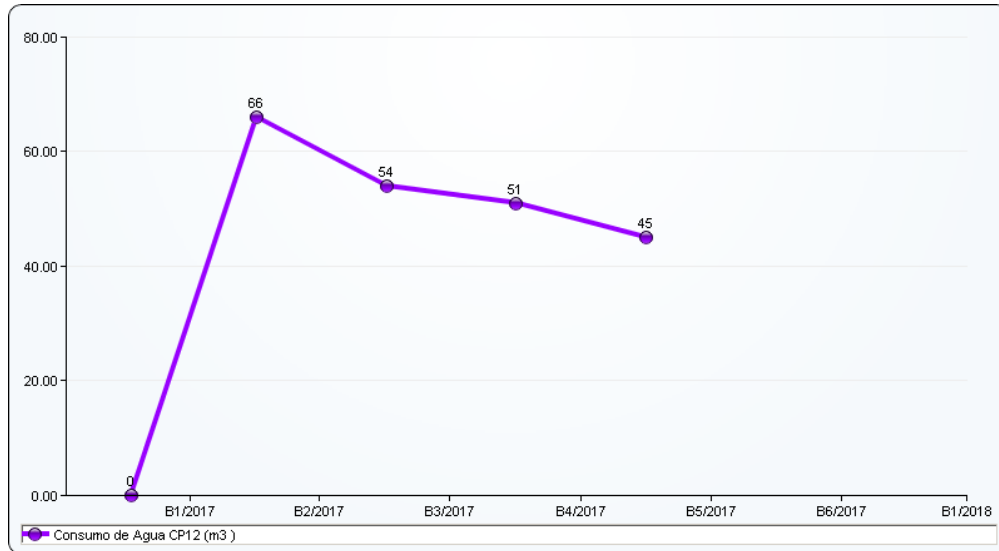
**Indicador de Consumo de Papel INRED3**



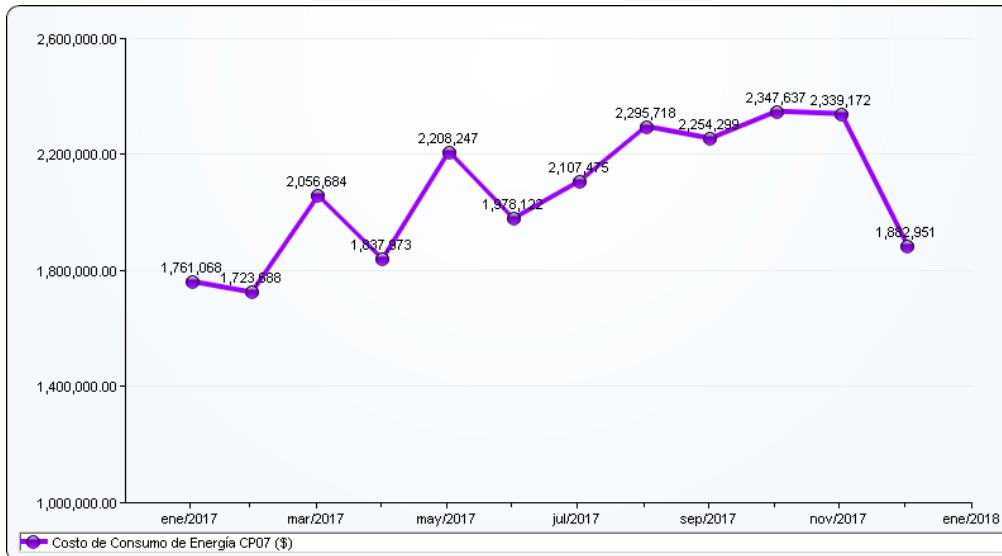
**Indicador de Consumo de Agua CP09**



**Indicador de Consumo de Agua CP12**

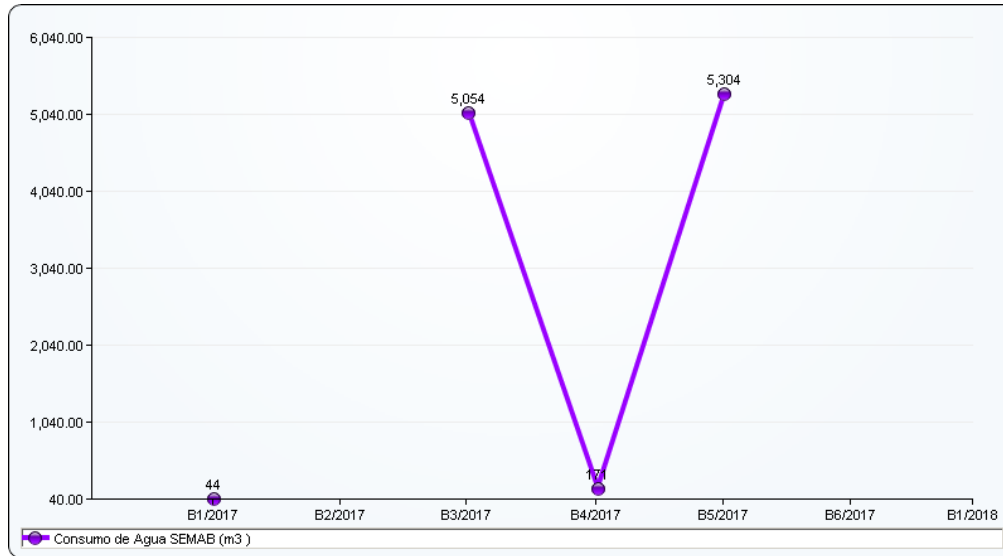


**Indicador de Costo de Consumo de Energía CP07**

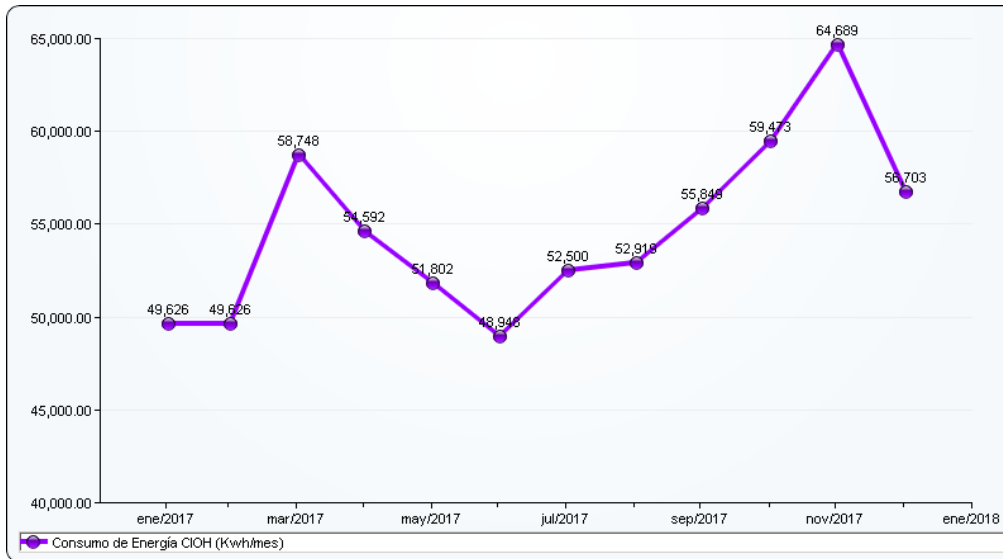




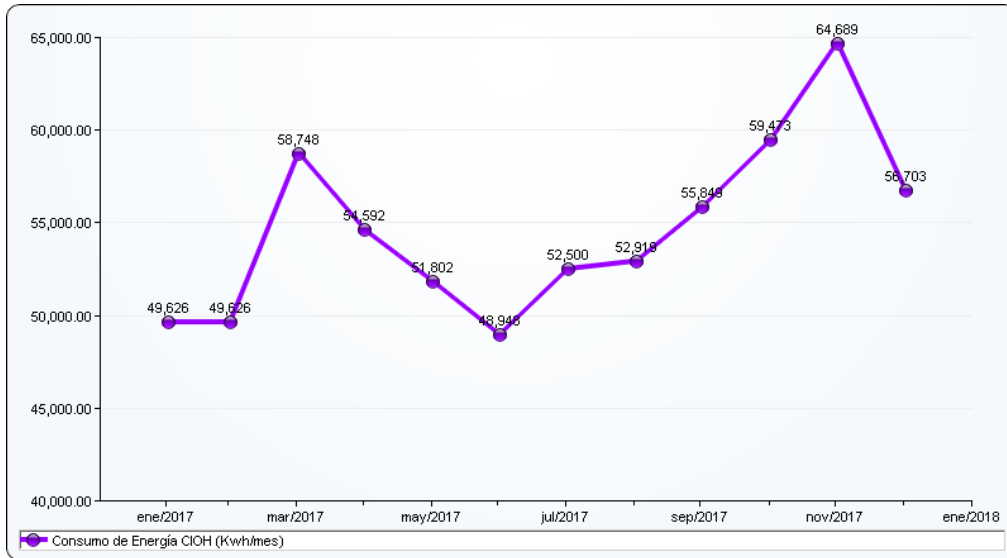
**Indicador de Consumo de Agua SEMAB**



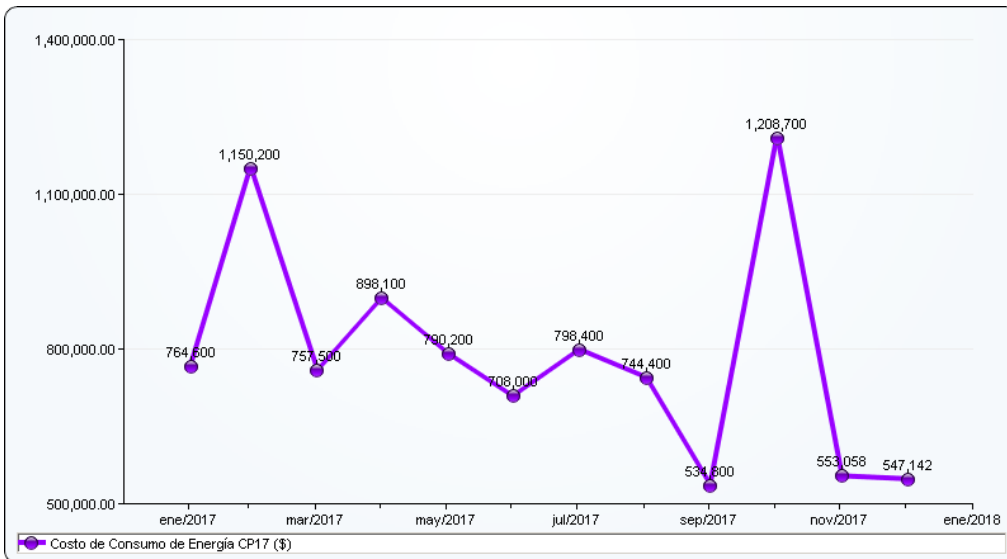
**Indicador de Consumo de Energía CIOH**



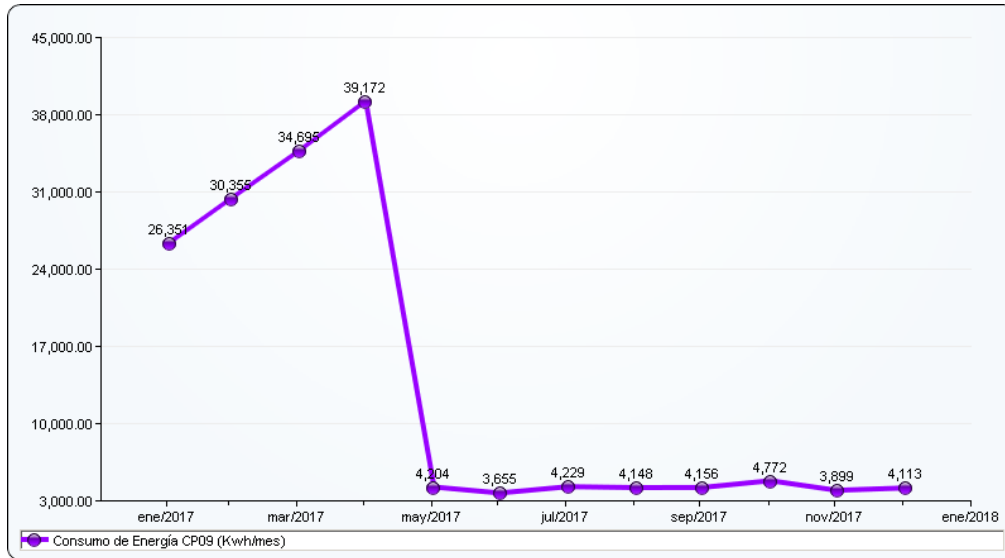
**Indicador de Consumo de Energía CIOH**



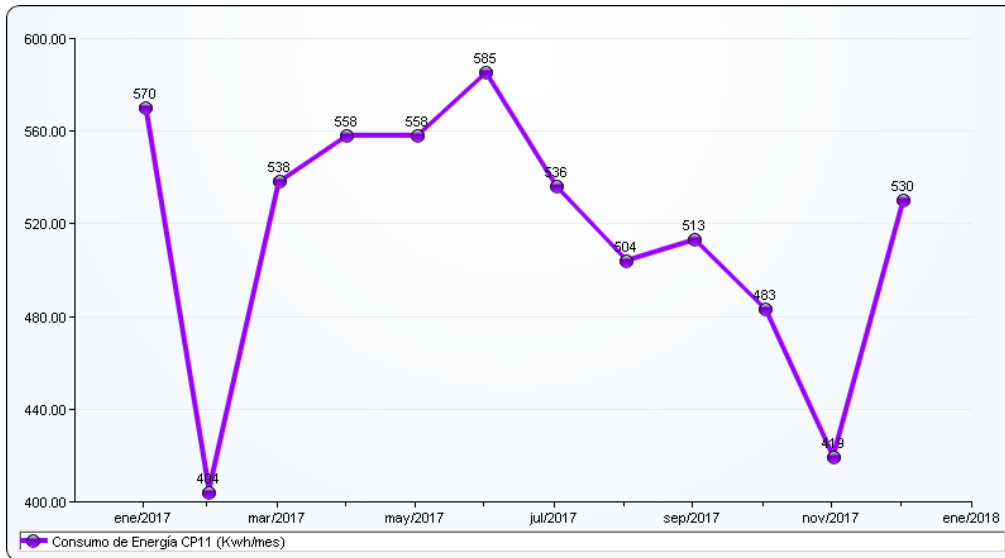
**Indicador de Costo de Consumo de Energía CP17**



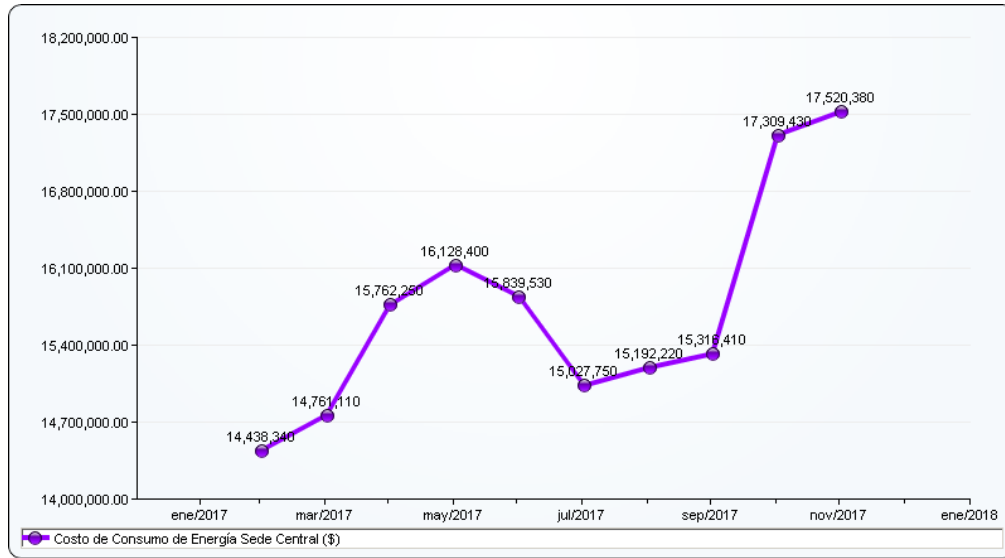
**Indicador de Consumo de Energía CP09**



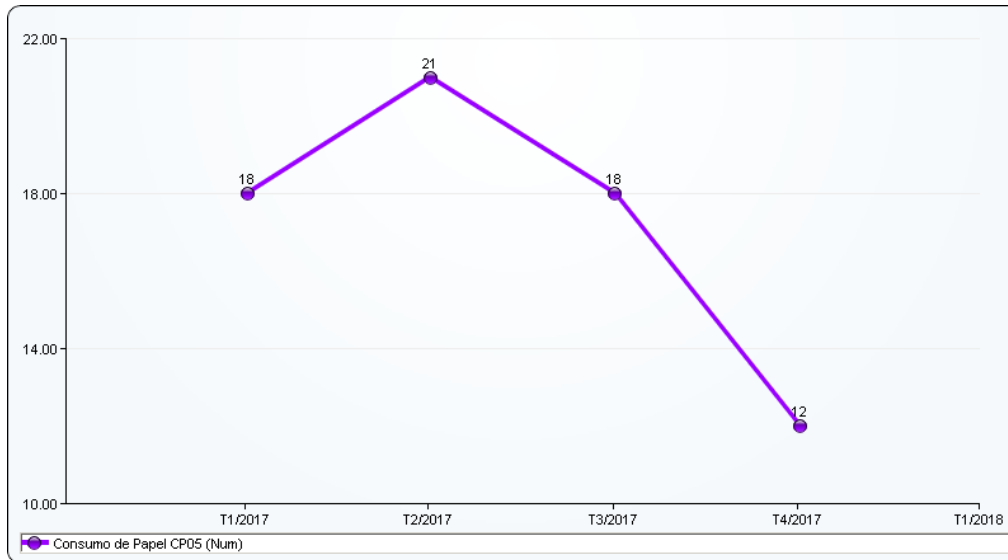
**Indicador de Consumo de Energía CP11**



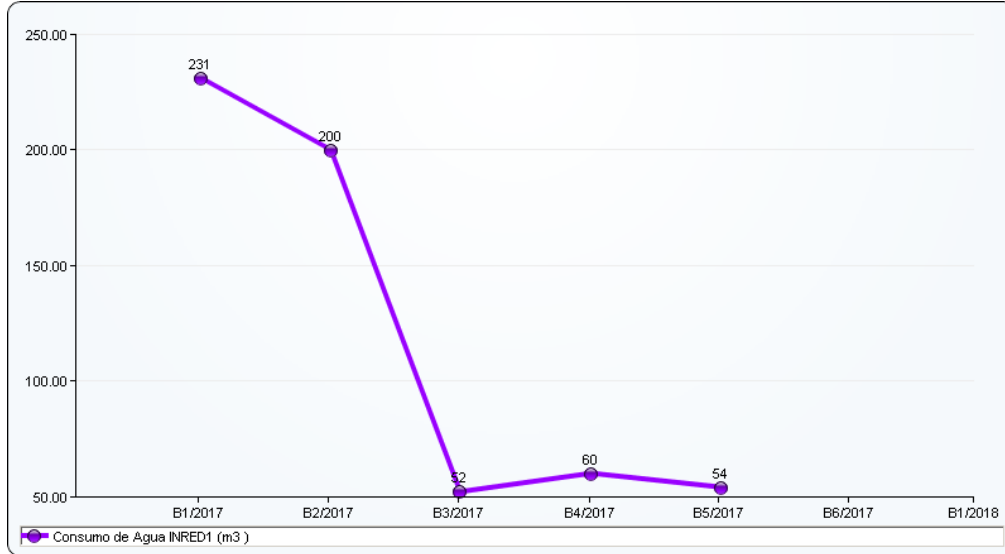
**Indicador de Costo de Consumo de Energía Sede Central**



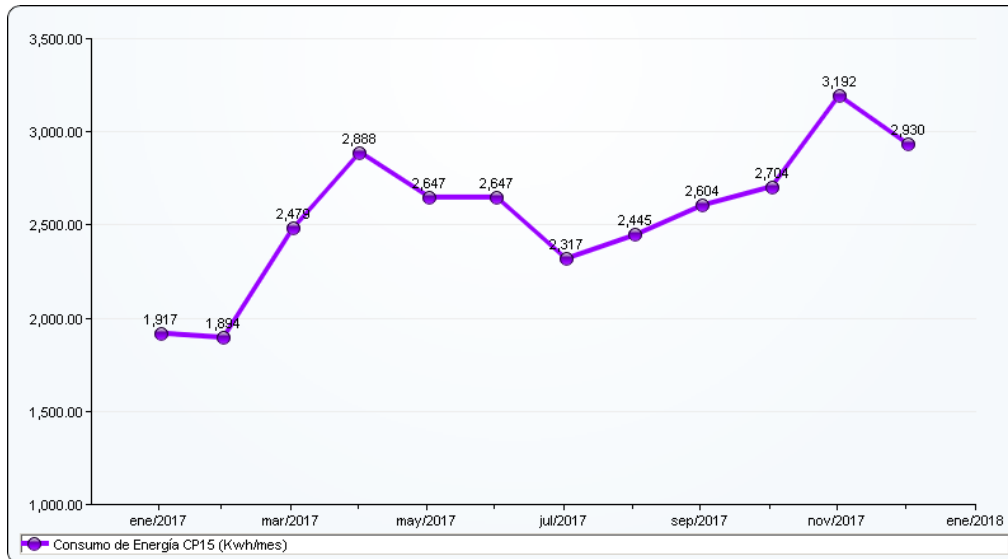
**Indicador de Consumo de Papel CP05**



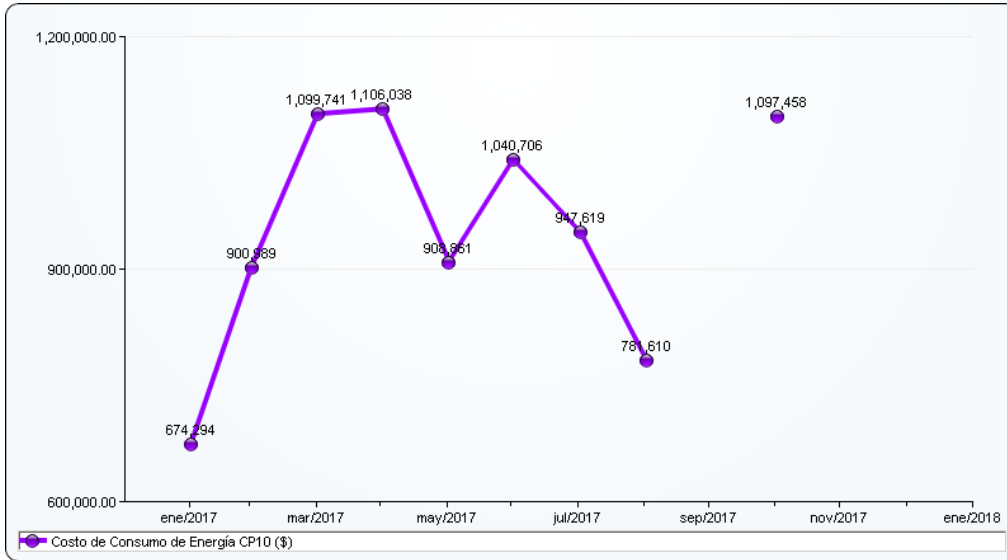
**Indicador de Consumo de Agua INRED1**



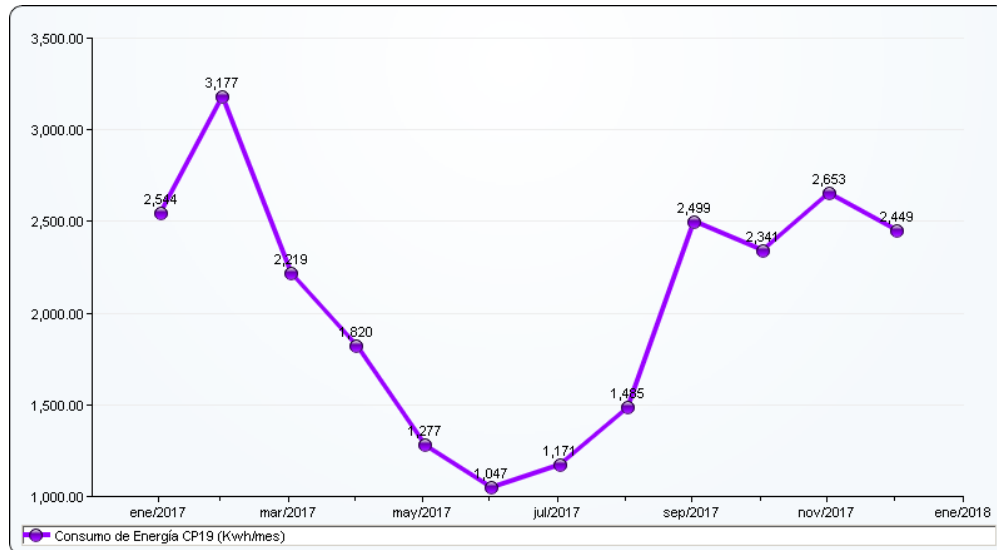
**Indicador de Consumo de Energía CP15**



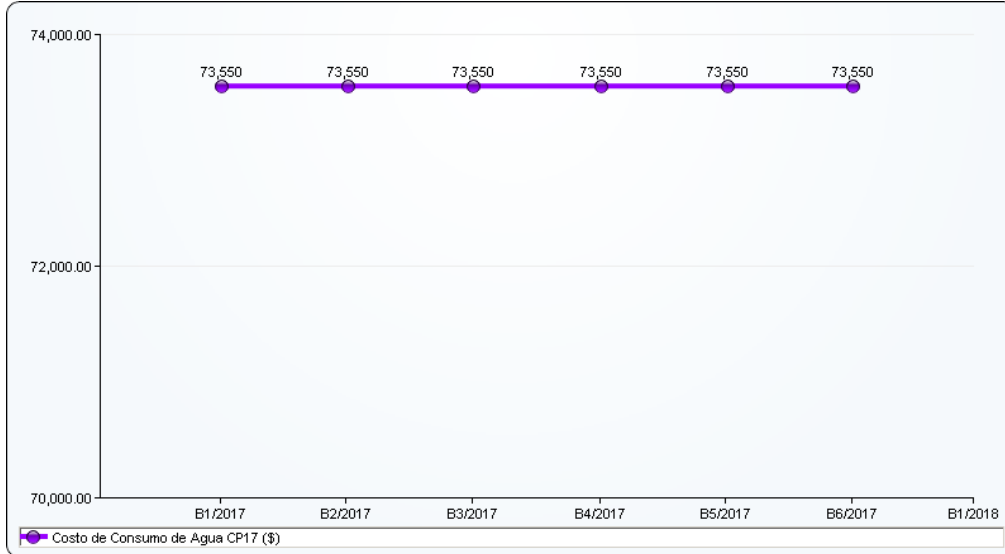
**Indicador de Costo de Consumo de Energía CP10**



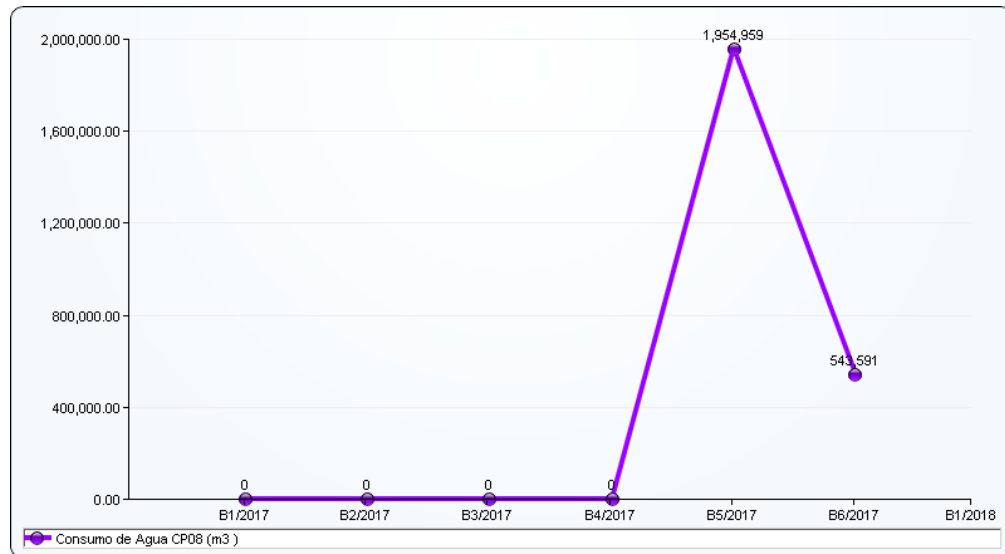
**Indicador de Consumo de Energía CP19**



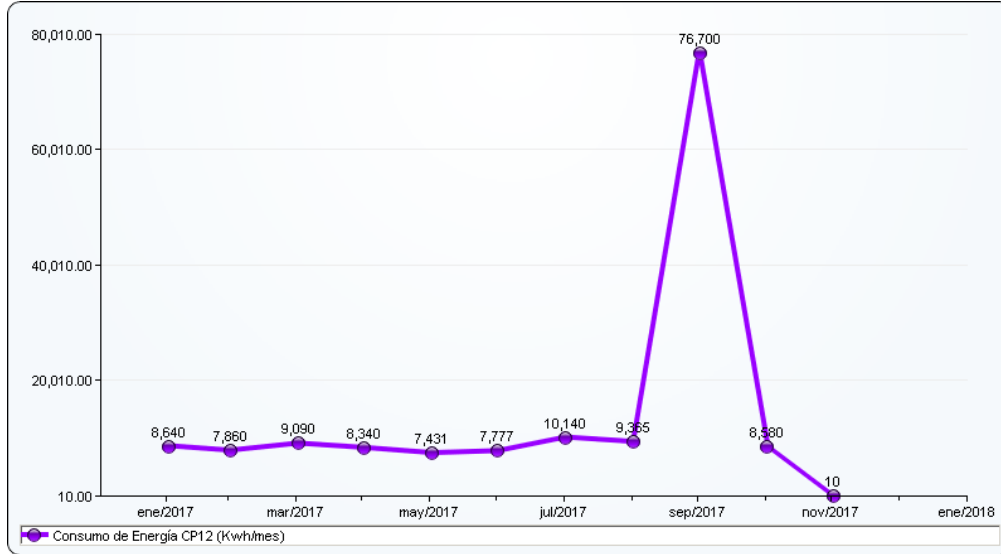
**Indicador de Costo de Consumo de Agua CP17**



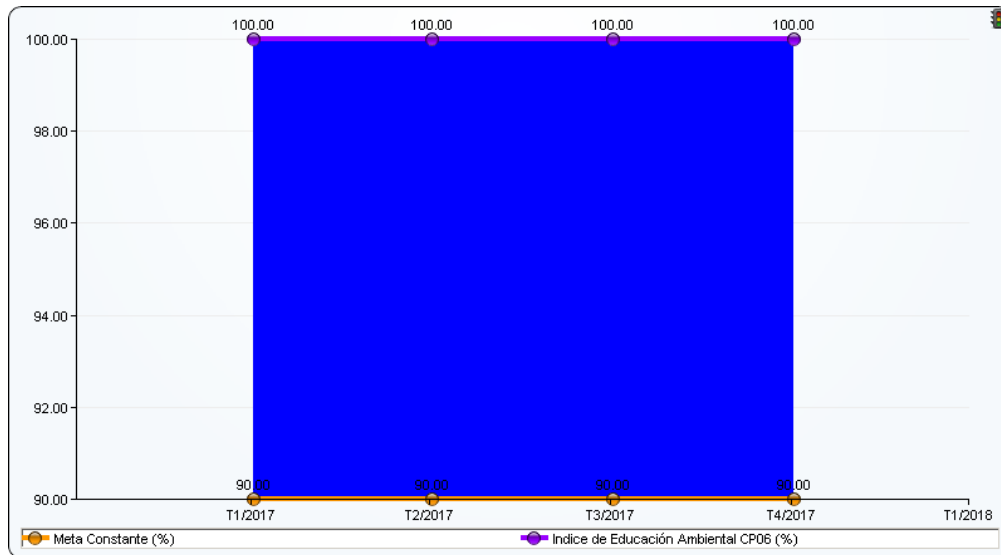
**Indicador de Consumo de Agua CP08**



### Indicador de Consumo de Energía CP12



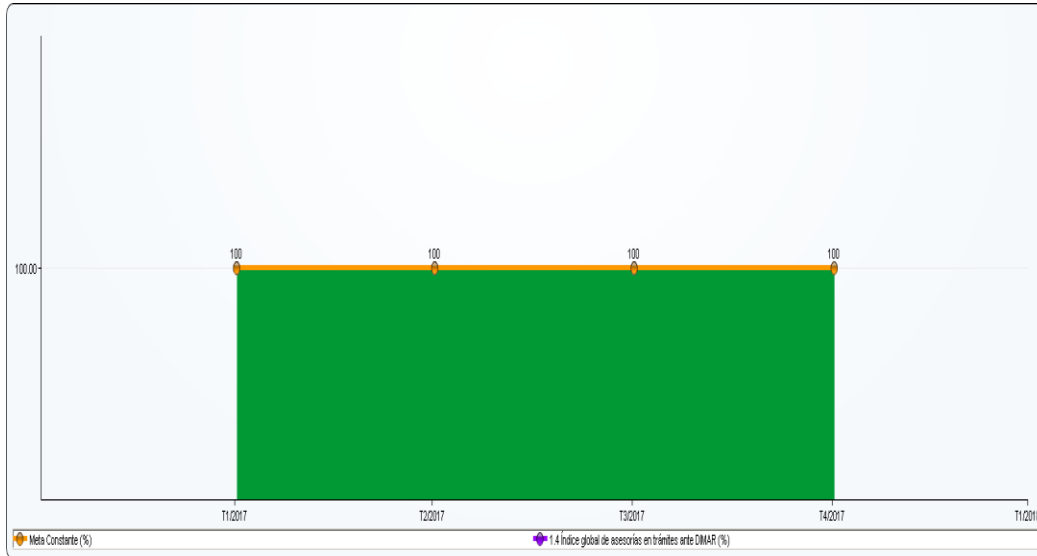
### Índice de Educación Ambiental CP06





### 3. Jurídico – G3

#### *Índice Global de Asesorías en Trámites ante DIMAR*



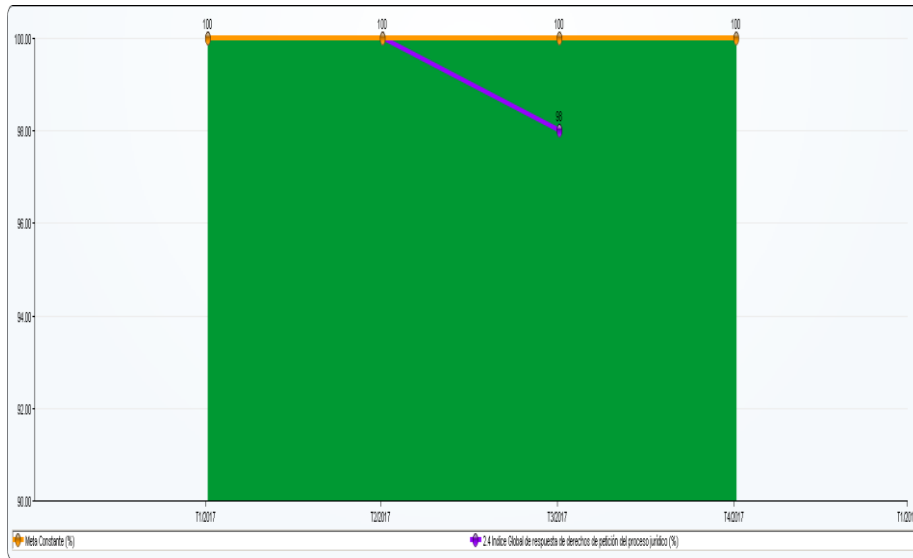
De manera Global el proceso jurídico dio un cumplimiento del 100% a la asesoría de trámites en el III trimestre de 2017 sin novedad. Con lo anterior se ha mantenido la tendencia de cumplimiento de periodos anteriores en verde.

#### **Efectos**

El proceso ha dado cumplimiento, tanto en Capitanías de Puerto como en sede central, a la asesoría jurídica de trámites solicitados en el periodo sin novedad.

Los soportes se encuentran en los registros de cada Capitanía de Puerto y de GLEMAR en el indicador correspondiente así como en la dirección <ftp://172.25.1.35/PROCESO DE DIMAR/Jurídico/Seguimientos realizados/2017/>

### ***Índice Global de Respuesta de Derechos de Petición del Proceso Jurídico***



De manera Global el proceso jurídico dio un cumplimiento del 98% a la respuesta y asesoría de Derechos de Petición en el III trimestre de 2017. Con lo anterior se ha mantenido la tendencia de cumplimiento en verde de periodos anteriores.

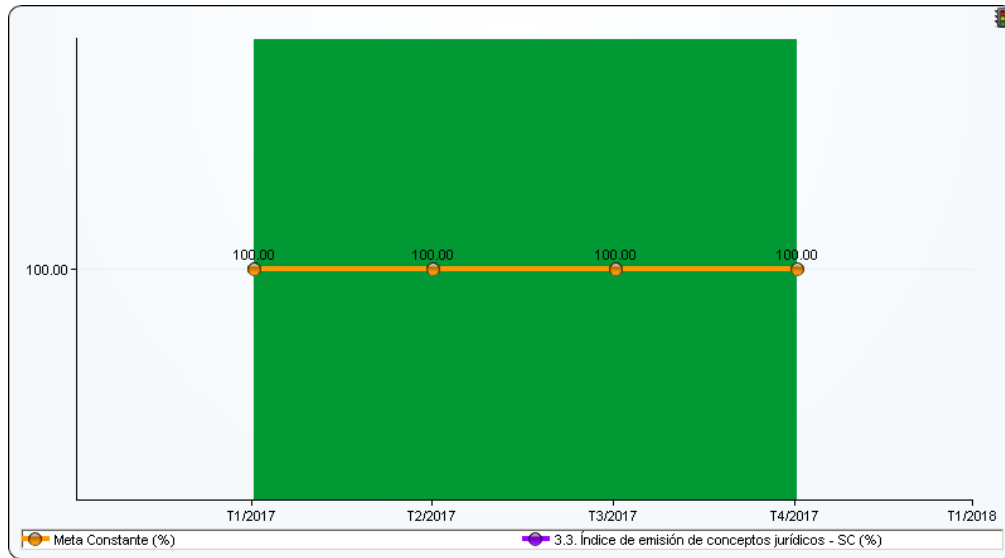
#### **Efectos**

El proceso ha dado cumplimiento, tanto en Capitanías de Puerto como en sede central, a la respuesta y asesoría de derechos de petición en el periodo.

De los indicadores individuales, sólo sede central quedo en amarillo por cuatro derechos de petición contestados por fuera del término de 21 llegados. Lo anterior ocasionó que el indicador global quedara en 98%, pero en color verde dentro de los rangos de cumplimiento establecidos.

Los soportes se encuentran en los registros de cada Capitanía de Puerto y de GLEMAR en el indicador correspondiente así como en la dirección <ftp://172.25.1.35/PROCESO DE DIMAR/Jurídico/Seguimientos realizados/2017/>

### Índice de Emisión de Conceptos Jurídicos - SC

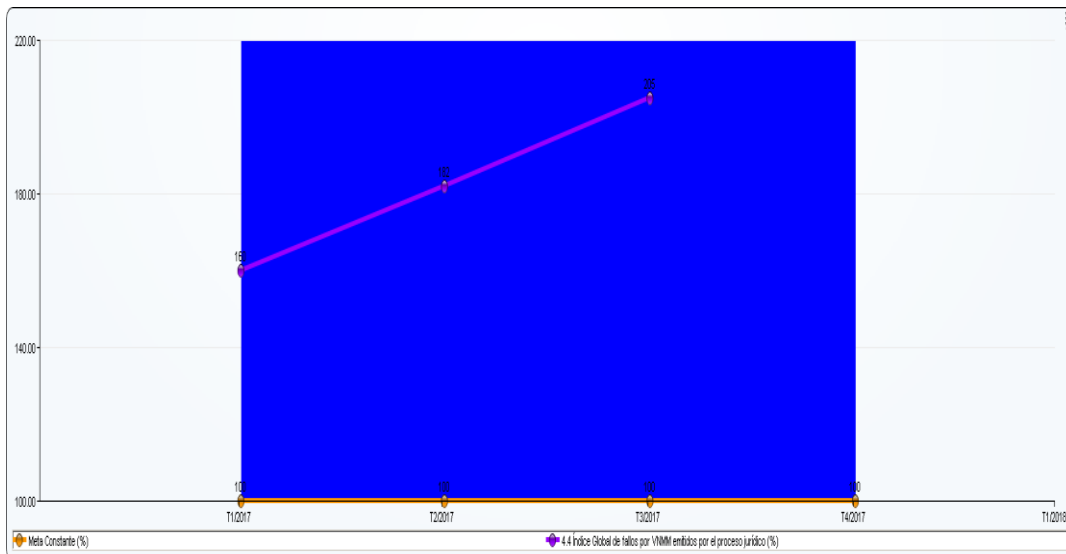


El proceso jurídico en sede central dio un cumplimiento del 100% al indicador de conceptos jurídicos en el III trimestre de 2017, manteniendo la tendencia de periodos anteriores en verde.

#### Efectos

- El Grupo Legal Marítimo dio cumplimiento del 100% al indicador de Conceptos Jurídicos.
- Continúa la tendencia en verde que se traía del año anterior.

### Índice Global de Fallos por VNMM Emitidos por el Proceso Jurídico



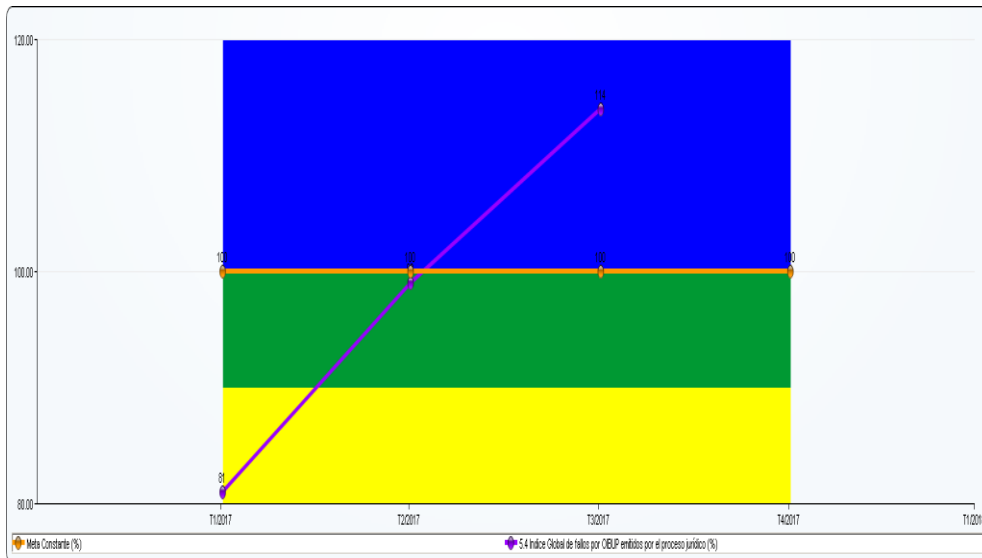
De manera Global el proceso jurídico dio un cumplimiento del 205% a la emisión de fallos por VNMM en el III trimestre de 2017 sin novedad. Con lo anterior se ha mantenido la tendencia de cumplimiento en azul de periodos anteriores.

### **Efectos**

El proceso de manera global ha dado cumplimiento a la emisión de fallos por VNMM en el periodo. Sólo una capitanía de puerto (CP8) quedó en rojo en el periodo.

Los soportes se encuentran en los registros de cada Capitanía de Puerto y de GLEMAR en el indicador correspondiente, así como en la dirección ftp://172.25.1.35/PROCESO DE DIMAR/Jurídico/Seguimientos realizados/2017/

### ***Índice Global de Fallos por OIBUP Emitidos por el Proceso Jurídico***



Se pasó de un porcentaje de cumplimiento del 99% al 114%, con una tendencia hacia arriba pasando de verde a azul.

Sólo estuvieron por debajo de la media 2 capitánías de puerto.

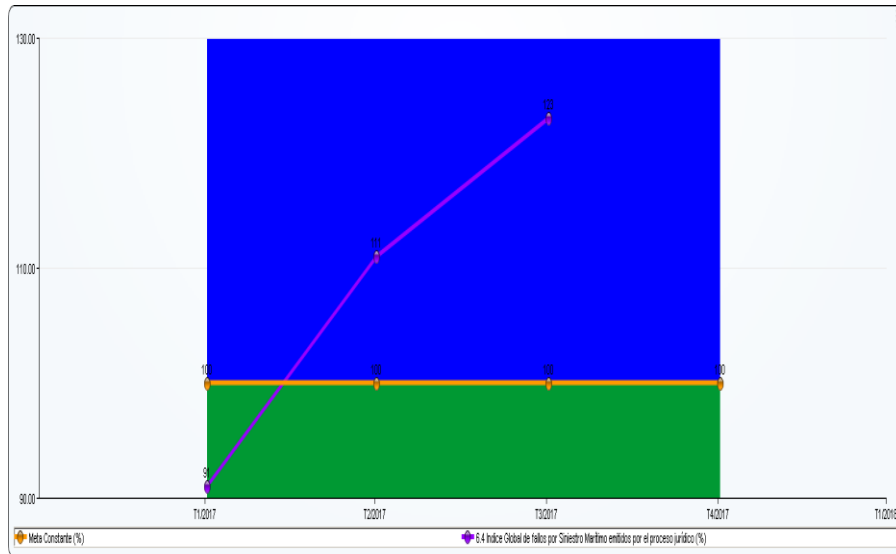
### **Efectos**

Se dio cumplimiento de las metas globales de fallos en investigaciones administrativas por ocupación indebida en bienes de uso público en el periodo.

Las Capitánías que incumplieron metas fueron: Cp5 y Cp7 no obstante, se evidencia una mejoría importante en el cumplimiento global de las unidades.

Los soportes se encuentran en los registros de cada Capitanía de Puerto y de GLEMAR en el indicador correspondiente así como en la dirección <ftp://172.25.1.35/PROCESO DE DIMAR/Jurídico/Seguimientos realizados/2017/>

### ***Índice Global de Fallos por Siniestro Marítimo Emitidos por el Proceso Jurídico***



De manera Global el proceso jurídico dio cumplimiento a las metas de fallos por Siniestros Marítimo en el III trimestre de 2017. Se subió de 111% de cumplimiento a 123%, continuando en azul y en ascenso.

### **Efectos**

Cumplimiento global del proceso en la emisión de fallos por siniestro marítimo en el periodo. Solo incumplieron las metas Cp5 y Cp7, pero el desempeño general va en ascenso.

Los soportes se encuentran en los registros de cada Capitanía de Puerto y de GLEMAR en el indicador correspondiente así como en la dirección <ftp://172.25.1.35/PROCESO DE DIMAR/Jurídico/Seguimientos realizados/2017/>

### ***Índice Global de oportunidad en los fallos de primera por VNMM***

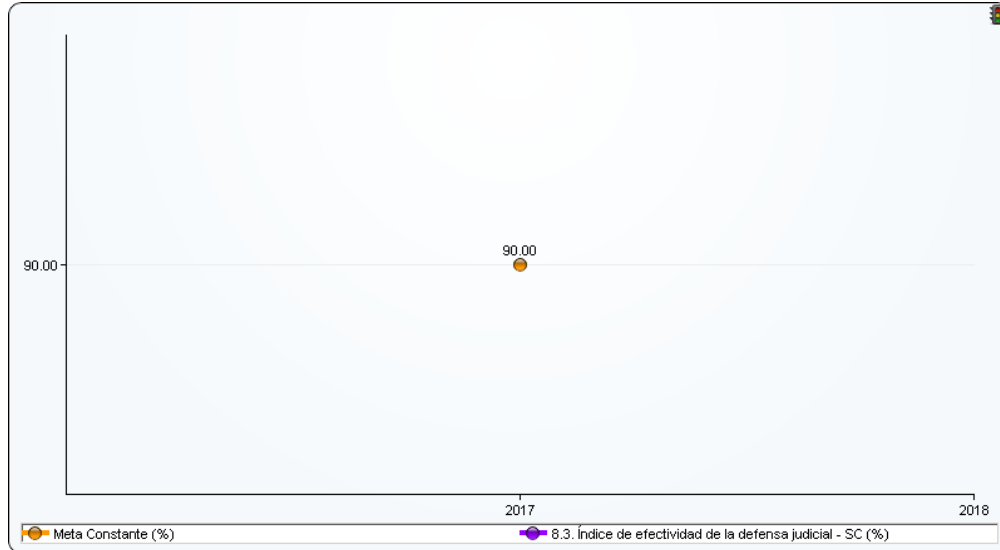


#### **Efectos**

En promedio, la emisión de fallos en primera instancia por VNMM en la vigencia 2016 por parte de las Capitanías de Puerto fue por abajo del máximo legal de 36 meses. El cumplimiento fue del 138%.

Los soportes se encuentran en los registros de cada Capitanía de Puerto.  
<ftp://172.25.1.35/PROCESO DE DIMAR/Jurídico/Seguimientos realizados/2016/>

### *Índice de efectividad de la defensa judicial - SC*



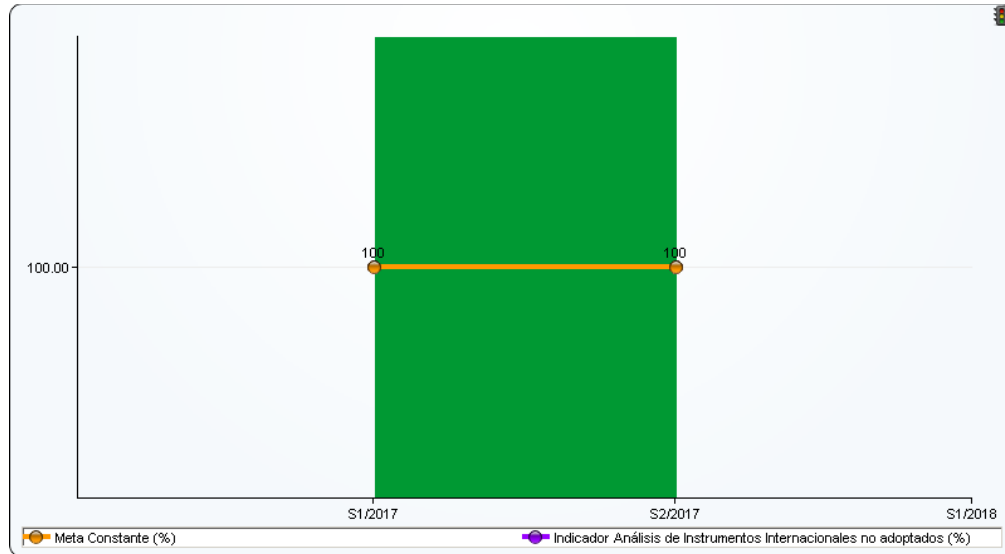
En la vigencia 2016 se subió el porcentaje de cumplimiento del indicador de Defensa Judicial, pasando de amarillo a verde, con un 83.33%.

#### **Efectos**

Se dio cumplimiento dentro de los rangos del indicador a la Defensa Judicial de DIMAR en 2016. De las 72 demandas falladas en la vigencia, 60 fueron a favor de la entidad.

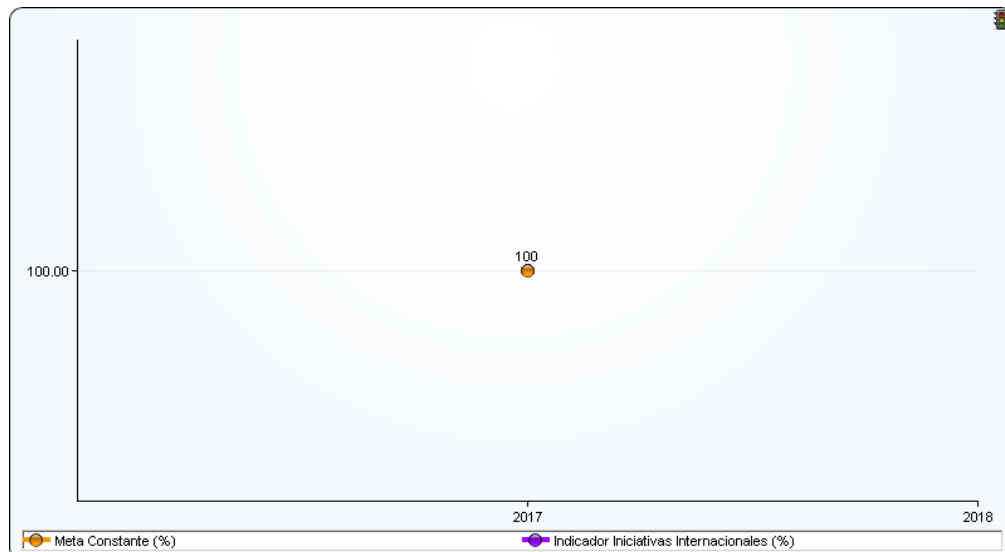
#### 4. Relaciones Internacionales - G4

##### *Análisis de Instrumentos Internacionales no Adoptados*



El apremiante crecimiento sobre la gestión de agua de lastre para prevenir los riesgos de transferencia de EEI y OAP inducidos por el intercambio de este tipo de aguas, refleja un reto y un compromiso político-jurídico que Colombia debe analizar y asumir para contrarrestar los efectos colaterales derivados del aumento de tráfico marítimo relacionado con el comercio internacional.

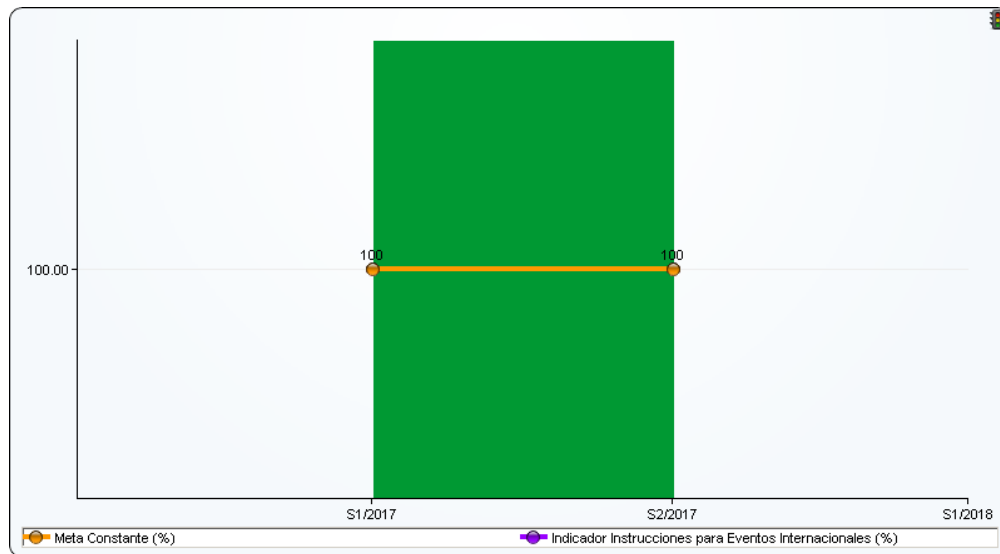
##### *Indicador Iniciativas Internacionales*





Para el segundo semestre se tuvo en cuenta los intereses y necesidades de la Autoridad Marítima Colombiana en relación a los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques. Este tema es tratado en el seno de la OMI a través del Comité de Seguridad Marítima.

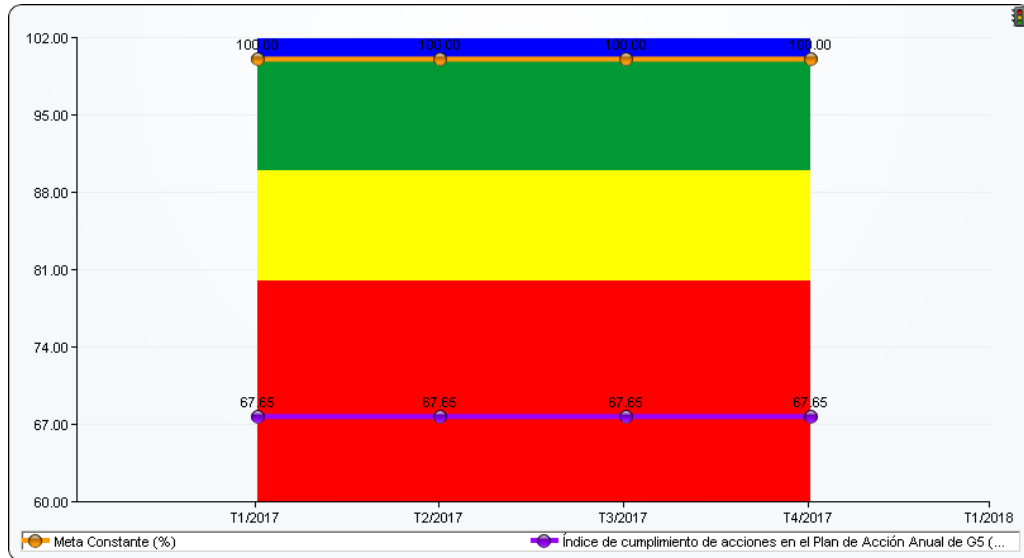
***Indicador Instrucciones para Eventos Internacionales***



Para el primer semestre del año 2016, se analizó la agenda de reuniones programada por la Organización Marítima Internacional con el fin de establecer los puntos de interés para la Dirección General Marítima y en consecuencia dar los lineamientos respectivos al Representante Permanente de Colombia ante la OMI.

## 5. Reglamentación – G5

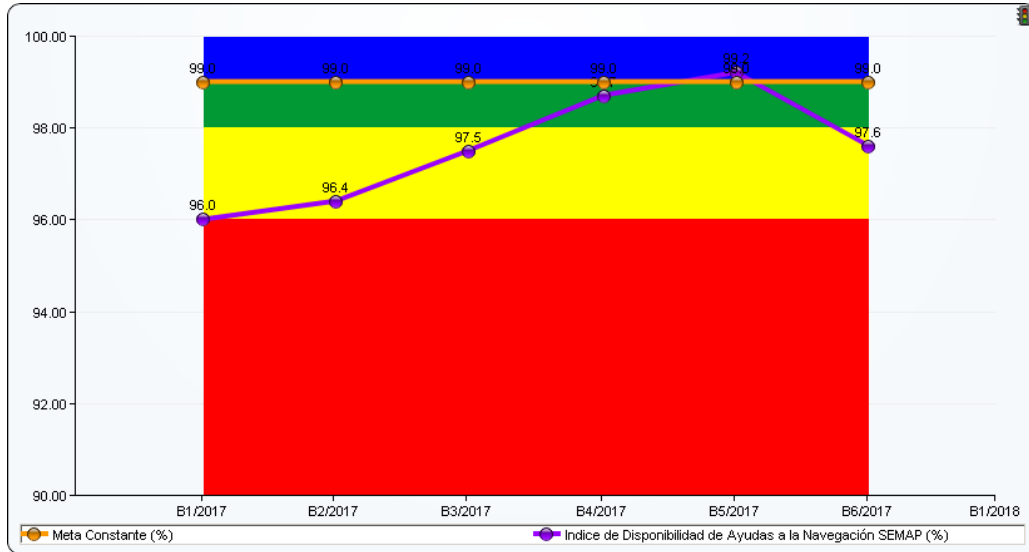
### *Índice de Cumplimiento de Acciones en el Plan de Acción Anual de G5*



Se cuenta con el Plan de Reglamentación y se avanzó con la expedición de las resoluciones sobre empresas (Res. 361/15), Tarifas de Inspecciones (Res. 371/15) y náutica (Res. 408/15).

## 6. Gestión de la Información para la Seguridad en la Navegación Marítima – M1

### *Índice de Disponibilidad de Ayudas a la Navegación SEMAP*



Durante el VI bimestre del 2017, la meta del indicador no fue cumplida. Se registraron 4656 horas de indisponibilidad, correspondiente a cinco (5) boyas, tres (3) enfilaciones y un (1) faro.

#### **Causas**

1. Enfilación Isla Alba No. 1: Se retiran de manera permanente por construcción de la nueva torre de enfilación Islalba- El Arrieral.
2. Boya de amarre de Malpelo: La ayuda se encuentra desaparecida de su punto de fondeo por hundimiento, de acuerdo al reporte realizado por el Comandante de la Fuerza Naval del Pacifico.
3. Boya N° 1 Tumaco: Se encuentra fuera de servicio, dado que fue golpeada por una motonave desconocida.
4. Faro Punta Soldado: Se reporta apagada por ECTM, por baterías obsoletas.
5. Enfilación Isla Alba No. 2: Se retira de manera temporal por motivo de la construcción de la nueva torre de enfilación Islalba- El Arrieral.
6. Direccional Arrieral: Se retira de manera temporal por motivo de la construcción de la nueva torre de enfilación Islalba- El Arrieral.
7. Boya 21 B/ventura: Se reporta fuera de posición por la plataforma de monitoreo, por ruptura del grillete giratorio.
8. Boya N° 17 Málaga N.: Se reporta apagada, dado que la linterna presentó fallas a nivel de fotocelda.
9. Boya Sanquianga: Se reporta fuera de posición por la plataforma de monitoreo, por ruptura del grillete giratorio.

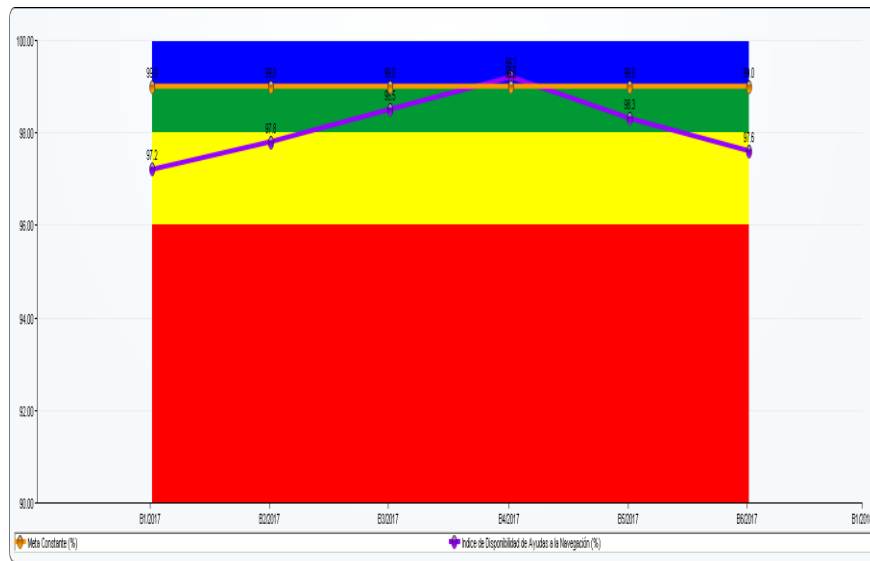
### **Efectos**

Las novedades reportadas no permitieron garantizarle al gremio marítimo la conservación de la vida humana en el mar, el tránsito seguro de las embarcaciones y la protección del medio ambiente marino en el área geográfica en cuestión.

### **Soluciones**

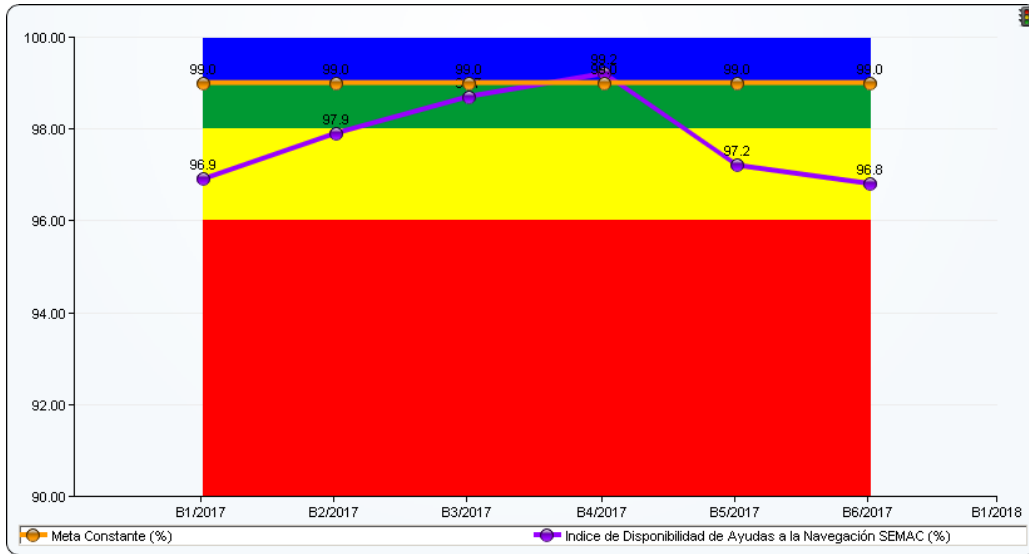
1. Enfilación Isla Alba No. 1: Se emite Aviso a los navegantes No. 238 del 14/11/2017. Informando la novedad.
2. Boya de amarre de Malpelo: Se está proyectando la compra o construcción de la ayuda con su sistema de fondeo de acuerdo a las características de la fuerza que ejercerán las embarcaciones (aprox 1500 Ton) para el segundo semestre del año.
3. Boya N° 1 Tumaco: Se realiza fondeo de una nueva boya para su reemplazo con apoyo del ARC ISLA PALMA el 28 de noviembre de 2017.
4. Faro Punta Soldado: Se realiza verificación de la ayuda, se instalan baterías EVEREXCEED L1 – 28 – 2016 Y L1 – 31 – 2016. Quedando la ayuda operando S/N.
5. Enfilación Isla Alba No. 2: Construcción de la nueva torre de enfilación Islalba- El Arrieral, contrato No 219-SUBAFIN-2017.
6. Direccional Arrieral: Construcción de la nueva torre de enfilación Islalba- El Arrieral, contrato No 219-SUBAFIN-2017.
7. Boya 21 B/ventura: Se realiza seguimiento a la ayuda, ubicándola en el sector de Piangua Grande corregimiento de Buenaventura, se reemplaza grillete giratorio Quedando la ayuda operativa.
8. Boya N° 17 Málaga N: El 14 de diciembre se desmonta la linterna FA249 y se instala linterna Automatic Power modelo FA249 consecutivo 70-2010 y destellador retroled. Queda la ayuda operativa S/N.

### Índice de Disponibilidad de Ayudas a la Navegación



Durante el año 2015 los mantenimientos a las ayudas de fácil acceso se realizaron oportunamente y no presentaron mayor inconveniente. Por el contrario las ayudas lejanas o de difícil acceso que presentaron novedades dependían de unidades a flote que apoyaran el desplazamiento y las actividades de mantenimiento para corregir dichas novedades y poner en servicio las ayudas. En varias ocasiones no había disponibilidad de unidades a flote y fueron reprogramados los mantenimientos, generando demora en la puesta en servicio de las ayudas y afectando el indicador negativamente. En el último bimestre del año se pusieron en servicio un número significativo de ayudas que logro subir el indicador y se reprogramaron las comisiones faltantes para el primer bimestre del año 2016.

## Índice de Disponibilidad de Ayudas a la Navegación SEMAC



Durante el VI bimestre del 2017, la meta del indicador no fue cumplida. Se registraron 10.332 horas de indisponibilidad, correspondientes a seis (6) boyas y ocho (8) faros.

### Causas

1. Boya No. 3 Urabá: De acuerdo a información de la Estación de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima CP08, la ayuda se soltó de su punto de fondeo, esto debido a la fatiga del material de la cadena, probablemente ocasionado por la dinámica de las corrientes de la zona. Inmediatamente, con apoyo de una unidad de Guardacostas de Urabá, se aseguró la ayuda en el muelle de la EGUR.
2. Boya N°11 Providencia: De acuerdo a información enviada por la Capitanía de Puerto de Providencia y Santa Catalina, la ayuda fue impactada por una embarcación desconocida, perdiendo el sistema lumínico (Linterna M860), quedando fuera de servicio. La II comisión a San Andrés y Providencia programada para el mes de Diciembre no se realizó por indisponibilidad de unidad de flote y viáticos.
3. Boya Cardinal Sur Morrosquillo: De acuerdo a la plataforma de monitoreo NETCOM, la ayuda presenta alerta de batería baja, por disminución de corriente en el panel solar. Se le realizó seguimiento, encontrando funcionamiento intermitente de la linterna, al persistir la novedad se determina la ayuda fuera de servicio.
4. Faro Cabo De La Vela: De acuerdo a información recibida por los nativos, la ayuda esta fuera de servicio por ausencia del sistema lumínico.
5. Faro Salmedina: De acuerdo alertas arrojadas por el sistema de monitoreo, la ayuda presenta problemas de transmisión y niveles bajos en los parámetros de batería y panel solar, se determina la ayuda fuera de servicio. Adicionalmente, el sistema de pilotaje que soporta la estructura del faro representa un alto riesgo para los técnicos de mantenimiento por obsoleta. El objetivo del faro era señalar el bajo Salmedina, sin embargo, este fue señalado por las cuatro boyas cardinales de Morrosquillo. Por lo anterior, mediante oficio se solicitó la baja.
6. Faro Isla Fuerte: De acuerdo a la plataforma de monitoreo NETCOM, la ayuda presenta alerta de destellador por falla en la tarjeta, se determina la ayuda fuera de servicio.

7. Faro Punta Caimán: El día 25 de Mayo de 2017, durante el desarrollo de la primera comisión de mantenimiento al Golfo de Urabá del año 2017, se detectó que al Faro Punta Caimán le robaron la linterna, esta ayuda se encuentra en un zona de alto nivel delincriminal en donde los robos son continuos.

Adicionalmente, desde hace aproximadamente 02 años el entorno de acceso al faro ha venido cambiando y hoy día se ha convertido en una zona de difícil acceso, con sectores que tienen presencia de pantanos, ambiente selvático y animales silvestres, condiciones que elevan el nivel de riesgo de nuestros funcionarios.

8. Faro Punta Yarumal: De acuerdo a la plataforma de monitoreo NETCOM, la ayuda presenta alerta de destellador por falla en la tarjeta, se corrobora información con la Estación de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima CP08 y se determina la ayuda fuera de servicio.

9. Faro Bocas de Leoncito: De acuerdo a la plataforma de monitoreo NETCOM, la ayuda presenta alerta de destellador por falla en la tarjeta, se corrobora información con la Estación de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima CP08 y se determina la ayuda fuera de servicio.

Esta ayuda en meses anteriores ha presentado alertas de destellador de forma intermitente. Lo que sugiere se tratar de un problema de contacto interno en la linterna Auto-contenida que tiene instalada.

10. Isla De Los Muertos: El sistema de monitoreo reporto “Alarma de Comunicación” el día 06 de Junio y se apagó. Adicionalmente, por información de los nativos del sector, se confirmó que la ayuda cuenta con todos sus elementos lumínicos, descartando así una acción delincriminal.

11. Faro Cabo Tiburón: De acuerdo al sistema de monitoreo, la ayuda se apagó debido a una descarga acelerada en su sistema de baterías. Adicionalmente, por información de los nativos del sector, se confirmó que la ayuda cuenta con todos sus elementos lumínicos, descartando así una acción delincriminal.

12. Bajo Brujas BB2: Mediante inspección a instalaciones portuarias en la bahía de Cartagena, se detectó que la ayuda se encontraba fuera de su posición geográfica, debido al rompimiento de la cadena.

13. Boya N°54 CTG: De acuerdo a información recibida por el personal de guardia de la unidad, la ayuda se encuentra fuera de servicio al perder el sistema lumínico y sufrir daños estructural.

14. Boya N°5 Providencia: De acuerdo alertas de falla de batería, arrojada por el sistema de monitoreo, se determina la ayuda fuera de servicio.

### **Efectos**

Estas novedades no han permitido garantizarle al gremio marítimo la conservación de la vida humana, el transito seguro de las embarcaciones y la protección del medio ambiente marino en su jurisdicción. Sin embargo, se realizó oportunamente el mantenimiento preventivo de las ayudas asignadas a la señalización del Caribe, lo que permitió mantener la disponibilidad de las ayudas y alcanzar la meta establecida.

### **Soluciones**

1. Boya No. 3 Urabá: Durante la ejecución de la II comisión del Golfo de Urabá, la ayuda se posiciono nuevamente.

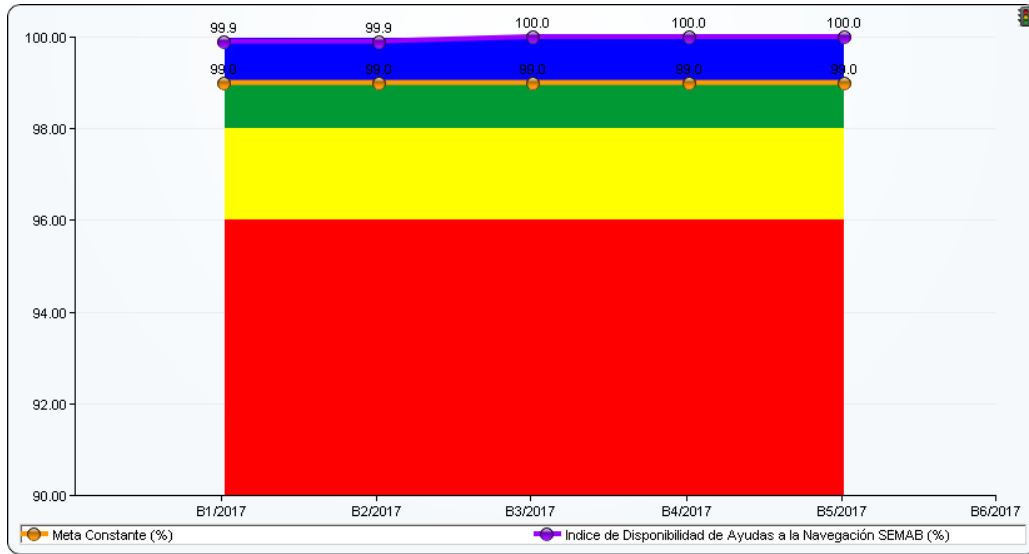
2. Boya N°11 Providencia: Se programó comisión a San Andrés y Providencia para los meses de abril y mayo del 2018.

3. Boya Cardinal Sur: Dado que la ayuda se aún se encuentra en garantía, se están realizaron coordinaciones con el fabricante de las linternas para hacer efectiva la garantía de la misma.

4. Faro Cabo De La Vela: Se realiza mantenimiento lumínico en el que se instala Linterna Auto-contenida MCL-400 CODIGO 42/ 1 SEG ON 14 OFF 01 MCL-400. La ayuda queda funcionando S/N.
5. Faro Salmedina: Se está a la espera de que se autorice dar de baja el faro.
6. Faro Isla Fuerte: Se realiza mantenimiento lumínico durante desarrollo la segunda Comisión de Mantenimiento del Golfo de Urabá, se desinstala linterna autocontenida MCL 400 ID 248 por estar fuera de servicio, se instala linterna autocontenida 9 SEMAC.
7. Faro Punta Caimán: La alta dirección (Sede central) decidió dejar la ayuda sin sistema lumínico hasta nueva orden y darle a la misma un carácter de marca diurna, dado que hace las veces de marca visual por su gran estructura en tierra, cerca de la línea costera y conjuntamente con la Capitanía de Puerto de Turbo poder seguir garantizando el tránsito seguro en el sector.
8. Faro Punta Yarumal: Se realiza mantenimiento lumínico durante desarrollo la segunda Comisión de Mantenimiento del Golfo de Urabá, se desinstala linterna autocontenida MCL 400 ID 242 por estar fuera de servicio y se instala linterna autocontenida 8 SEMAC.
9. Faros Bocas Del Leoncito: Se realiza mantenimiento lumínico durante desarrollo la segunda Comisión de Mantenimiento del Golfo de Urabá, se desinstala linterna autocontenida MCL 400 por estar fuera de servicio y se instala linterna autocontenida 6 SEMAC.
10. Isla De Los Muertos: Se realiza mantenimiento lumínico durante desarrollo la segunda Comisión de Mantenimiento del Golfo de Urabá, se desinstala linterna auto contenida MCL 400 por estar fuera de servicio, se instala linterna auto contenida 7 SEMAC.
11. Faro Cabo Tiburón: Se realiza mantenimiento lumínico durante desarrollo la segunda Comisión de Mantenimiento del Golfo de Urabá, se le cambió la batería, el monitor y el regulado, queda funcionando S/N.
12. Bajo Brujas BB2: El día 12 de diciembre se ejecuta arrastre de boya hacia SEMAC para colocación de nuevo tren de fondeo y el día 13 de Diciembre, se realiza maniobra para reposiciona la ayuda. Queda en su posición sin novedad. Long: -75° 30' 53.061" y Lat.: 10° 19' 22.077"
13. Boya N°54 CTG: El día 19 de diciembre se realiza fondeo de una boya nueva.
14. Boya N°5 Providencia: Se programó comisión a San Andrés y Providencia para los meses de abril y mayo del 2018.



## Índice de Disponibilidad de Ayudas a la Navegación SEMAB



Durante el VI bimestre del 2017, la meta del indicador no fue cumplida. Se registraron 186 horas de indisponibilidad, correspondiente a una (1) boya y cuatro (4) enfilaciones.

### Causas

- Enfilación E -12: El día 14 de noviembre fue reportada apagada por la Torre de Control Tráfico Marítimo y Fluvial de Barranquilla, se verifica encontrando batería baja probablemente debido a que la ayuda está encendida 24 horas y los días 13 y 14 estuvieron totalmente nublados por lo que no recibió carga.  
El día 5 de diciembre fue reportada apagada por la Torre de Control Tráfico Marítimo y Fluvial de Barranquilla, se verifica encontrando regulador fuera de servicio.
- Enfilación E – 18: El día 15 de noviembre fue reportada apagada por la Torre de Control Tráfico Marítimo y Fluvial de Barranquilla, se verifica encontrando bloqueado el regulador de carga.
- Enfilación E - 5 Auxiliar: El día 25 de noviembre fue reportada apagada por la Torre de Control Tráfico Marítimo y Fluvial de Barranquilla, sin encontrar falla. El 26 de noviembre fue reportada apagada, por falla en la batería.
- Boya N° 30: El día 26 de diciembre se efectúa inspección visual a la ayuda encontrando que se encuentra totalmente sumergida por exceso de taruya en el tren de fondeo.
- Enfilación – 10: El día 9 de diciembre mediante Informe Novedad Ayudas a la Navegación fue reportada apagada (luz verde baja), por la Torre de Control Tráfico Marítimo y Fluvial de Barranquilla.

### Efectos

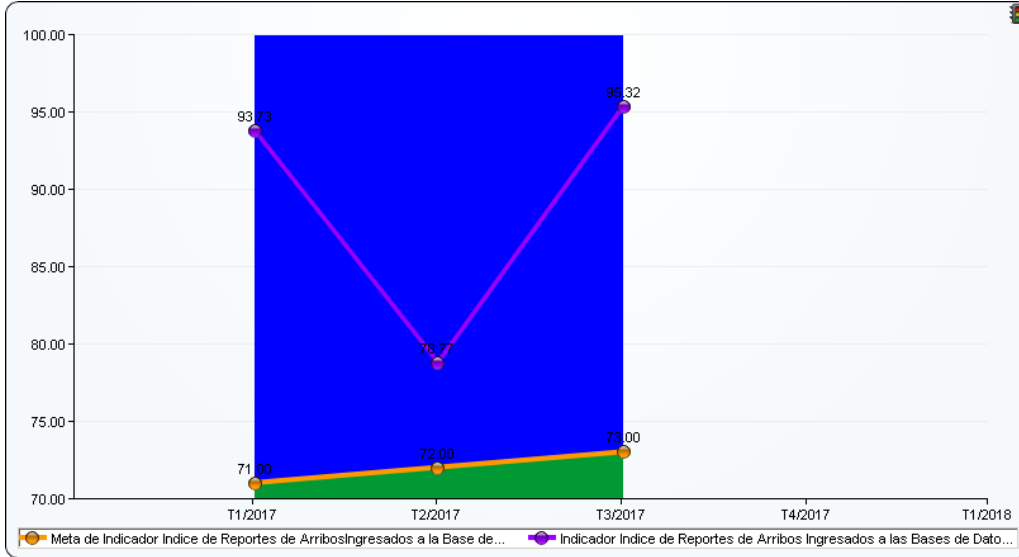
Estas novedades no permitieron garantizarle al gremio marítimo la conservación de la vida humana en el mar, el tránsito seguro de las embarcaciones y la protección del medio ambiente marino en las áreas geográficas en cuestión. Sin embargo, se realizó oportunamente el mantenimiento preventivo de las ayudas asignadas a la señalización del Río Magdalena lo que permitió mantener la disponibilidad de las ayudas por encima de la meta establecida.

**Soluciones**

- Enfilación E -12: El 15 de noviembre, se realiza cambio de la batería por una recargada, se reinicia la ayuda quedando la ayuda operando S/N y se emite Aviso a los Navegantes No. 281 del 26/12/2017.  
El día 6 diciembre, se procede a encender la ayuda sin regulador, teniendo en cuenta que no se cuenta con repuesto del mismo
- Enfilación E – 18: El 15 de noviembre, se reinicia regulador de carga, quedando la ayuda operando S/N.
- Enfilación E - 5 Auxiliar: El día 25 de noviembre, se realizan pruebas de funcionamiento, revisión de cableados, partes eléctricas y parámetros, sin encontrar falla. La ayuda queda operando sin novedad. El día 26 de noviembre se verifica sistema eléctrico y se realiza cambio de la batería, quedando la ayuda sin novedad. El 28 de noviembre se cambia linterna baja luz blanca por linterna baja luz azul y se emite Avisos a los navegantes No. 253 del 29 de noviembre de 2017 informando el cambio de luz.
- Boya N° 30: Se espera que las condiciones hidro-dinámicas del río Magdalena mejoren a mediados del mes de enero y la ayuda re flote nuevamente.
- Enfilación – 10: El día 10 de diciembre, se realiza a salida con el fin de ejecutar Mantenimiento Imprevisto, encontrando que el regulador de voltaje se encuentra en mal estado, se procede a ser retirado, quedando la ayuda funcionando sin novedad.

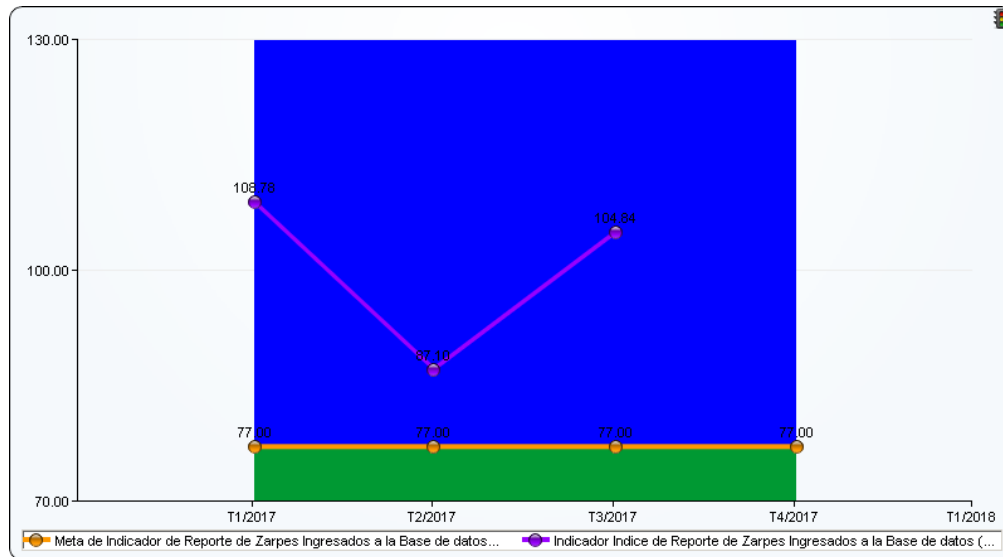
## 7. Servicio de Tráfico Marítimo – M2

### *Indicador Índice de Reportes de Arribos Ingresados a las Bases de Datos*



La Capitanía de Puerto de Cartagena muestra diferencias con relación a los arribos de tráfico internacional, ya que en algunos lapsos semanales se evidencian arribos registrados en la base de datos de SITMAR, pero no se recibieron las actas de visita.

### *Indicador Índice de Reporte de Zarpes Ingresados a la Base de Datos*



La Capitanía de Puerto de Cartagena muestra diferencias significativas con relación a los zarpes de tráfico internacional, ya que en algunos lapsos semanales tiene un numero de

zarpes registrados en SITMAR pero envía hasta más de la mitad de zarpes escaneados. De igual manera, la capitanía de Puerto de Coveñas tiene varios lapsos semanales en los que envía zarpes escaneados pero no hay registros en la base de datos de SITMAR.

***Indicador Cobertura de los Sistemas de Control de Tráfico Marítimo en Territorio Colombiano***

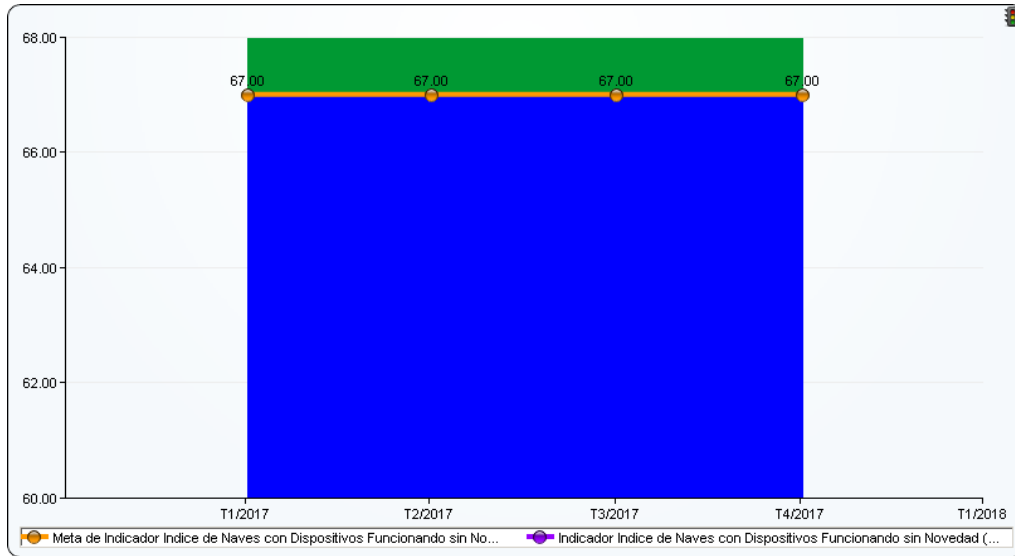


Para claridad de este indicador se hace una captura de pantalla para visualizar la cobertura actual del sistema dentro de la línea costa Colombiana

**Efectos**

Después de realizar las mediciones pertinentes del indicador, se observa que este mismo no está siendo de ayuda para establecer criterios que permitan conocer las zonas de navegación sin cobertura del sistema de control de tráfico y vigilancia marítima. Por lo tanto este indicador será modificado y revaluado con el fin de que permita establecer áreas de sin cobertura del sistema y posibles proyectos que permitan cubrir esas áreas.

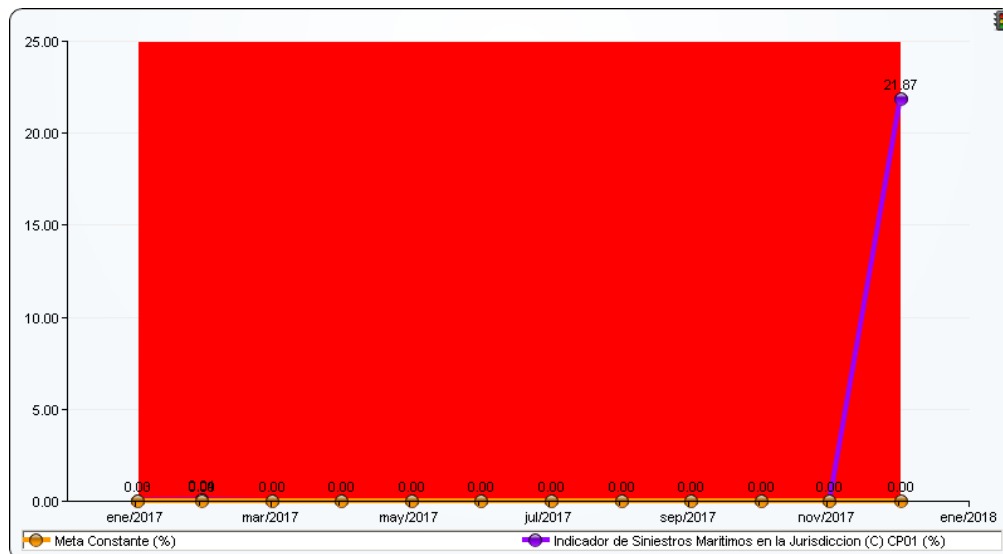
**Indicador Índice de Naves con Dispositivos Funcionando sin Novedad**



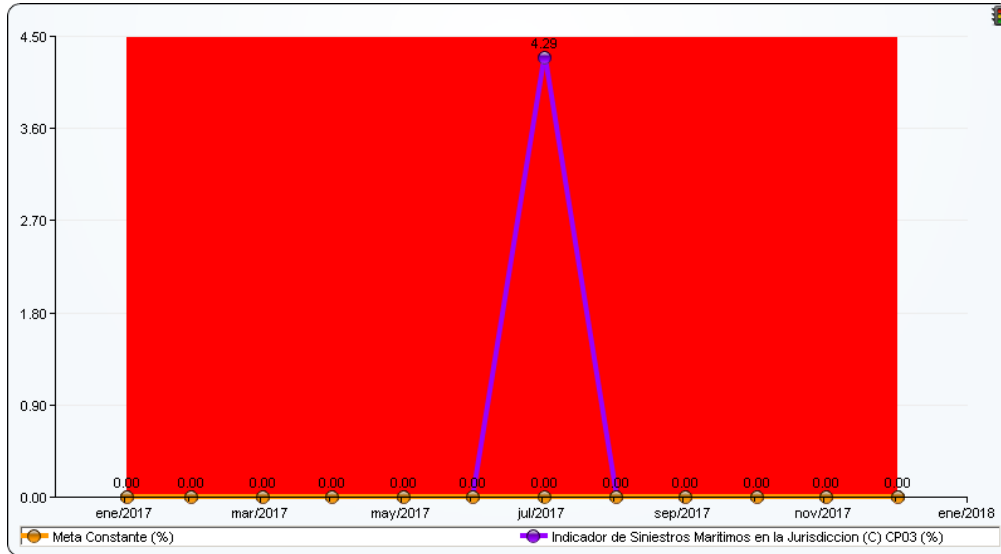
**Efectos**

Durante el presente periodo se ha mantenido vigilancia sobre las naves que transmiten con y sin novedad, los seguimientos quedan reportados en el informe de VMS que se recibe cada mes.

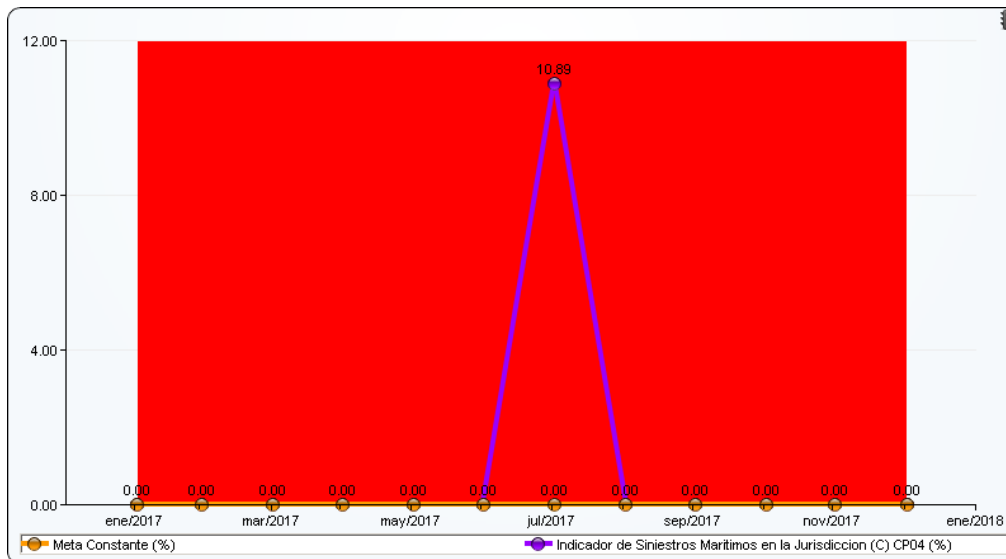
**Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP01**



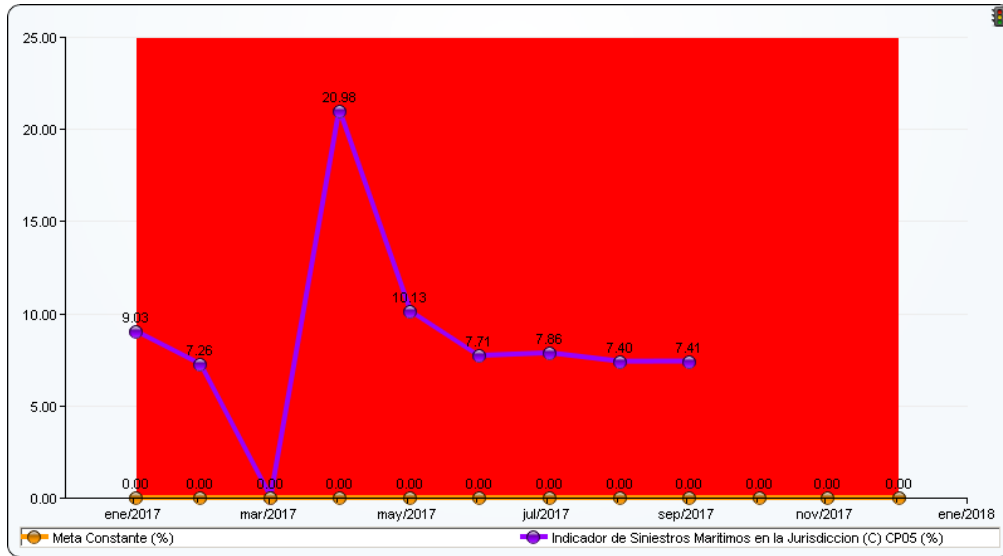
**Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP03**



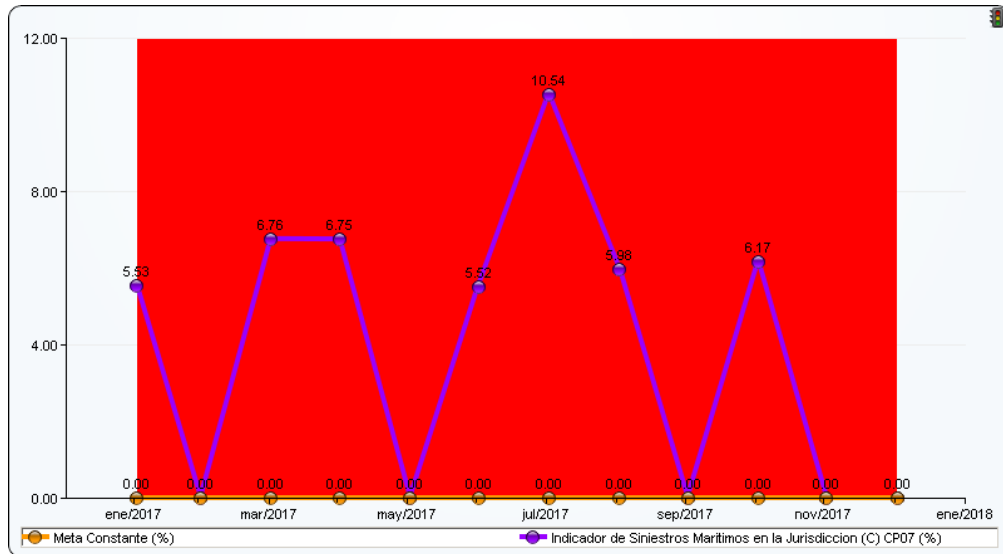
**Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP04**



**Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP05**

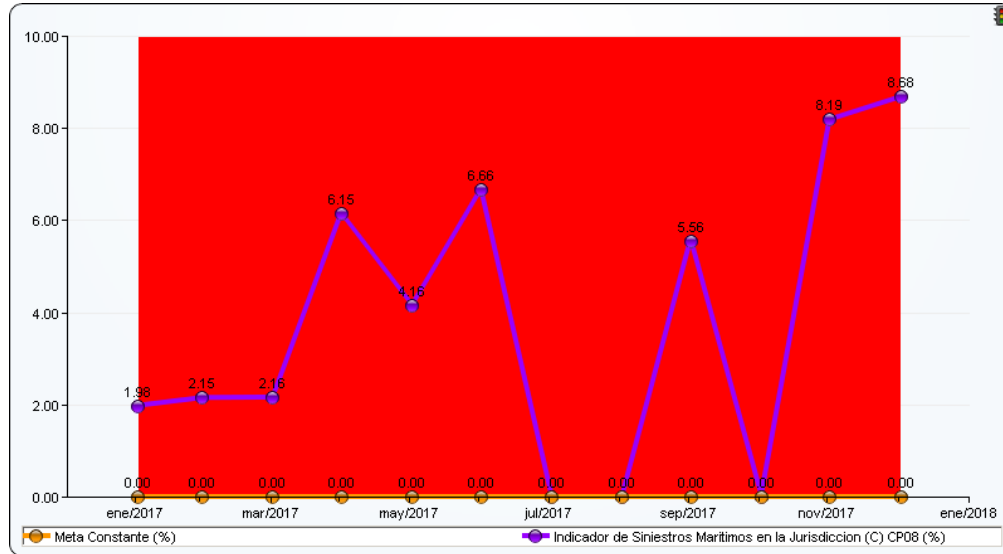


**Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP07**



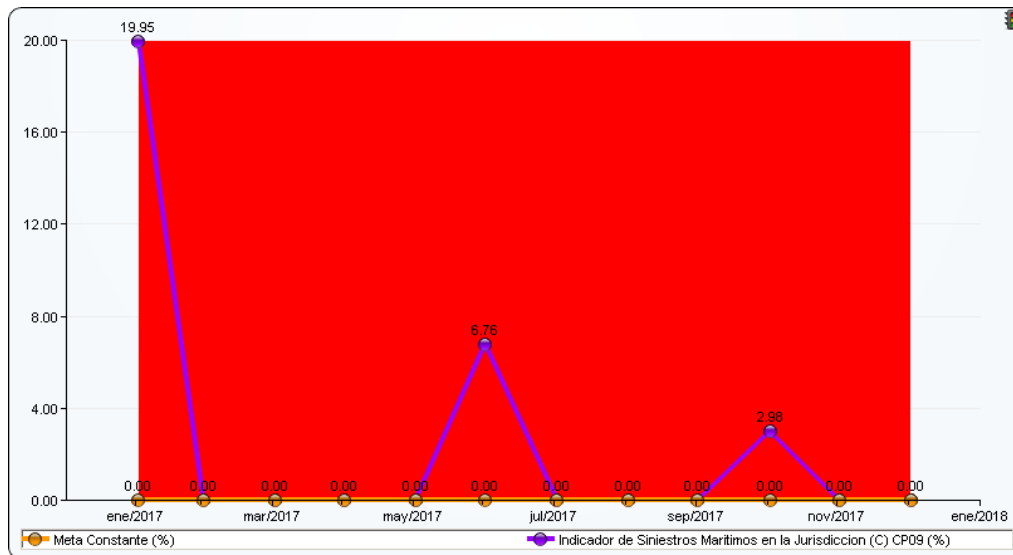
01 siniestro marítimo con lesiones personales

**Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP08**



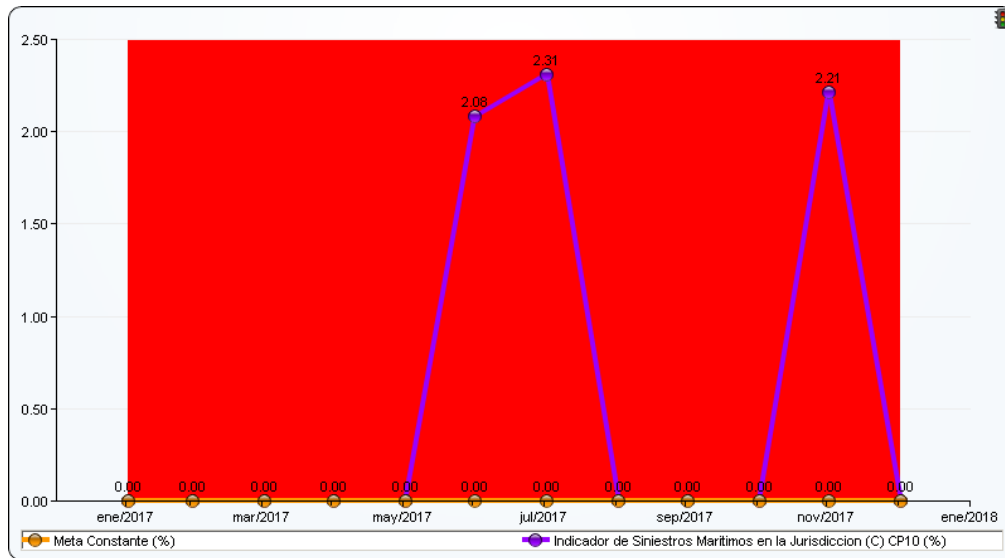
Caso 3. Acuerdo información de la Agencia Marítima Turbaduana 01 tripulante de la Motonave Ocean Promise que arriba al puerto de Turbo a las 0800R proveniente de Santa Marta, presuntamente falleció y se desconocen las causas.

**Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP09**

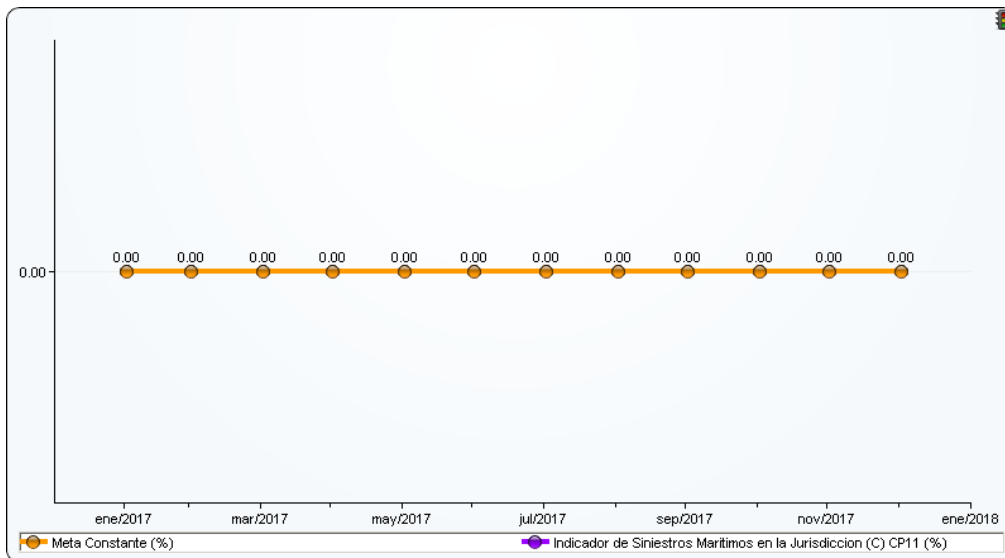




**Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP10**



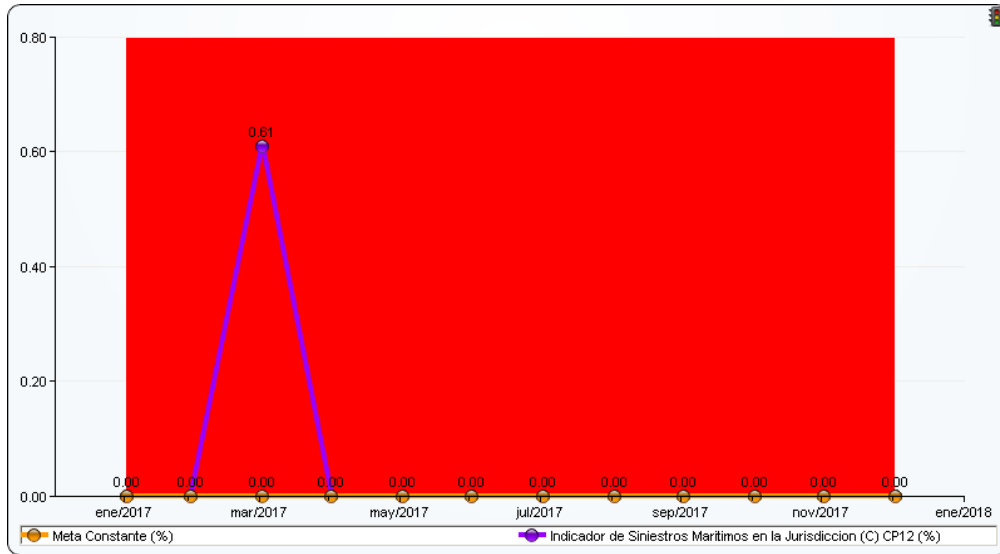
**Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP11**



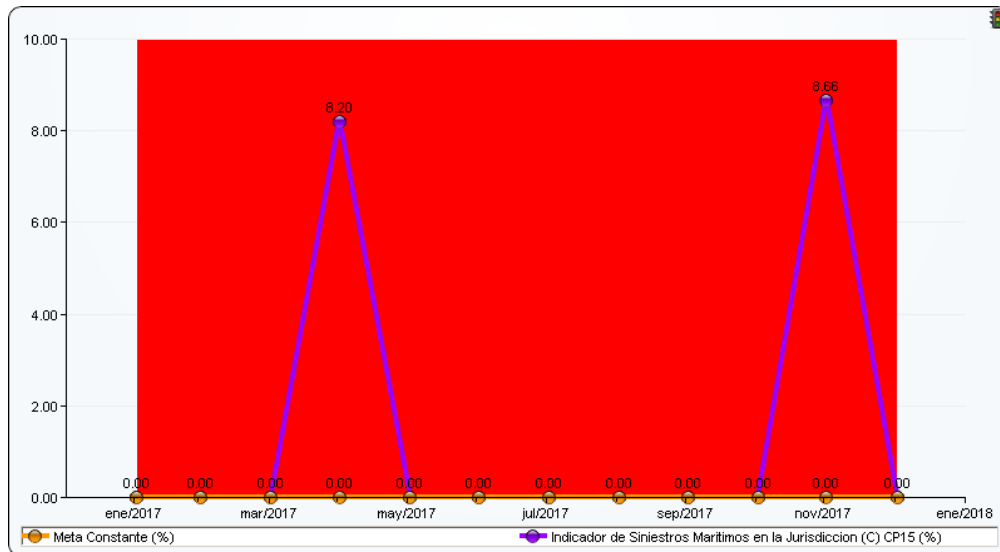
**Efectos**

Teniendo en cuenta la importancia de los movimientos marítimos de embarcaciones en la jurisdicción, la Capitanía de Puerto realiza inspecciones de seguimiento al momento del zarpe y del arribo a través del personal de inspectores para disminuir siniestros en el transcurso de la travesía de las naves, en el cual NO se registró ningún siniestro marítimo.

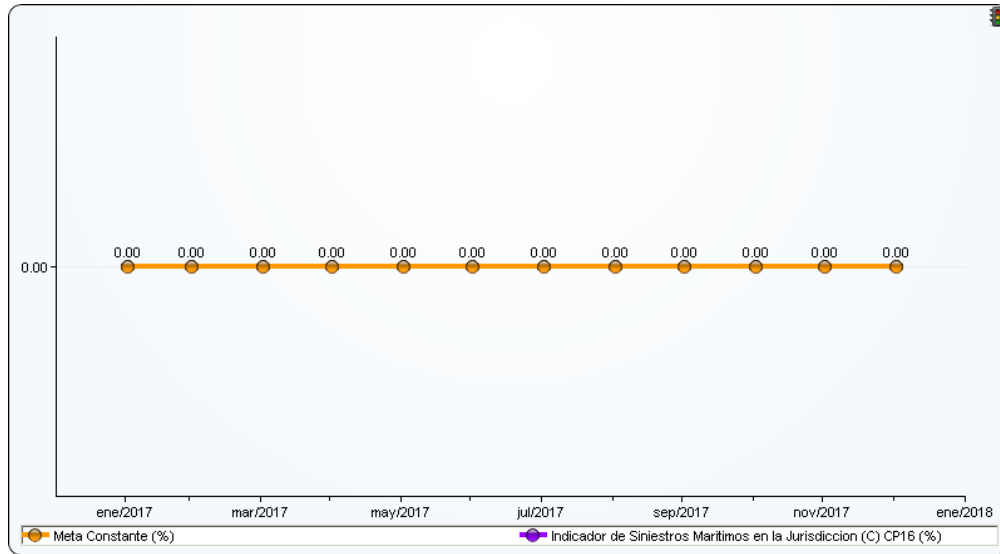
**Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP12**



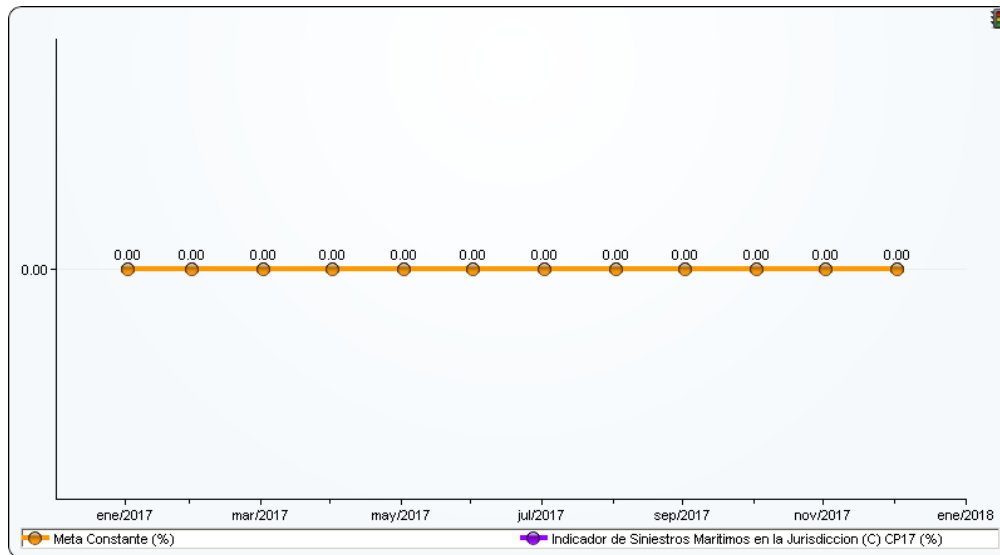
**Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP15**



**Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP16**

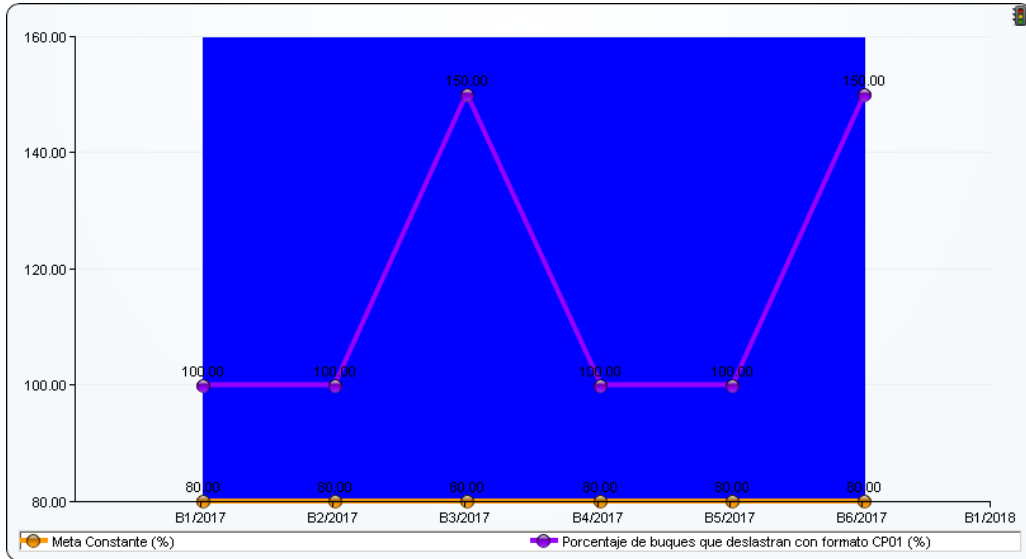


**Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP17**



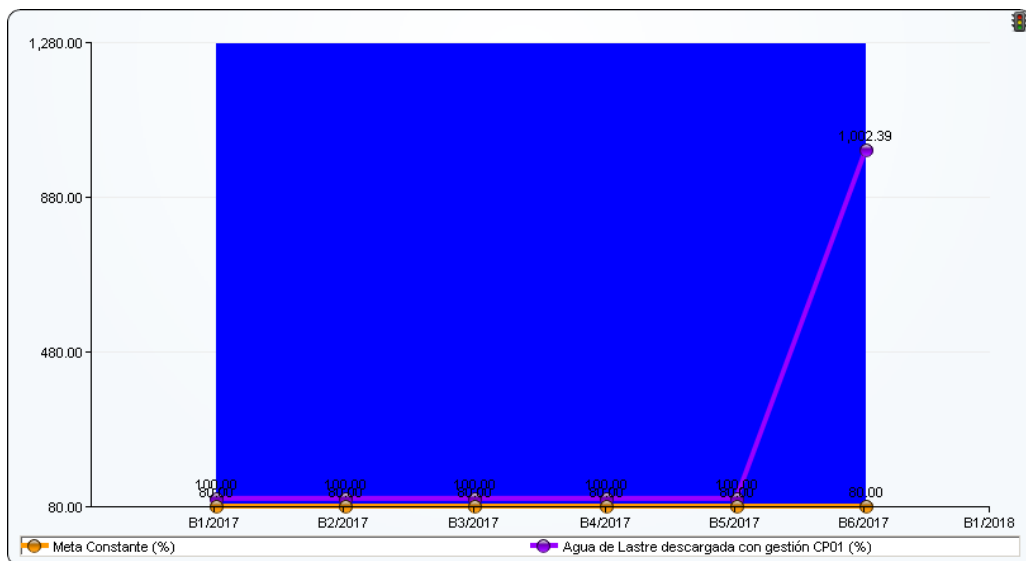
8. Protección del Medio Marino – M3

*Porcentaje de Buques que Deslastran con Formato CP01*



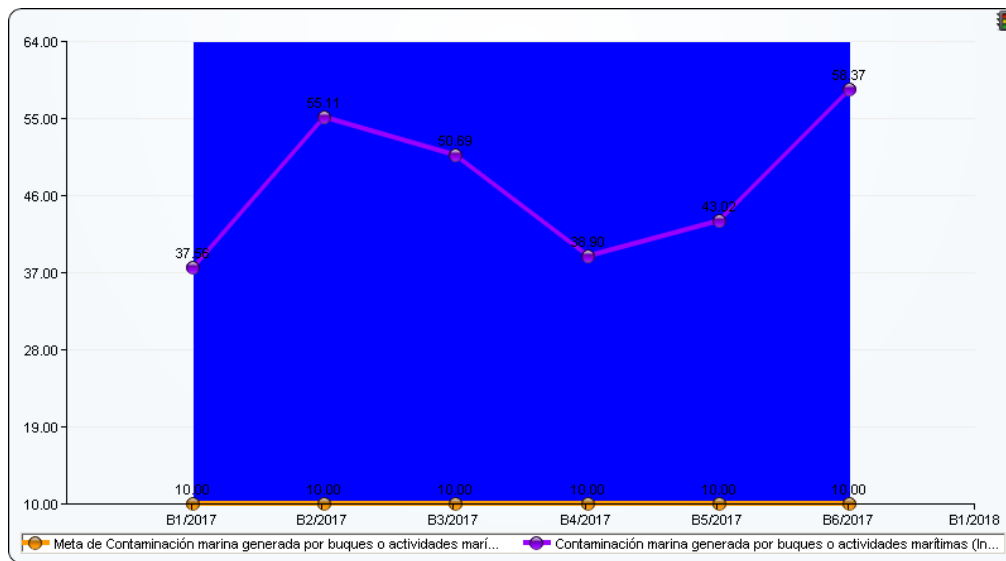
Durante el 6° bimestre de 2017, se garantizó que las motonaves que realizaron descarga de aguas de lastre, realizaron una adecuada gestión disminuyendo así la posibilidad de introducción de especies, dando cumplimiento a lo establecido en la normatividad nacional como internacional

*Agua de Lastre Descargada con Gestión CP01*



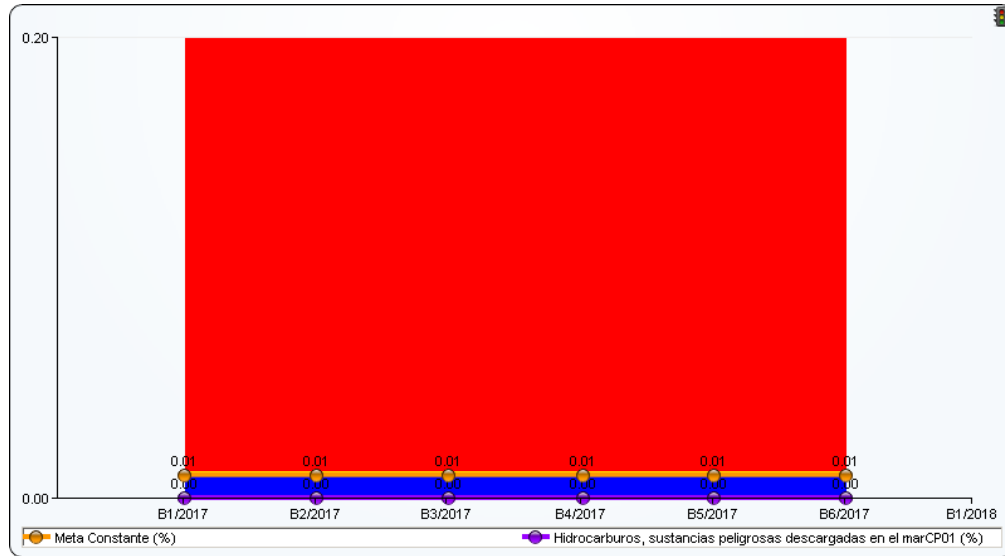
Durante el 6° bimestre de 2017 se garantizó que las 73,313.90 toneladas de Aguas de Lastre descargadas fueron gestionadas de forma adecuada acuerdo lo establecido en el convenio de aguas de lastre como en la resolución 0477 de 2012, lo que disminuye la posibilidad de introducción de especies invasoras en la bahía de Buenaventura.

### ***Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Cargue y Descargue) CP01***



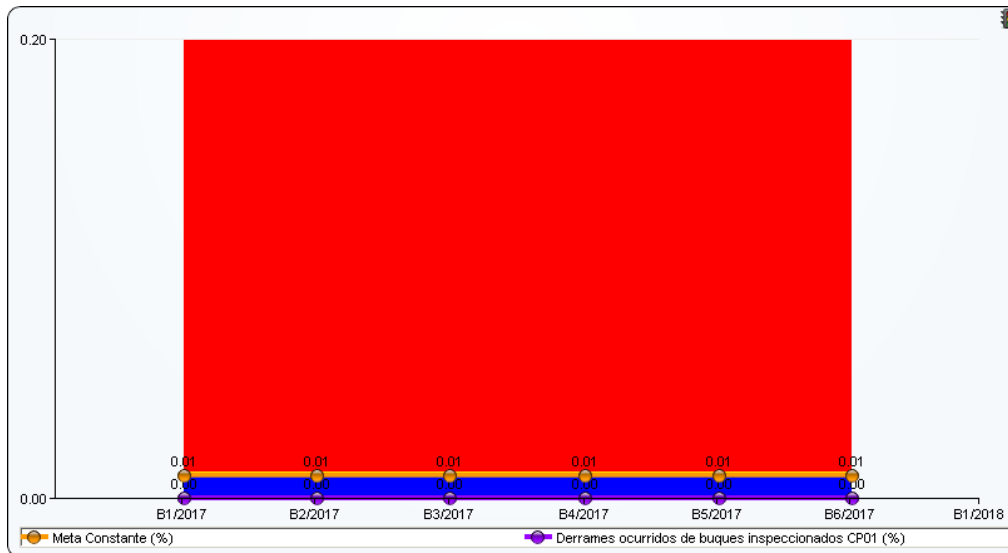
Durante el 6° bimestre de 2017, no se presentó contaminación durante ninguna de las maniobras de cargue y descargue, dando cumplimiento a lo establecido en la normatividad Internacional como la nacional dirigida a prevenir la contaminación marina, confirmando el rigor técnico aplicado por parte de los inspectores de la Autoridad Marítima durante las inspecciones.

***Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP01***



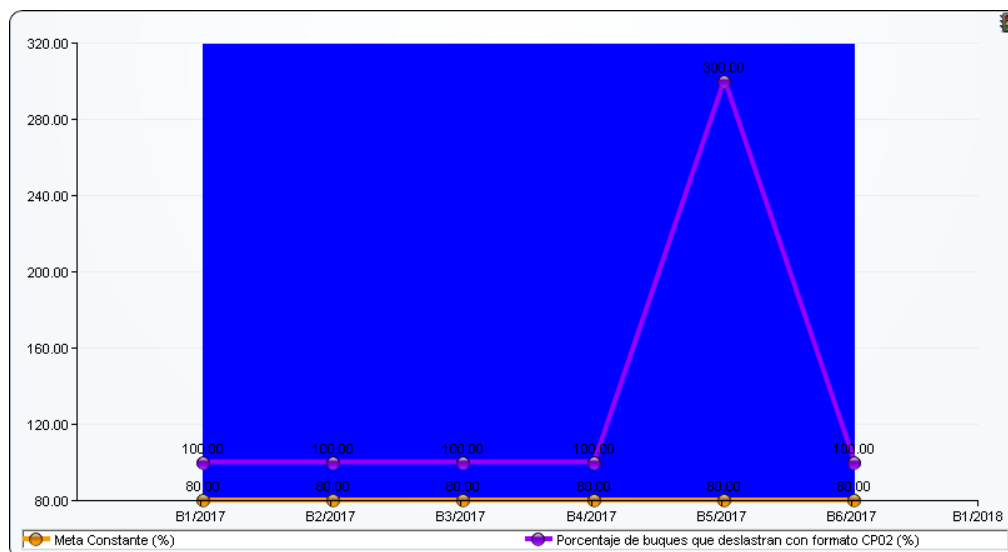
No se presentó ninguna descarga durante las maniobras realizadas durante el 6º bimestre de 2017, lo cual demuestra maniobras seguras y limpias, confirmando la importancia de las inspecciones y controles realizados CP1 y por el cuerpo de inspectores de la Dimar.

### ***Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP01***



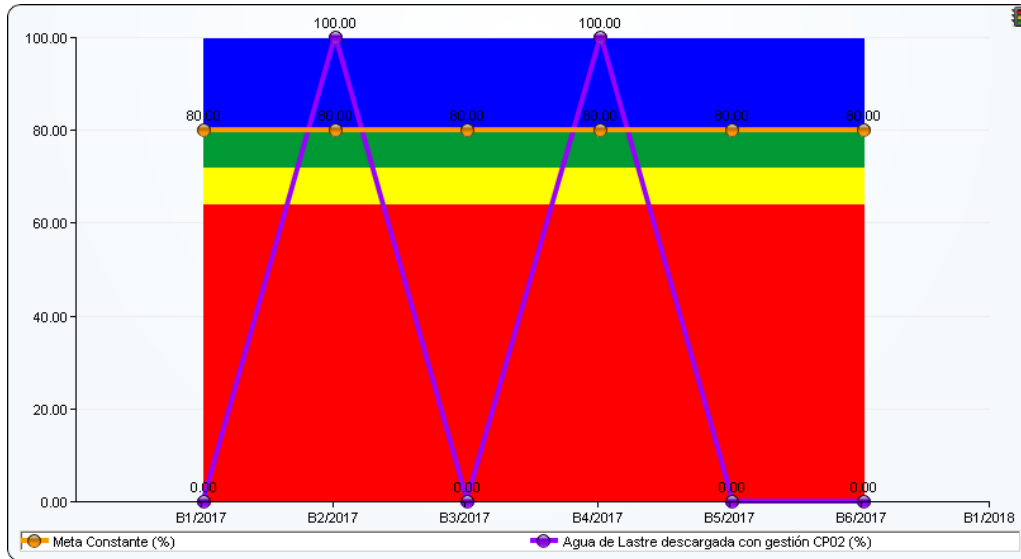
Los procedimientos de verificación realizados durante las inspecciones de prevención de la contaminación en el 6° bimestre de 2017, garantizo que no se presentaron derrames de hidrocarburos o sustancias nocivas liquidas en la bahía de Buenaventura, protegiendo el medio marino en la jurisdicción de CP1.

### ***Porcentaje de Buques que Deslastran con Formato CP02***



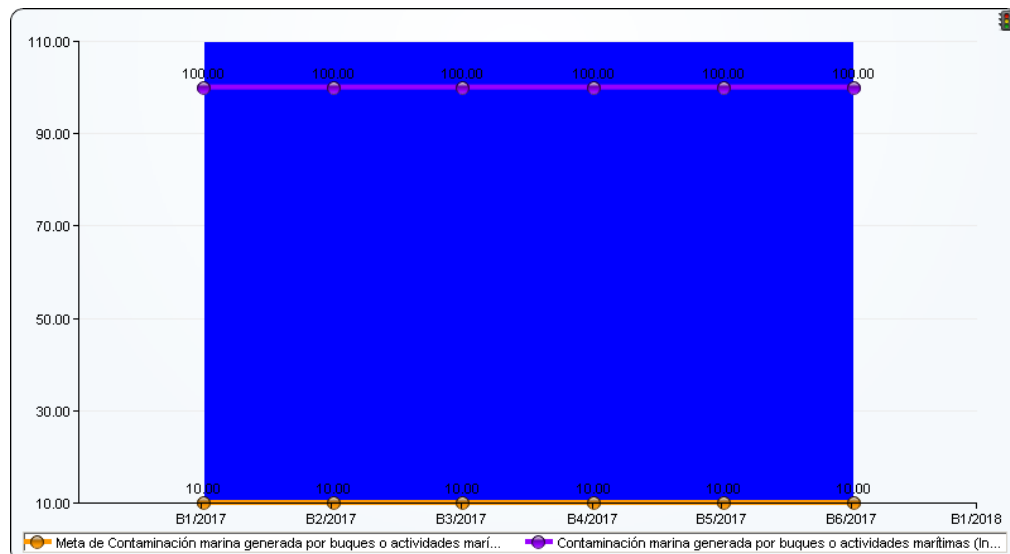
Se realizan el 100 % en los formatos establecidos, y establecer en la resolución 0477 de 2012, establecer las medidas y el procedimiento de verificación y control de las aguas de lastre, con el fin de reducir los riesgos, las aplicaciones de los Planes Gestión, registros, navegación, Notificaciones.

### Agua de Lastre Descargada con Gestión CP02



Se realizan con los protocolos de seguridad y los procedimientos antes de la llegada del Buque al Puerto la verificación con 24 horas de antelación el Movimiento donde se encuentra el buque y las tomas de agua de lastres Control Verificación, con el fin de minimizar el impacto la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales, con el fin de resaltar la resolución 0477 de 2012, el Presente año se realiza la trazabilidad del procedimiento y cumpliendo a cabalidad las metas logrados el control y el monitoreo de buques que ingresan a nuestro país.

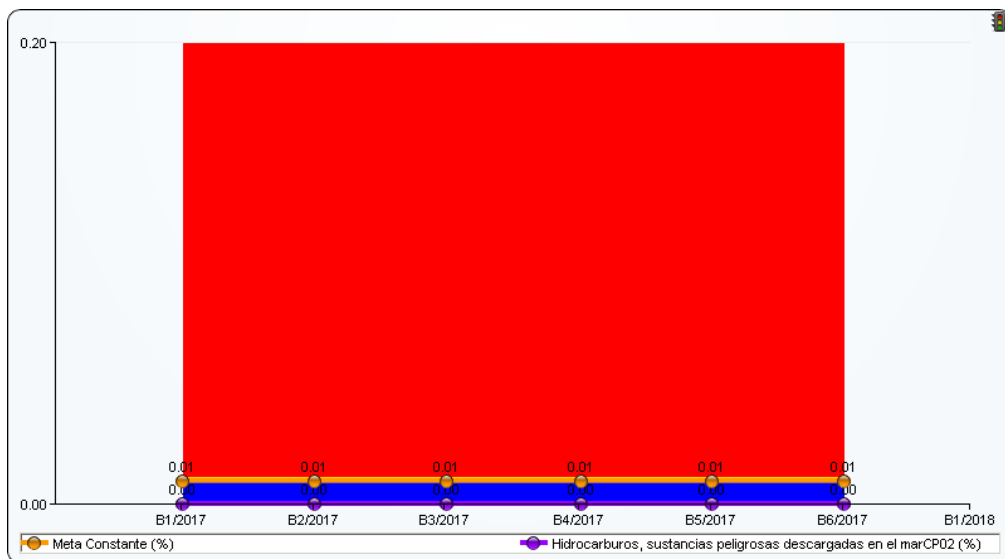
### Contaminación marina generada por buques o actividades marítimas (Inspección carga y descarga) CP02





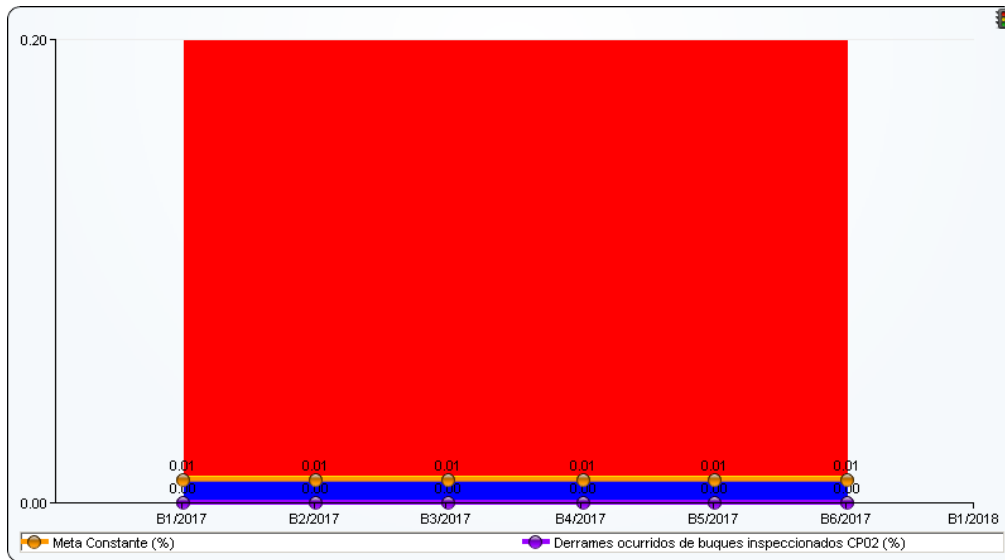
Se realizan con los protocolos de seguridad en la toma de Combustible en Muelles Autorizados por la Autoridad Marítima, y con la conciencia de sensibilizar al personal de marineros que desarrollan actividad de toma de combustible, control de operaciones de naves, artefactos navales, con el fin de prevenir la contaminación por hidrocarburos , y tener clara la normatividad para dichas futuras de Novedad, el control con los peritos que son nombrados por parte de la Autoridad Marítima y los formatos establecidos para las tomas de Combustible en nuestra Jurisdicción , por parte de las Inspecciones de cargue y descargue de actividades marítimas no se produjeron contaminación en el Mar.

***Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP02***



No se realizan estas actividades de des cargues de sustancias peligrosa en mar , todo se realizan los protocolos de seguridad, con el fin de mitigar la contaminación por hidrocarburos o sustancias nocivas , o la realización de descargue de mercancías peligrosas, y cumplan con los protocolos de convenio internacional relacionados con la seguridad y la protección de la vida humana en el Mar, prevención de la contaminación del medio marino y fluvial y el control de Cargue y Descargue peligrosas en la leyes nacionales y convenios Internacionales.

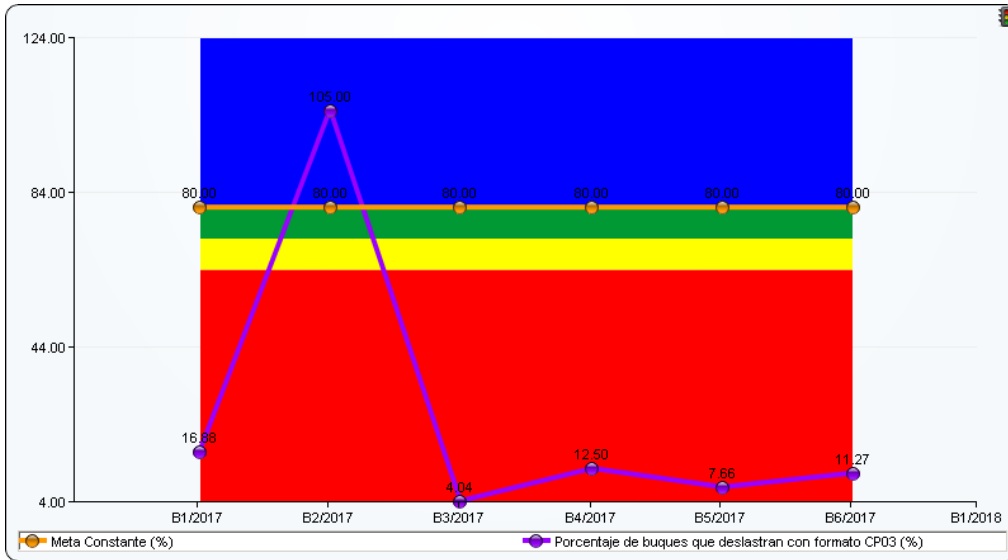
### *Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP02*



#### **Causas**

Se realizan las charlas antes de los cargue y descargue de combustible en la maniobras de buques que desarrollan las actividades, verificación, Control y Seguimiento a las maniobras por personal autorizado, la implementación de cedulas en el buque el cual determinar el ROL en caso de una novedad y estar capacitados, el manejo adecuado de los elementos que realizan los cargues, No se generaron novedades en la Maniobras de cargue.

**Porcentaje de Buques que Deslastran con Formato CP03**



En el puerto de Barranquilla se presentaron 18 buques que deslastraron en el puerto adecuadamente, observando que bajo la cantidad de buques que deslastran en el puerto.

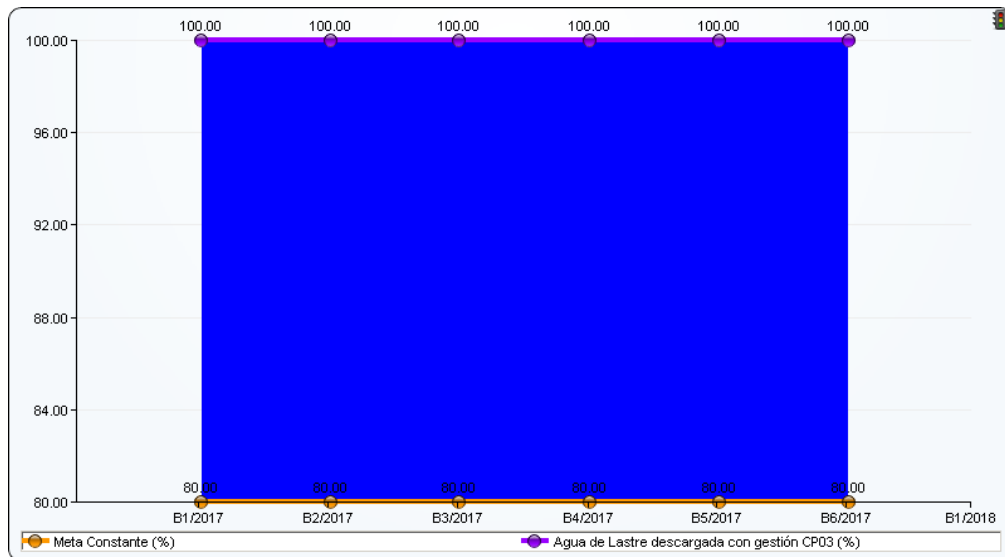
**Causas**

En el Puerto de Barranquilla deslastraron 24 Buques, los cuales fueron inspecciones con el formato M3-FOR-030 establecido por DIMAR.

**Efectos**

Se retroalimenta la información con el formato M3-FOR-030 establecido por DIMAR.

**Agua de Lastre Descargada con Gestión CP03**



En el quinto bimestre del 2017, disminuye las Toneladas de agua de lastre importadas en el puerto.

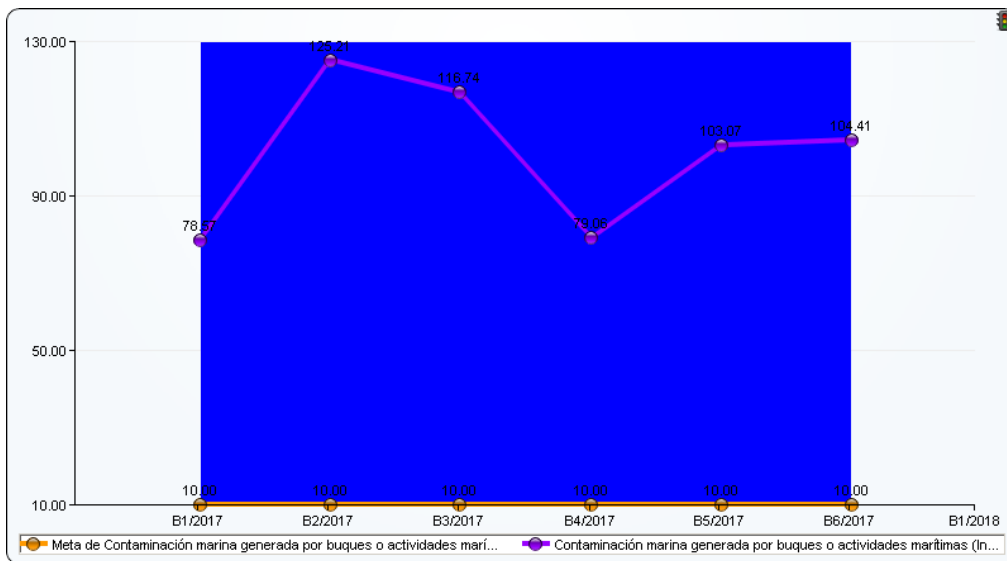
**Causas**

La causa de la descarga del agua de lastre con gestión adecuada en el Puerto de barranquilla, es el control y seguimiento que realizan Los Inspectores de contaminación con la inspeccione realizadas del formato M3-FOR-030 a los buques que arriban a descargue.

**Efectos**

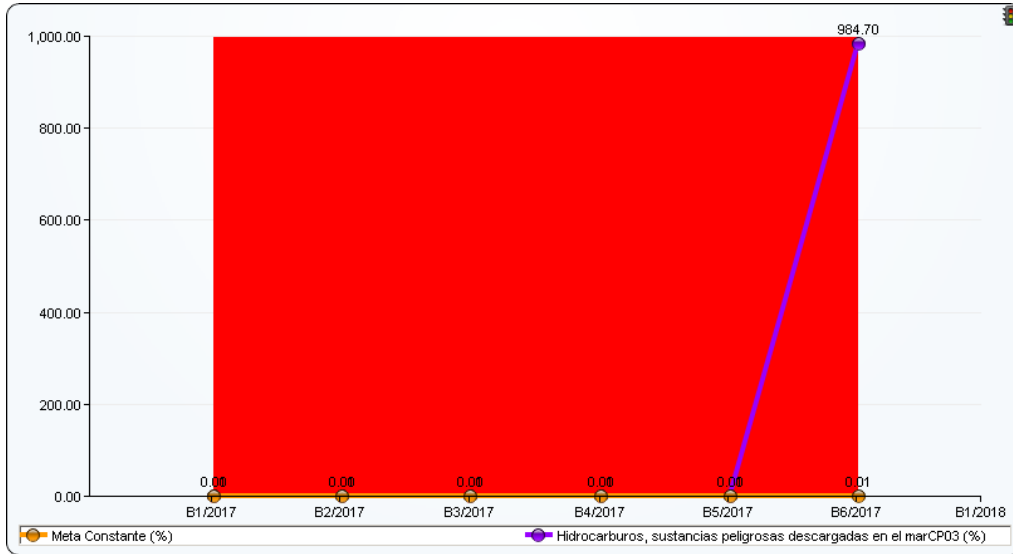
Control de inspección a los buques que arriban a descargue.

***Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Cargue y Descargue) CP03***



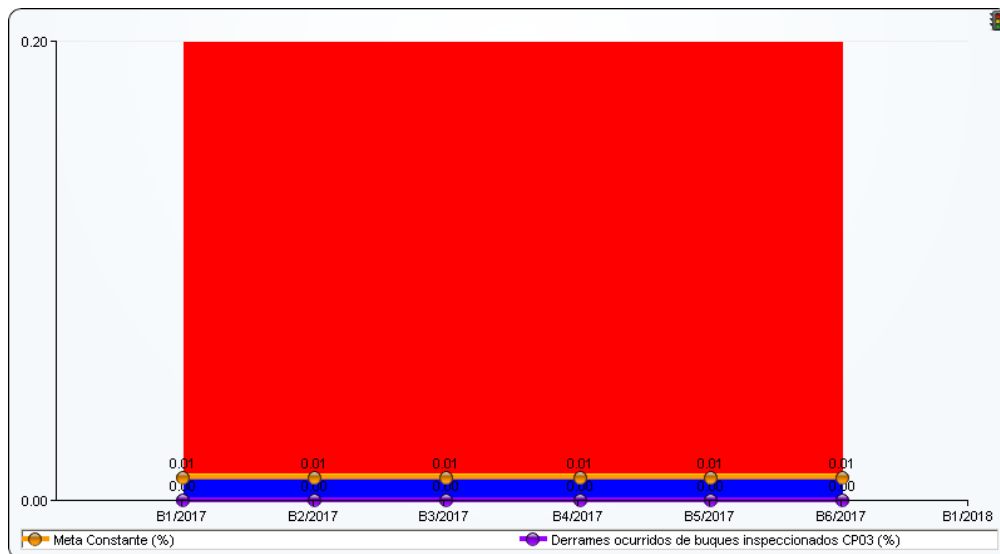
En el puerto de Barranquilla con el control que ejercen los Inspectores de contaminación, en el cuarto Bimestre del 2017, se realizaron 195 inspecciones de control de contaminación (cargue/descargue) sin novedad.

### ***Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP03***



Se Mantiene en cero (0) los derrame en el puerto, debido al control de los Hidrocarburos y la Mercancía peligrosa que arriba al puerto, realizadas por los inspectores de Contaminación de DIMAR quienes ejerce su funciones profesionalmente.

### ***Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP03***



El incremento del comercio en el país de productos químicos, sustancias líquidas y otras mercancías, aumente en el puerto el control y vigilancia por el cuerpo de Inspectores de contaminación para que se cumpla la norma y sea aplicable a los procedimientos de Protección del medio Marino.

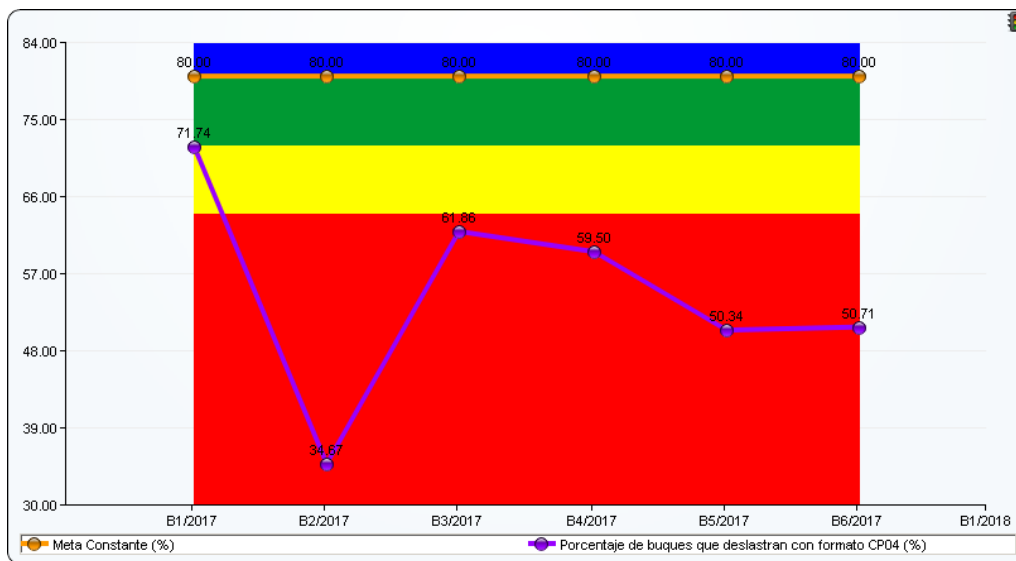
**Causas**

Se Mantiene en cero (0) los derrame en el puerto, debido al control de los Hidrocarburos y la Mercancía peligrosa que arriba al puerto, realizadas por los inspectores de Contaminación de DIMAR quienes ejerce su funciones profesionalmente dándole cumplimiento a la norma.

**Efectos**

Dar cumplimiento a la Norma.

***Porcentaje de Buques que Deslastran con Formato CP04***



El valor de la variable cambió. Recuerde que el valor anterior era: 44.54(%)

**Causas**

La meta es muy alta del 80 % está por encima de ejercicio real, ni siquiera se acerca a la realidad.

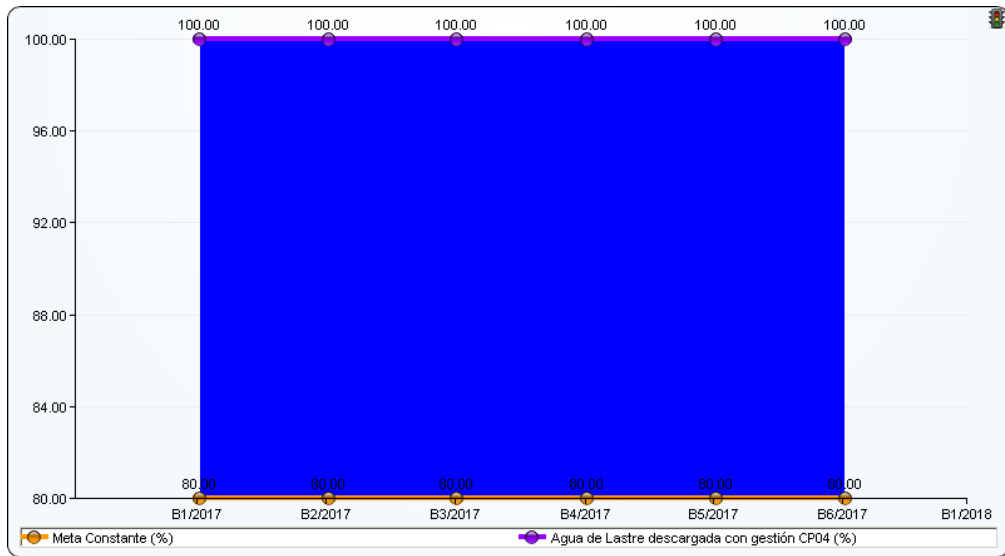
**Efectos**

Genera dificultad en alcanzar los objetivos y metas asociados a la variable o indicador a medir.

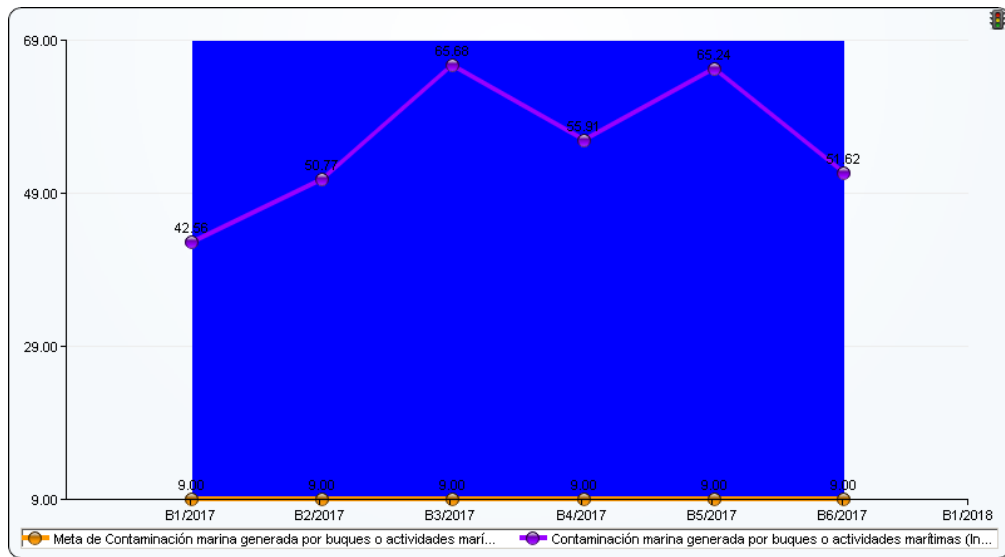
**Soluciones**

Se recomienda bajar el promedio de meta exigido, vista que no todo los buques descargan aguas de lastre, debido a que son más los buques que traen las importaciones que los que llevan las exportaciones ya que somos un país muy dependiente y los que vienen por nuestros productos son los que realizan deslastre debido a que traen los tanques llenos de aguas de lastre.

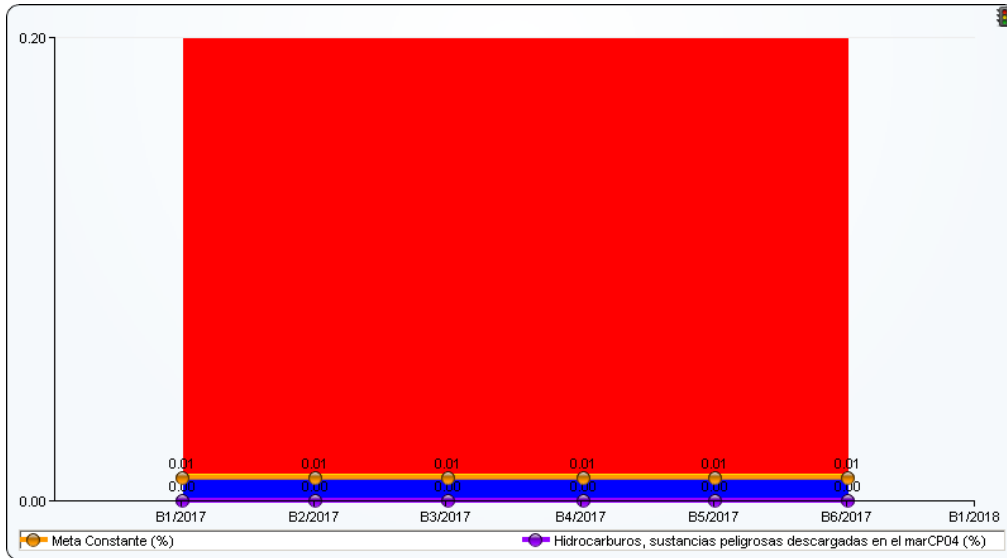
**Agua de Lastre Descargada con Gestión CP04**



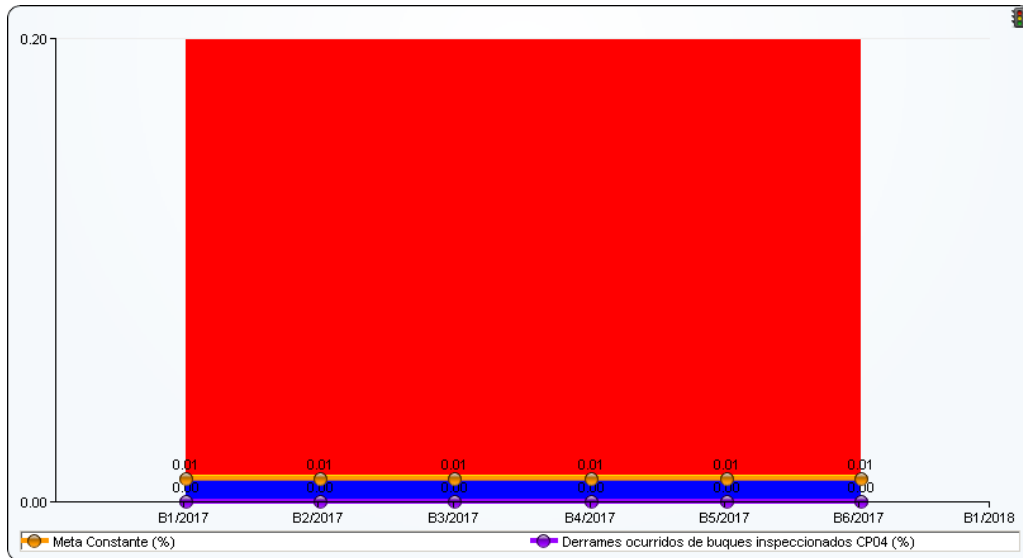
**Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Cargue y Descargue) CP04**



***Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP04***

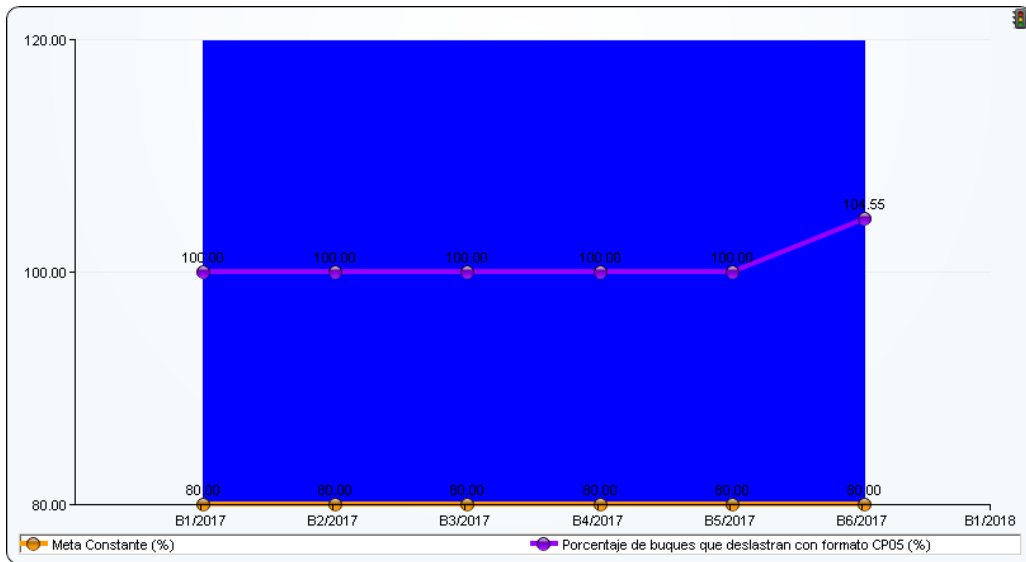


***Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP04***



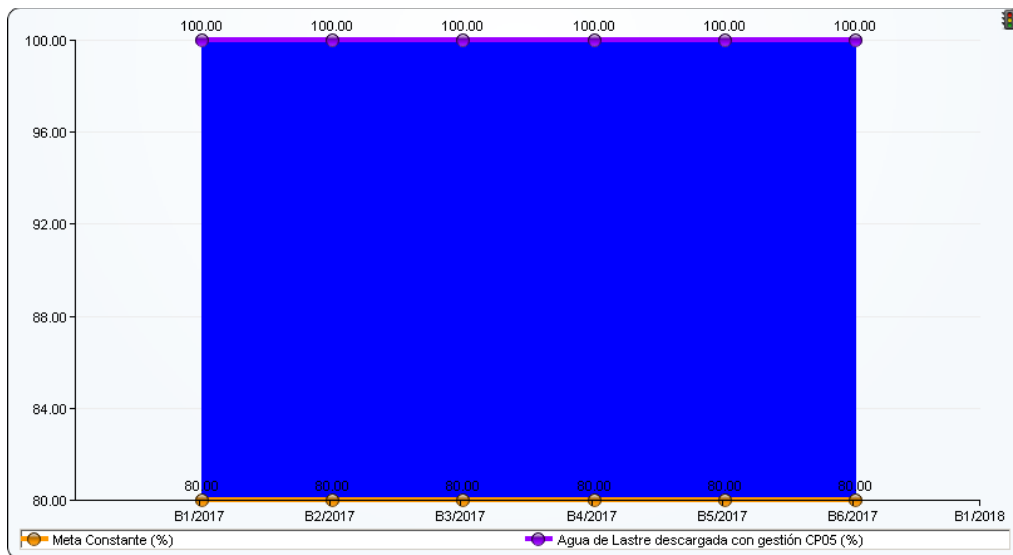


### Porcentaje de Buques que Deslastran con Formato CP05



Durante el primer bimestre 2015 deslastraron 05 buques en la jurisdicción de Cartagena.

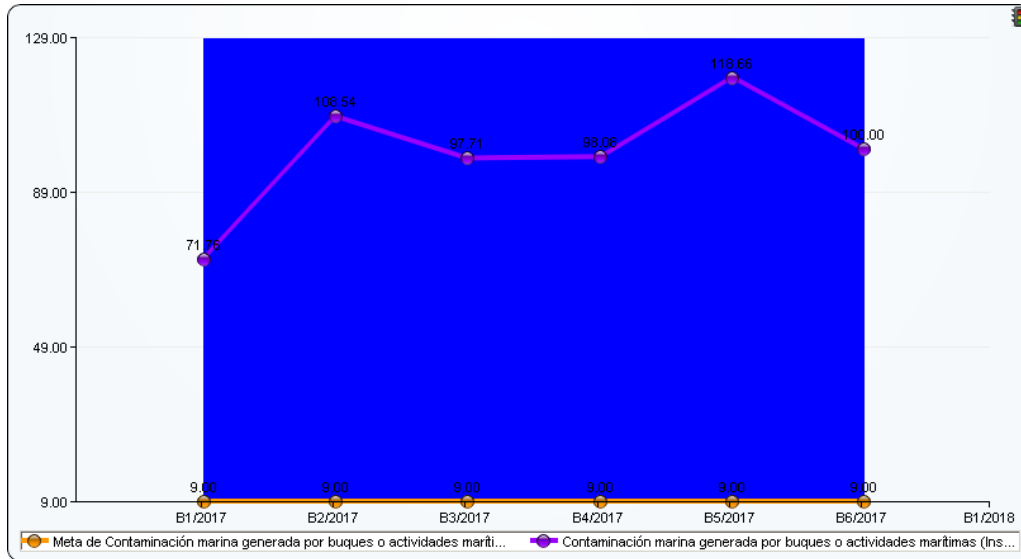
### Agua de Lastre Descargada con Gestión CP05



#### Efectos

Establecer el procedimiento para el control, gestión de las aguas de lastre, toma de muestras en las inspecciones abordó de buque que realizan el descargue de aguas de lastre, el cumplimiento de la Resolución DIMAR 477/2012, la verificación de salinidad, la medición del conductímetro para hacer un seguimiento de la salinidad.

**Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas  
(Inspección Cargue y Descargue) CP05**

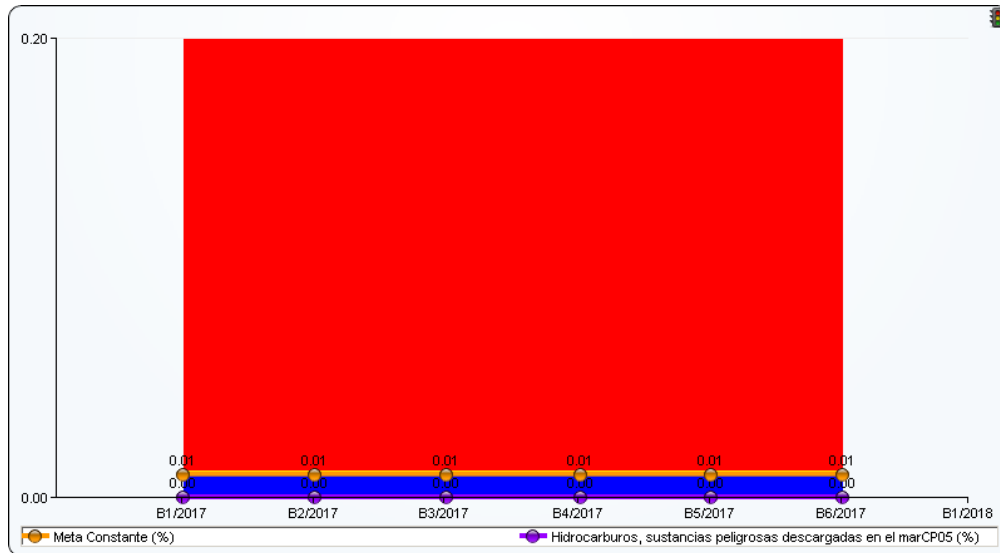


Durante el primer bimestre de 2015 no se presentaron novedades de Contaminación marina generada por buques o actividades marítimas.

**Efectos**

Establecer la actividades necesarias para el control de la naves o artefactos con el fin de prevenir la contaminación al medio marino, de acuerdo al decreto 1875 de 1979 por el cual se dictan las normas sobre la protección de la contaminación del medio marino , la realización con los formatos establecidos por parte de inspector Nombrado en los formatos establecidos con el fin de la verificación de las medidas de seguridad, Pólizas Vigentes , se realizan charlas antes de los procedimientos de cargue de hidrocarburos con el fin de realizar una actividad si riesgos alguno.

### ***Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP05***

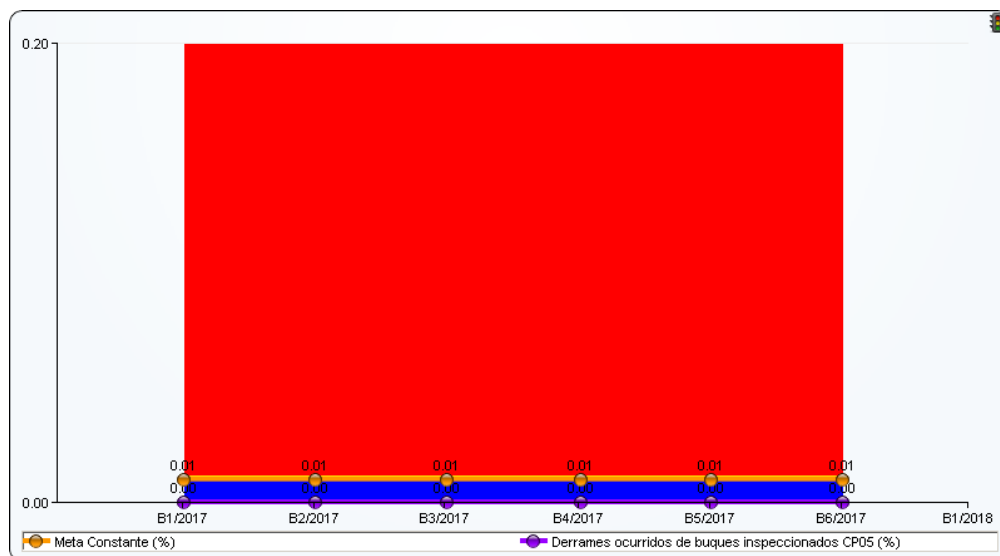


Durante el segundo bimestre no se reportaron sustancias peligrosas descargadas en el mar accidentalmente por buques o embarcaciones.

#### **Efectos**

No se realizan descargas en mar, por la generación de la contaminación, se realizan los cargue de hidrocarburos con los procedimientos establecidos con el fin de no establecer las personas que realizan los cargues, todo se realizan con protocolos de seguridad.

### ***Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP05***

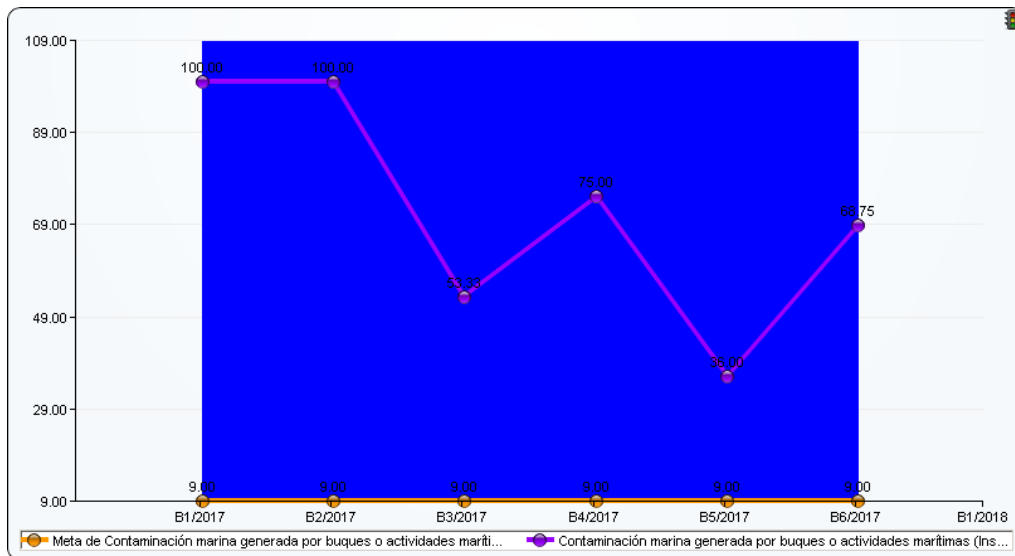


Verificados los informes periciales se determina que durante el segundo bimestre no se reportaron derrames ocurridos desde naves o artefactos navales inspeccionados.

**Efectos**

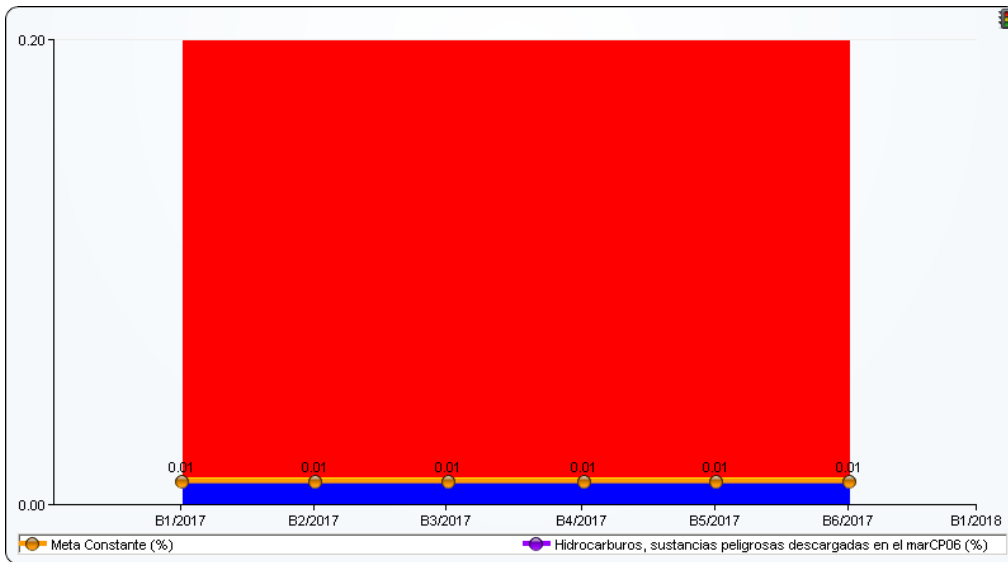
Se realizan los protocolos de seguridad con el fin de determinar las falencias antes de los procedimientos de cargue de hidrocarburos, se realizan las charlas con el fin de indicar las personas que realizaran las maniobras de cargue de hidrocarburos y determinar el grado de compromiso, la protección del medio marino, con el fin de establecer la seguridad, y la navegación marítima.

***Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Cargue y Descargue) CP06***



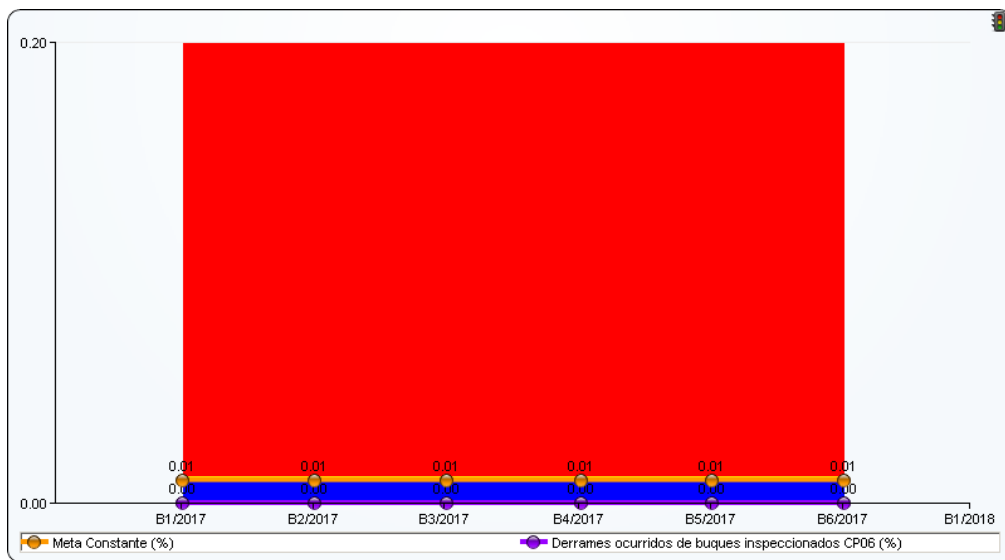
Hasta la fecha 08 de Agosto de 2017 no se ha generado contaminación marina generada por buques o en actividades marítimas.

### ***Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP06***



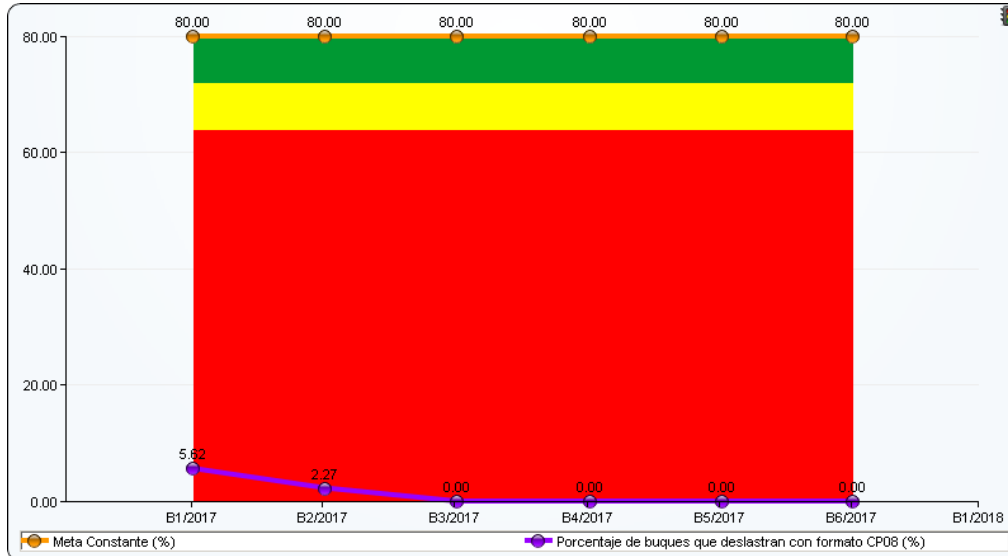
Durante el bimestre de Julio y Agosto de 2017, no se presentaron descargas de hidrocarburos y sustancias peligrosas al mar.

### ***Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP06***



Durante los meses de Julio y Agosto de 2017, se realizaron 08 inspecciones por contaminación, en toma de combustible (A.C.P.M) sin presentar ninguna novedad.

### Porcentaje de Buques que Deslastran con Formato CP08



#### **Causas**

Durante el sexto bimestre de 2017, ningún buque descarga con formato porque ninguno realizó maniobra de deslastre.

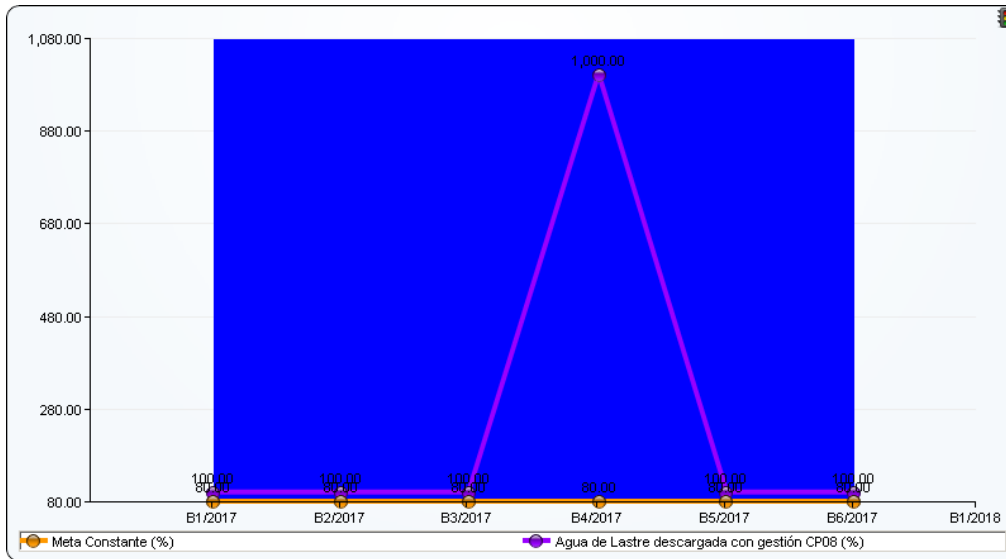
#### **Efectos**

Al ejecutar la fórmula el indicador dio en rojo, a pesar que ningún buque descargó agua.

#### **Soluciones**

Configurar la fórmula para que discrimine los que buques que no descargaron agua de los que descargaron con formato.

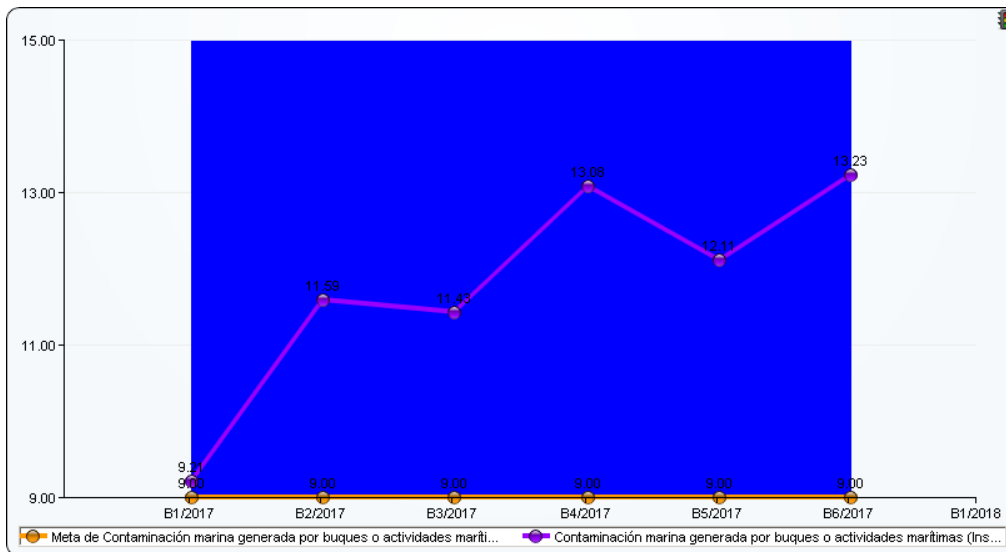
### Agua de Lastre Descargada con Gestión CP08



#### Causas

Durante el sexto bimestre de 2017, no se efectuó descarga de agua de lastre en la jurisdicción de la Capitanía, se procederá a continuar con las labores de verificación y control.

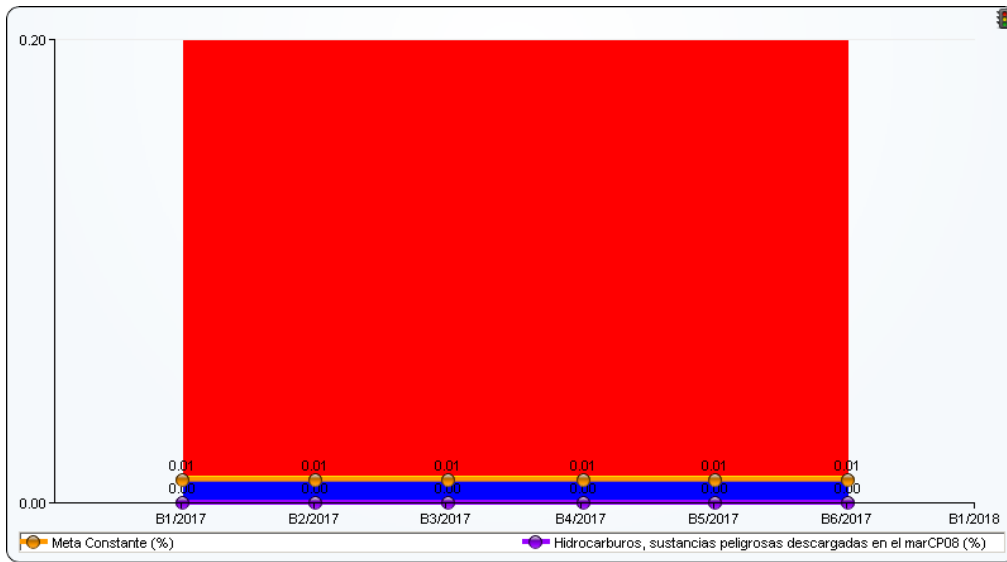
### Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Cargue y Descargue) CP08



**Causas**

Durante el sexto bimestre de 2017, no se presentó contaminación generada por buques o actividades marinas en la jurisdicción de la CP08, se procederá a continuar con las inspecciones de verificación y control.

***Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP08***

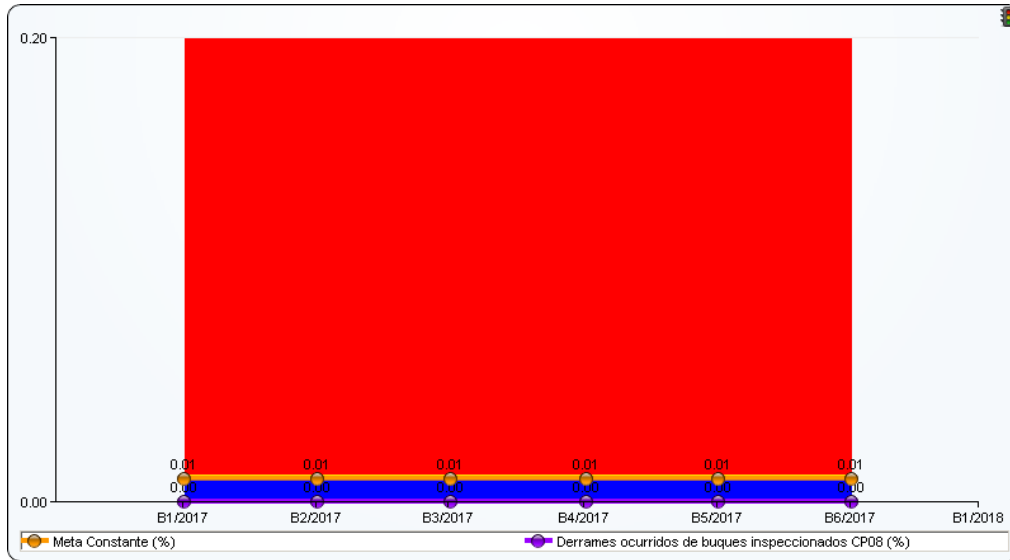


**Causas**

Durante el sexto bimestre de 2017, no se presentaron descargas al mar de hidrocarburos o contaminantes en la jurisdicción de la CP08, se procederá a continuar con las inspecciones de verificación y control.



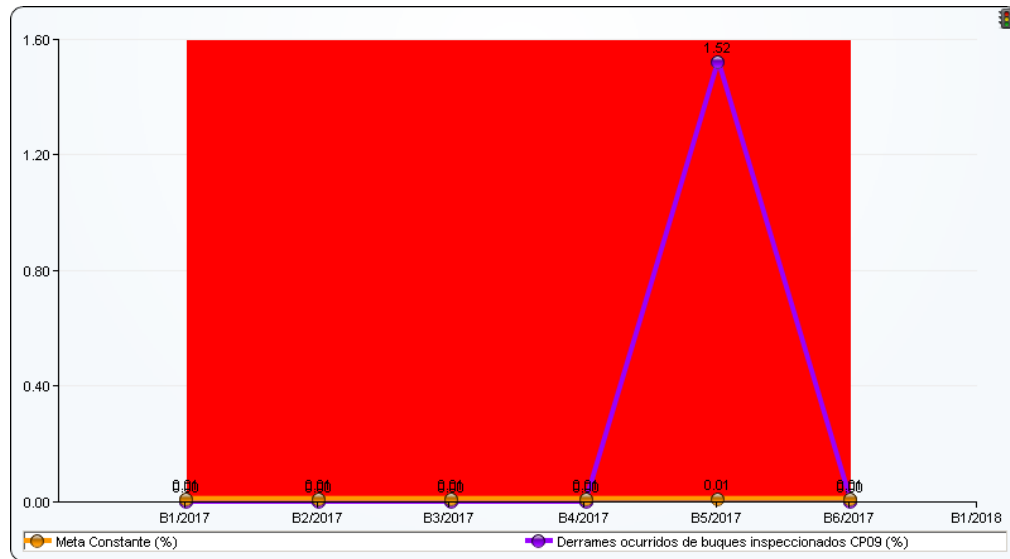
### ***Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP08***



#### **Causas**

Durante el sexto bimestre de 2017 no se presentaron derrames provenientes de buques inspeccionados en la jurisdicción de la CP08, se procederá a continuar con las inspecciones de verificación y control.

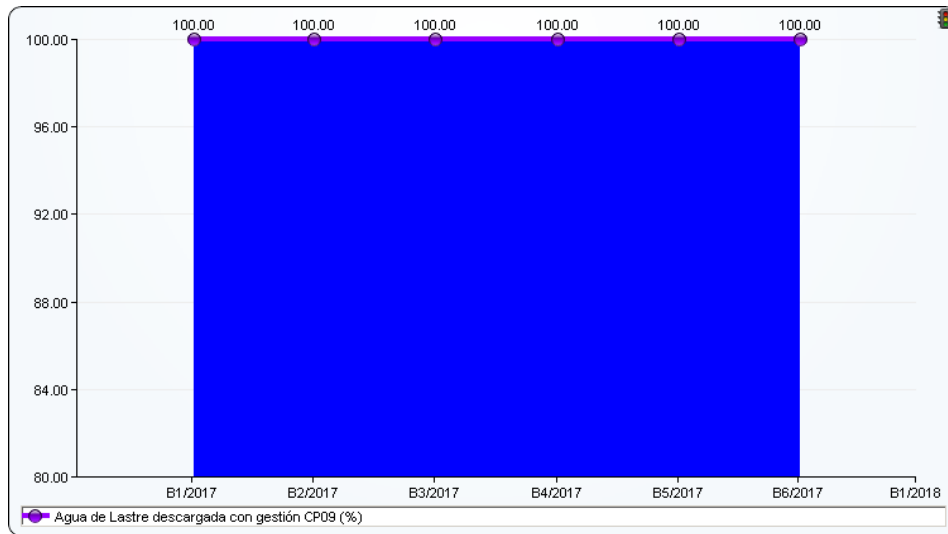
### ***Porcentaje de Buques que Deslastran con Formato CP09***



#### **Efectos**

En el bimestre no se registró derrame ocurrido en jurisdicción de la capitanía de puerto de Coveñas, para la totalidad de buques que arribaron al puerto y las inspecciones de contaminación que se realizaron.

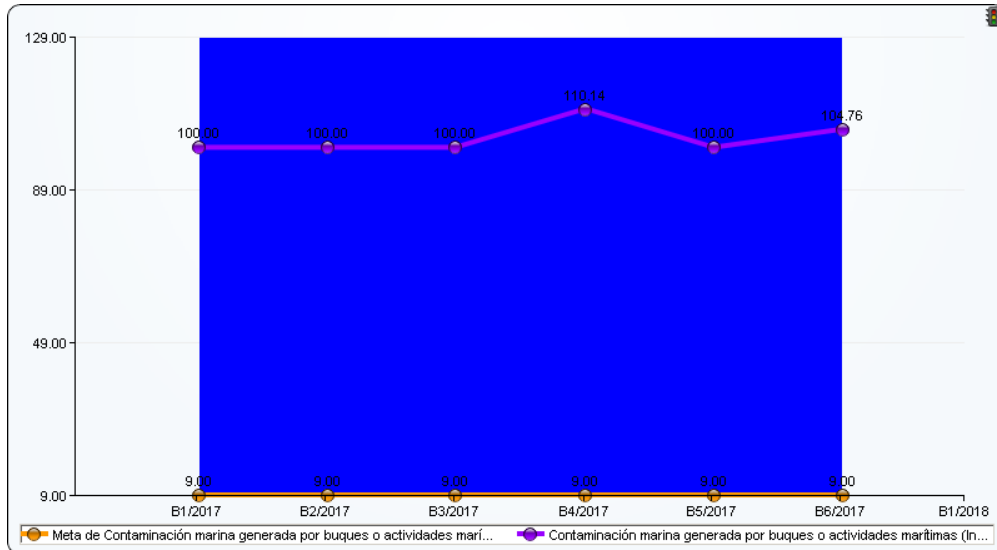
***Agua de Lastre Descargada con Gestión CP09***



**Efectos**

La totalidad de agua de lastre descargada en el puerto de Coveñas, fue con la gestión adecuada y bajo la supervisión e inspección de los inspectores de prevención de la contaminación de la unidad.

**Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas  
(Inspección Cargue y Descargue) CP09**

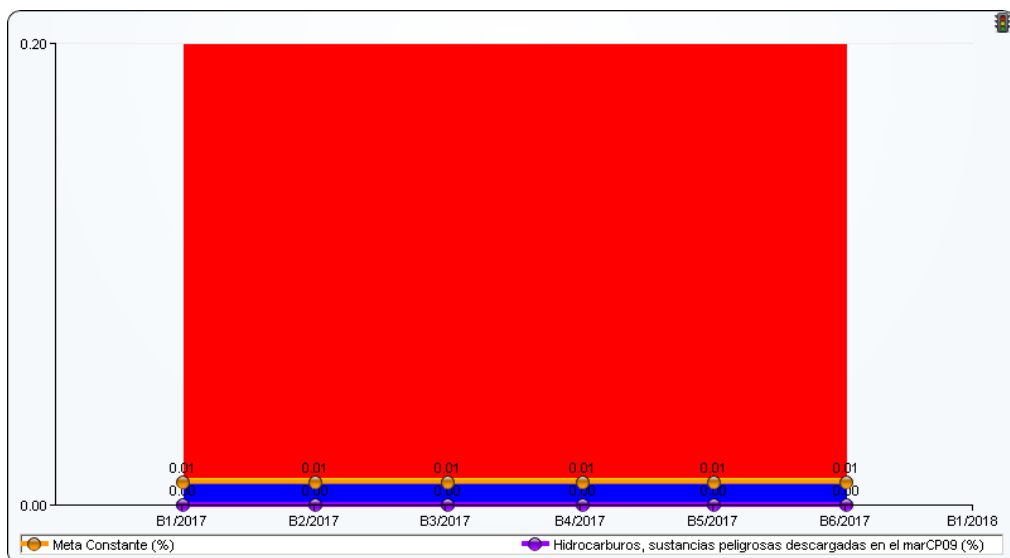


**Efectos**

Gracias a la supervisión de las operaciones de prevención de la contaminación, para el periodo comprendido en este bimestre no se registró contaminación marina generada por buques o actividades marítimas.

Para el puerto de Coveñas se mantiene total vigilancia por los fenómenos naturales que puedan afectar las operaciones.

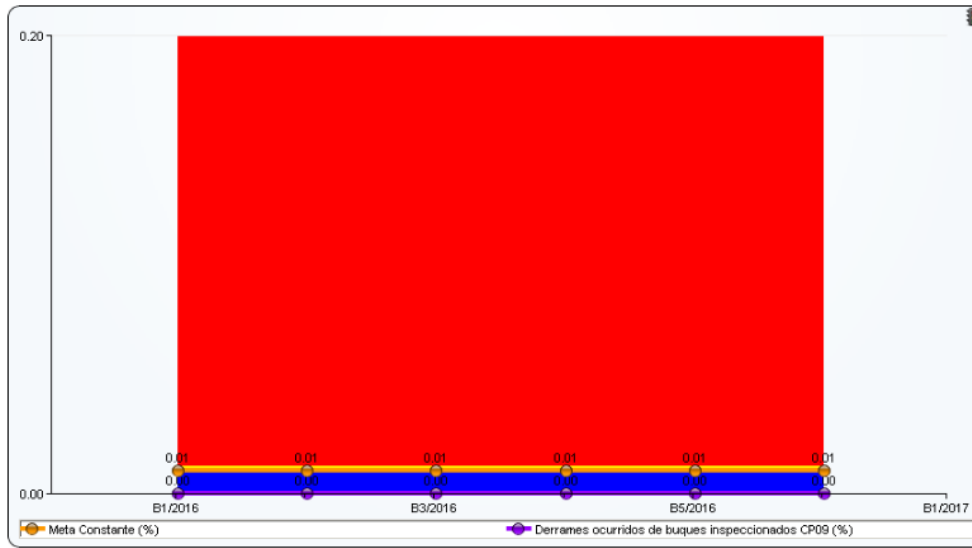
**Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP09**



**Efectos**

Se cumple con el propósito de prevenir la contaminación por actividades marítimas. Esto se debe a la articulación de las entidades competentes y el manejo adecuado de las maniobras que se realizan en el Puerto de Coveñas.

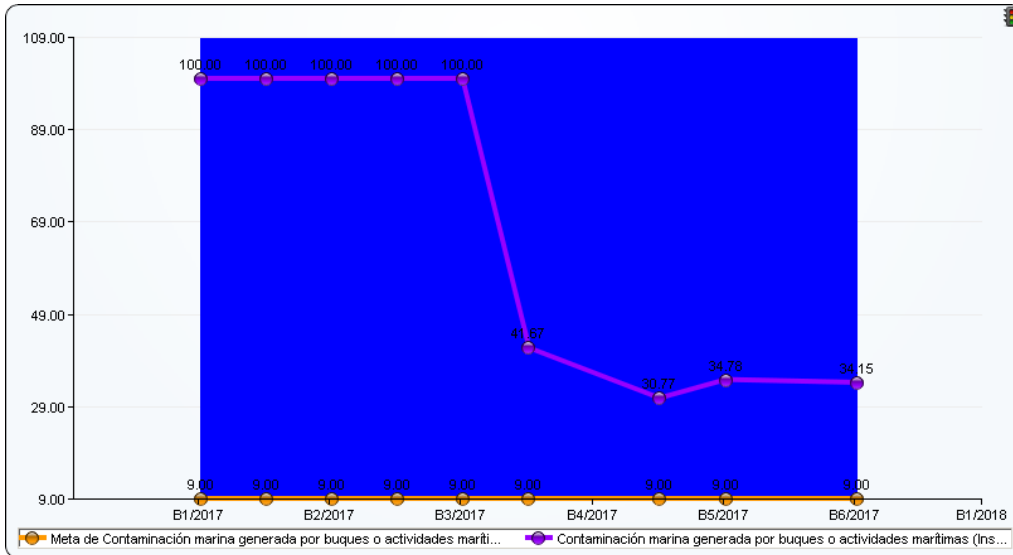
***Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP09***



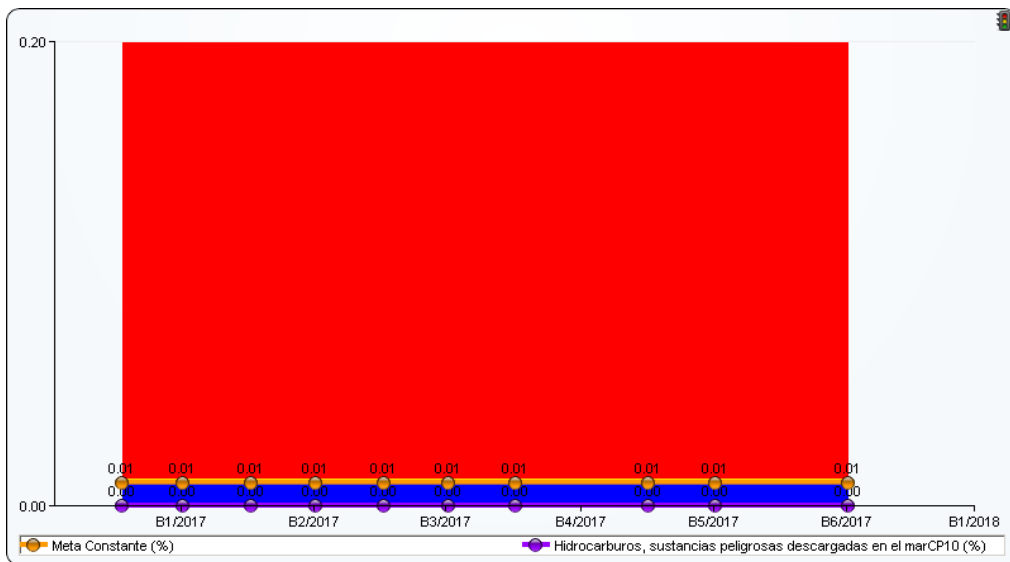
**Efectos**

En el puerto no se descargaron sustancias peligrosas al mar de ninguna índole.

**Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas  
(Inspección Cargue y Descargue) CP10**

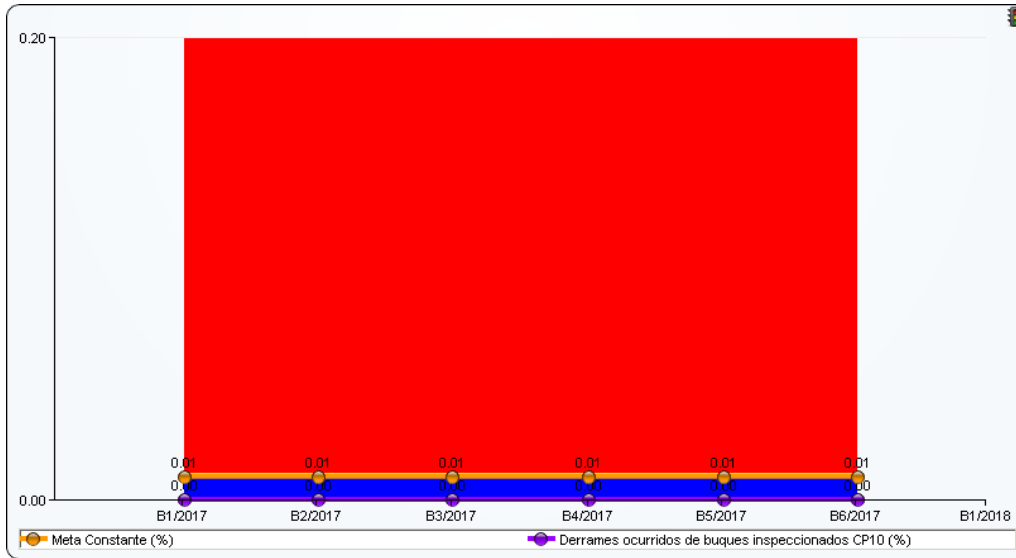


**Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP10**

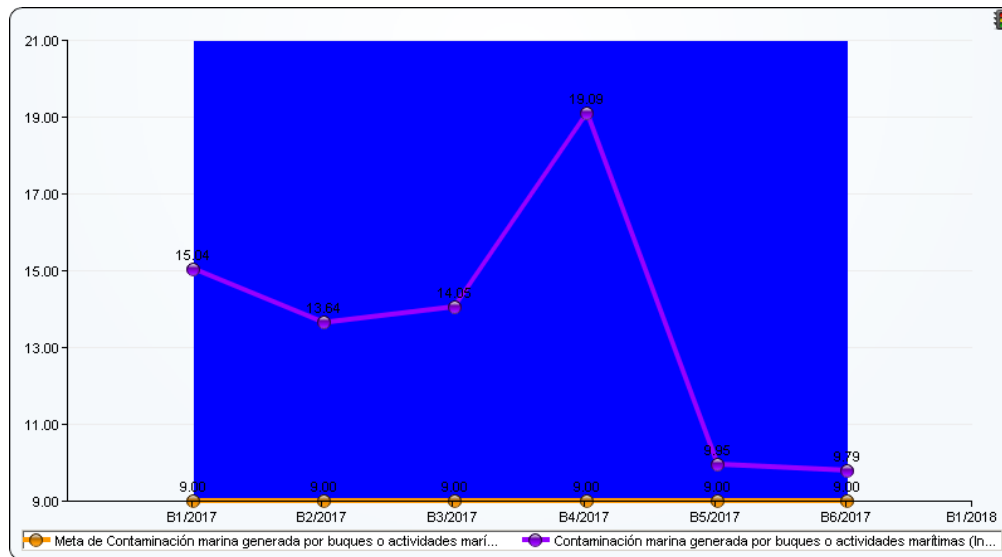


Revisadas varias fuentes de información, no se encontraron reportes de derrames en la unidad, conforme lo reporta el líder del proceso en el indicador, sin embargo el valor reportado en el denominador del indicador no corresponden con las unidades de media, para el periodo el valor es de 182.15 toneladas, conforme con los datos suministrados por el informe bimestral del proceso.

***Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP10***



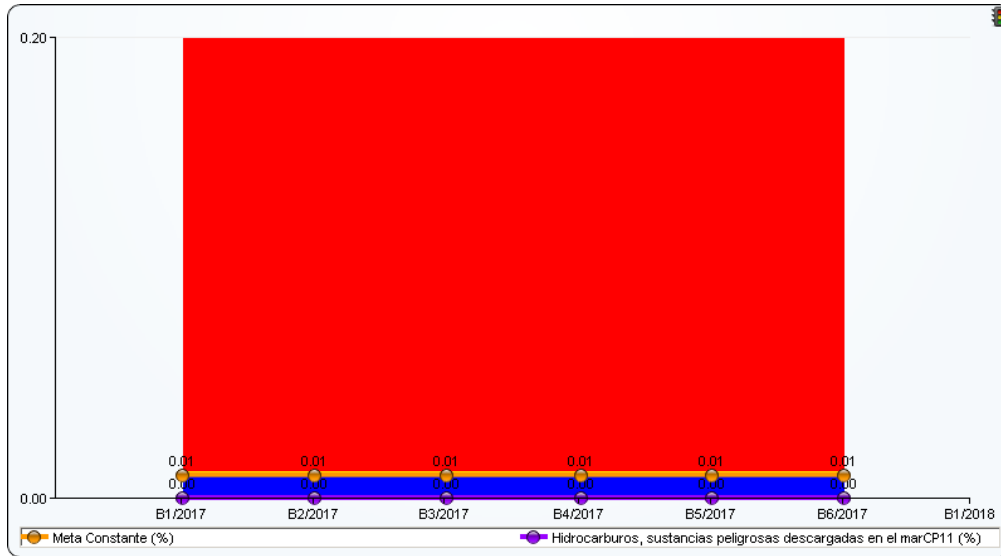
***Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Cargue y Descargue) CP11***



**Efectos**

De acuerdo a las inspecciones de prevención de contaminación por descarga de hidrocarburo liviano y sustancias nocivas liquidas que se le realizan a los buques y artefacto naval por el inspector de contaminación de la Capitanía de Puerto de Guapi NO se presentó derrame que causara contaminación al Medio Marino.

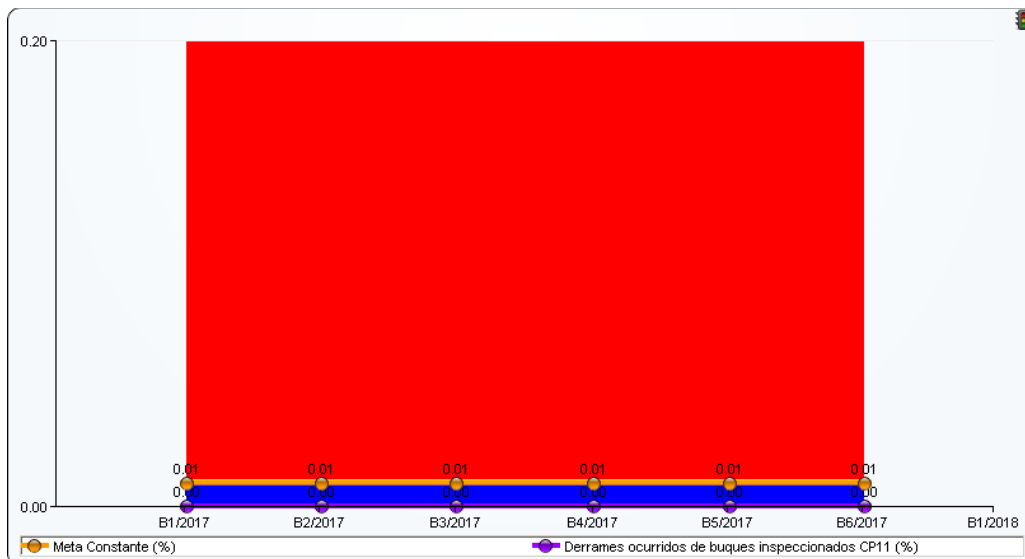
### ***Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP11***



#### **Efectos**

Actualmente, existen embarcaciones que transportan toneladas de combustible por vía marítima que pueden causar daños ambientales, la Dirección General Marítima a través de la Capitanía de Puerto realiza inspecciones a tanqueros y seguimiento continuo con las estaciones flotante de venta de combustible con el fin de prevenir descargas accidentales de hidrocarburo y sustancias peligrosas que afecte el medio marino, en el cual NO hubo descarga accidental en el mar.

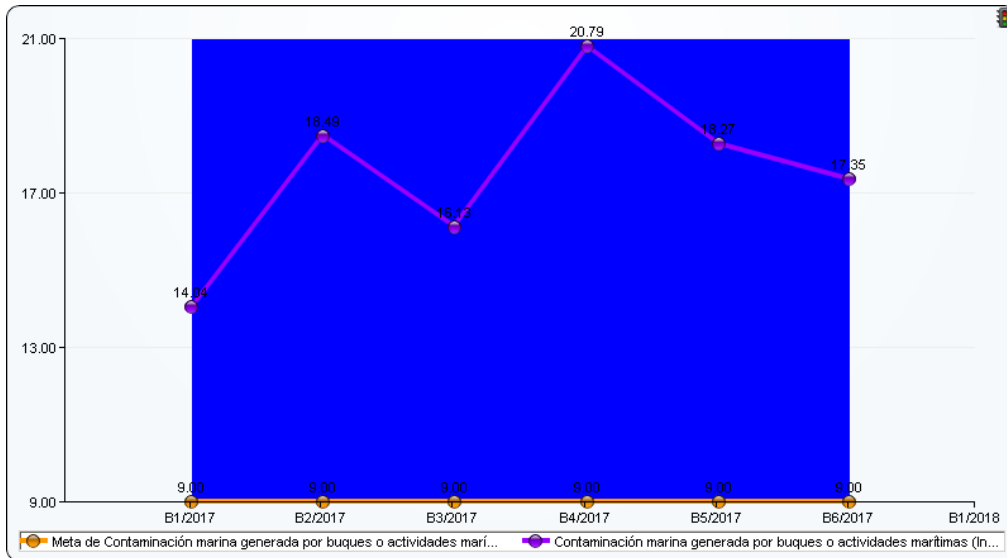
### ***Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP11***



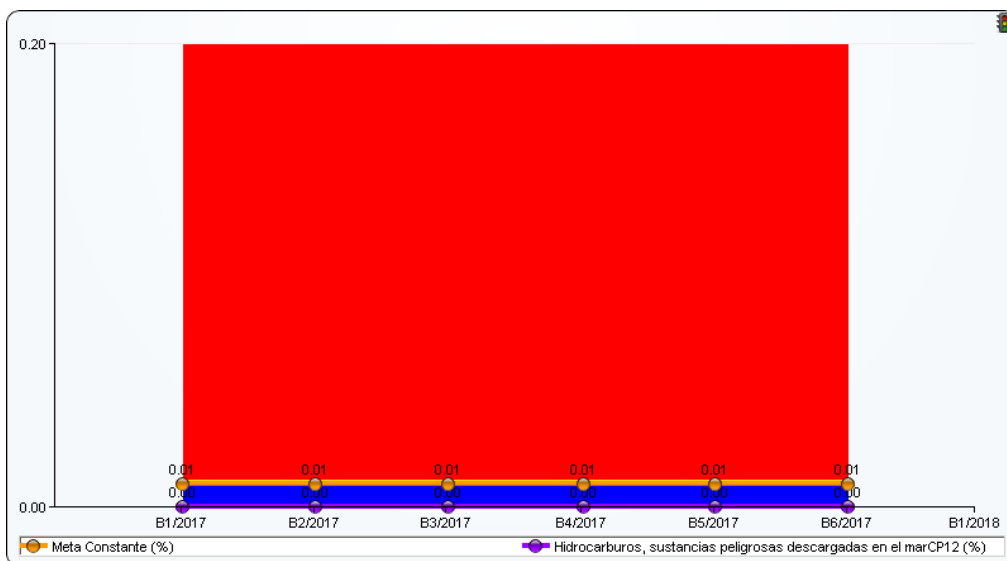
**Efectos**

Dentro de las 19 inspecciones realizadas a buques petroleros en su actividad de descargue de hidrocarburo liviano que son (Gasolina y ACPM) en los diferentes muelles, el inspector de la Capitanía Puerto hace presencia en el procedimiento con el fin de prevenir derrames el cual NO se registró ninguna emergencia durante el proceso.

***Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Cargue y Descargue) CP12***

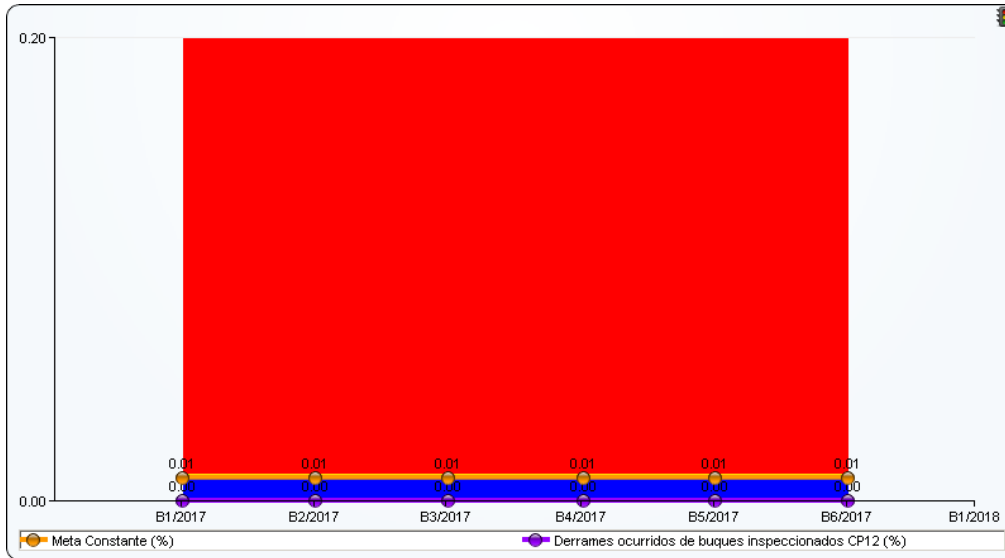


***Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP12***

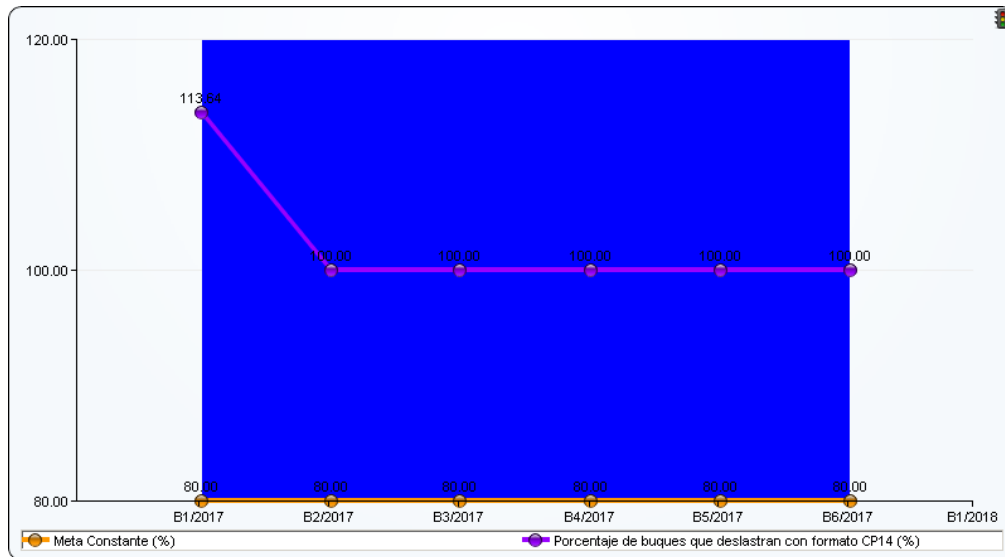




### Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP12

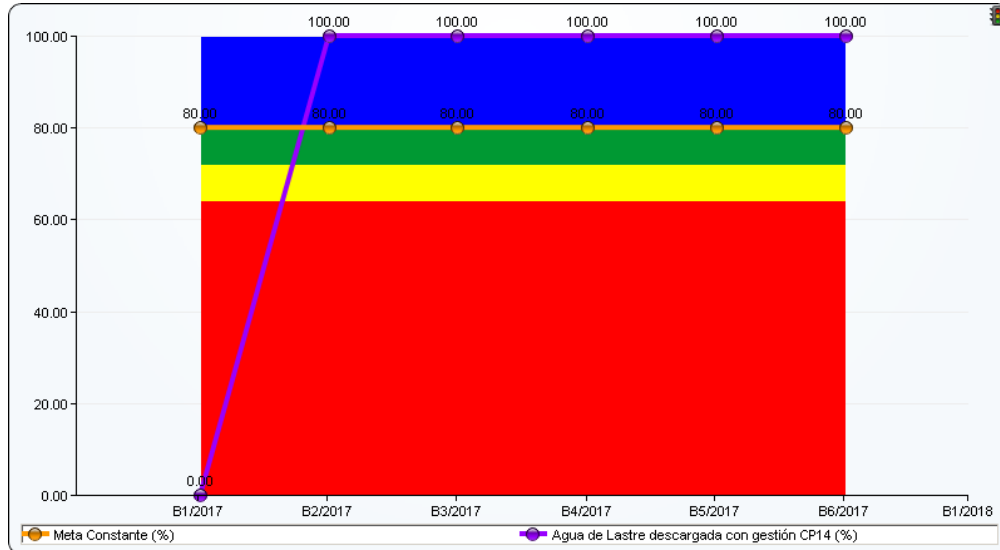


### Porcentaje de Buques que Deslastran con Formato CP14



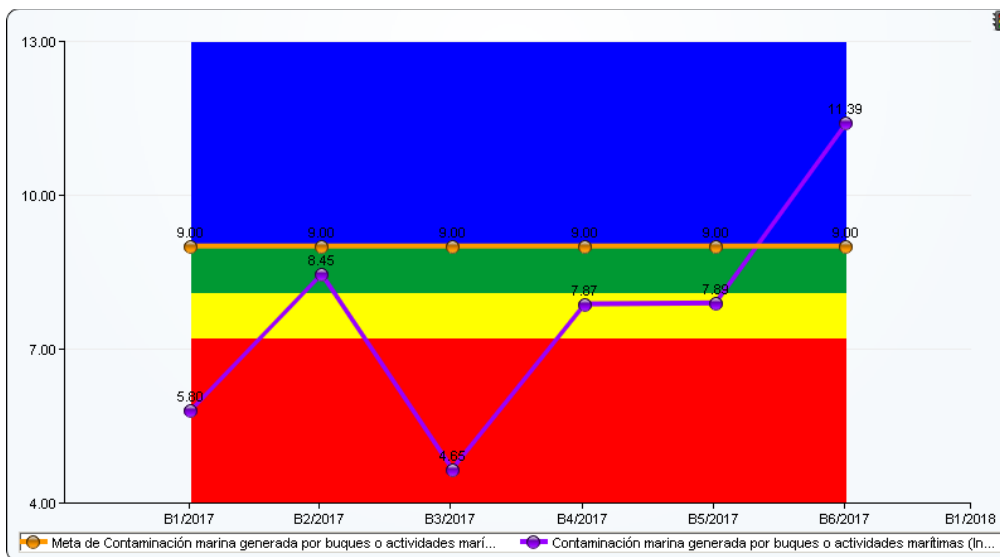
La cifra reportada para el bimestre, fue la cantidad total de los buques que deslastraron en el puerto con formato, se entiende que los buques que no están reportados simplemente no efectuaron esta operación.

### Agua de Lastre Descargada con Gestión CP14



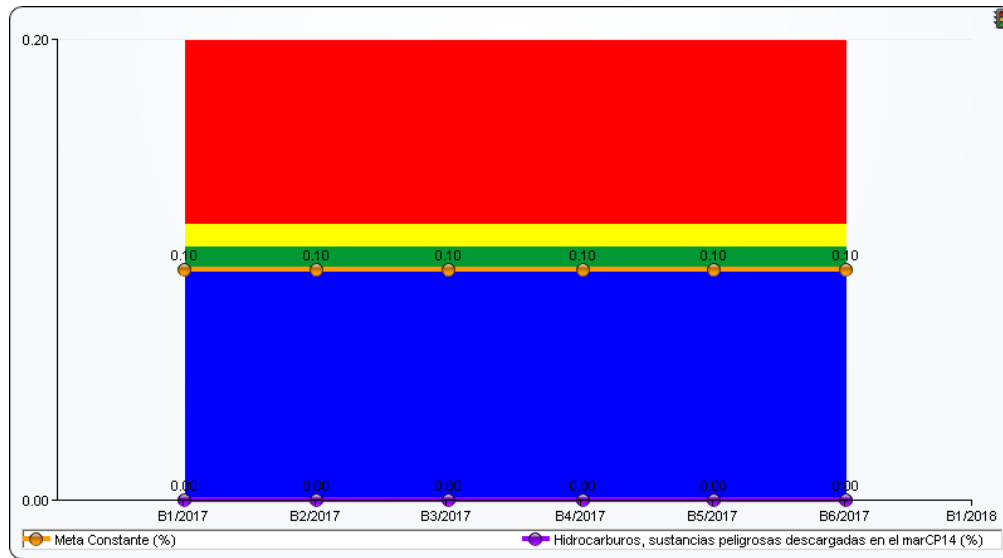
Los buques que ingresaron al puerto (Cerrejón) en el bimestre, gestiona sus aguas de manera adecuada acuerdo a la normatividad vigente, esto es verificado por el funcionario de alto bordo de turno y el líder de proceso PMM.

### Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Cargue y Descargue) CP14



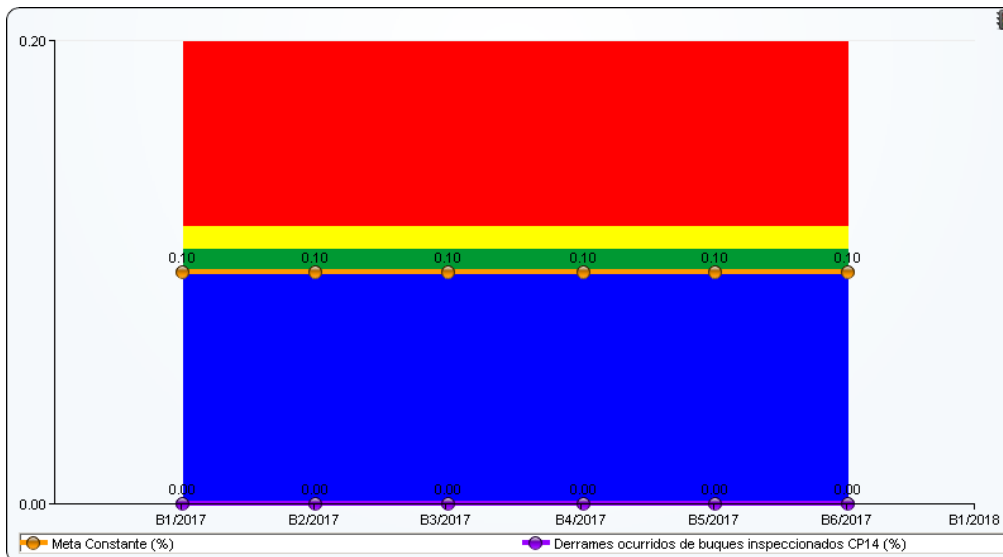
En el bimestre no se presentaron casos de contaminación generada por buques en las actividades de cargue y descargue.

### ***Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP14***



En el bimestre no se presentaron siniestros marítimos por derrame de sustancias peligrosas al mar en el puerto.

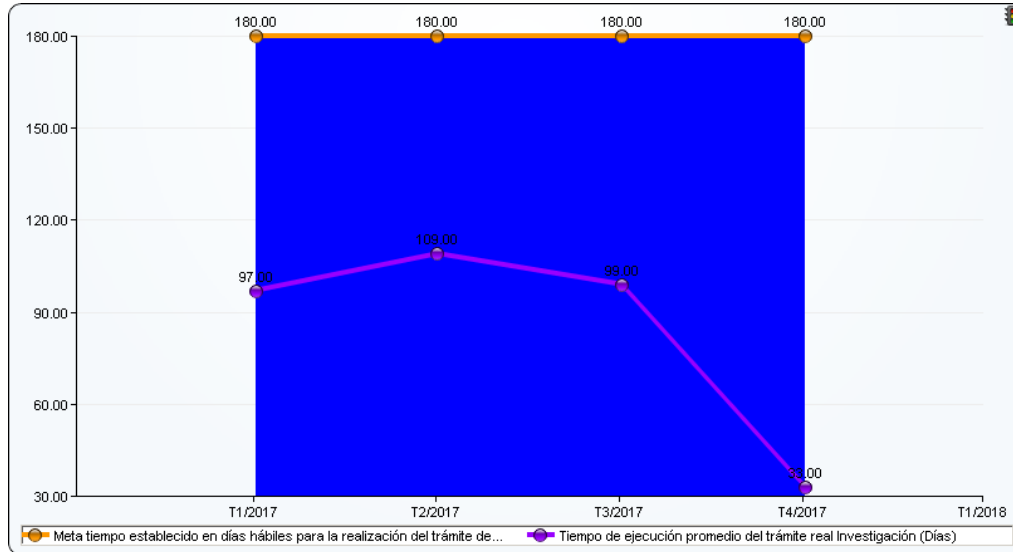
### ***Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP14***



En el bimestre no se presentaron derrames en los buques inspeccionados por la CP14.

## 9. Litorales y Áreas Marinas – M7

### *Tiempo de Ejecución Promedio del Trámite Real Investigación*



Durante el cuarto trimestre de 2017, se resolvió 01 trámite de Investigación, en el año se resolvieron todas las solicitudes presentadas. No quedó pendiente ningún trámite por resolver.

#### **Causas**

Se da cumplimiento a los tiempos establecidos en el SUIT.

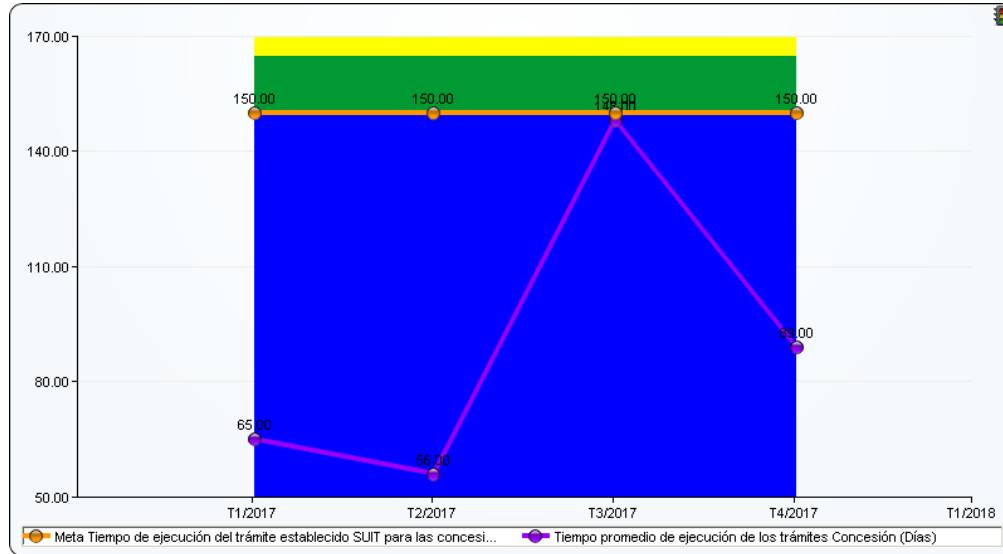
#### **Efectos**

Buena imagen de la institución por el cumplimiento en la entrega de este tipo de trámites.

#### **Soluciones**

Continuar con el personal idóneo para otorgar el trámite en el tiempo estipulado.

### ***Tiempo Promedio de Ejecución de los Trámites Concesión***



Durante el 4t se dio respuesta a 14 trámites de concesiones, quedando pendientes 3 trámites que están dentro del tiempo establecido.

#### **Causas**

Se archiva cuadro control y de seguimiento para verificación.

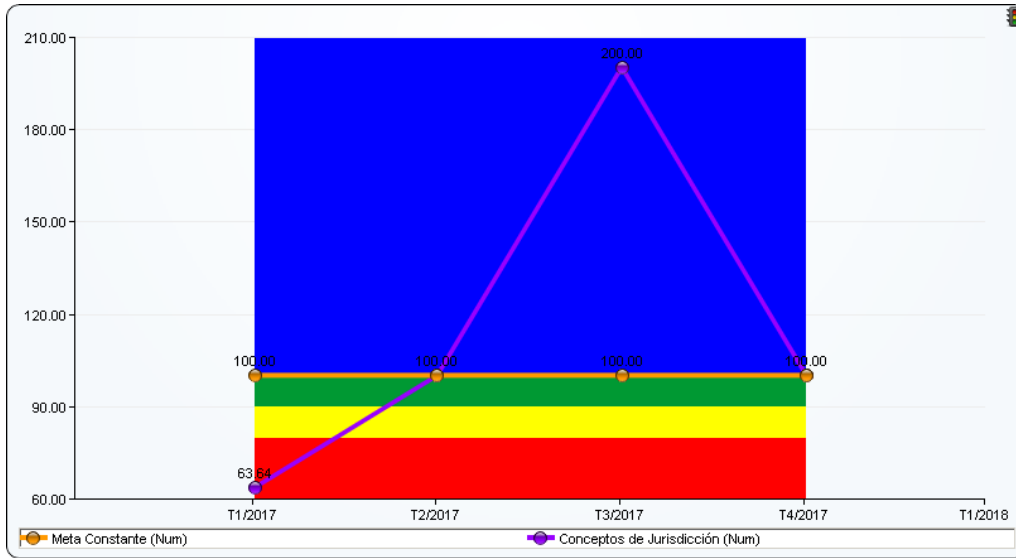
#### **Efectos**

Cumplimiento de los tiempos del SUIT.

#### **Soluciones**

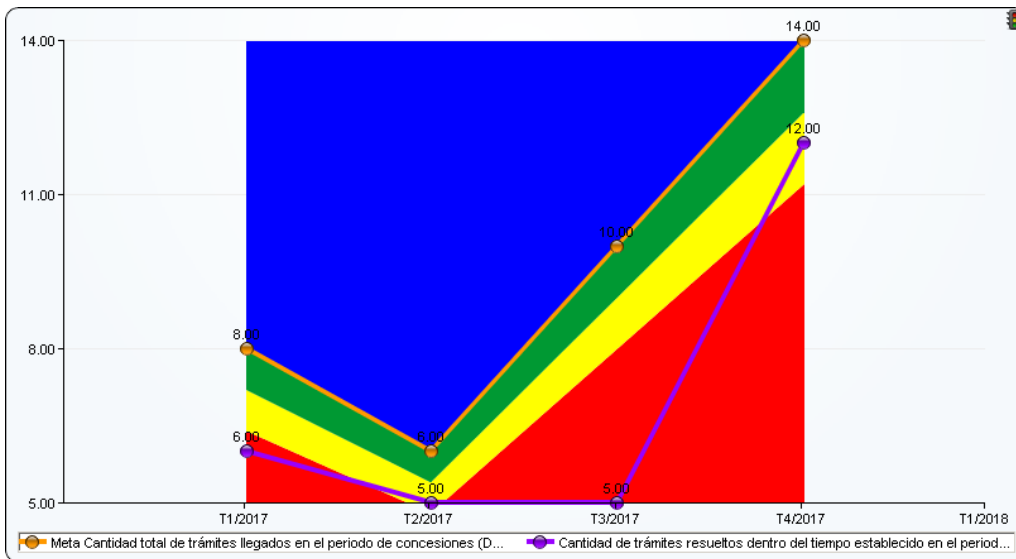
Que no haya tanto reproceso en las solicitudes

**Conceptos de Jurisdicción**



Se realizaron todos los trámites de conceptos de Jurisdicción.

**Cantidad de Trámites Resueltos Dentro del Tiempo Establecido en el Periodo de Concesiones**



Durante el trimestre se resolvieron 6 trámites de los cuales 1 sobrepaso el tiempo por demora en GLEMAR. Se adjunta cuadro control para la verificación y trazabilidad del trámite.

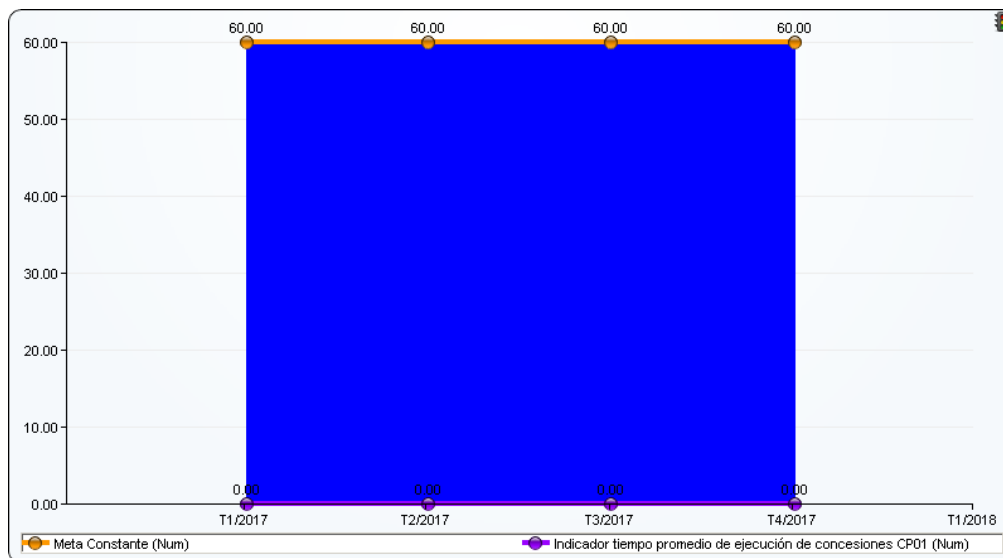
**Causas**

De los 14 trámites que llegaron en el 4T, se resolvieron 12, donde las 2 restantes fueron resueltas pero en tiempo extemporáneo, se adjunta cuadro control con la explicación del tiempo restante.

**Soluciones**

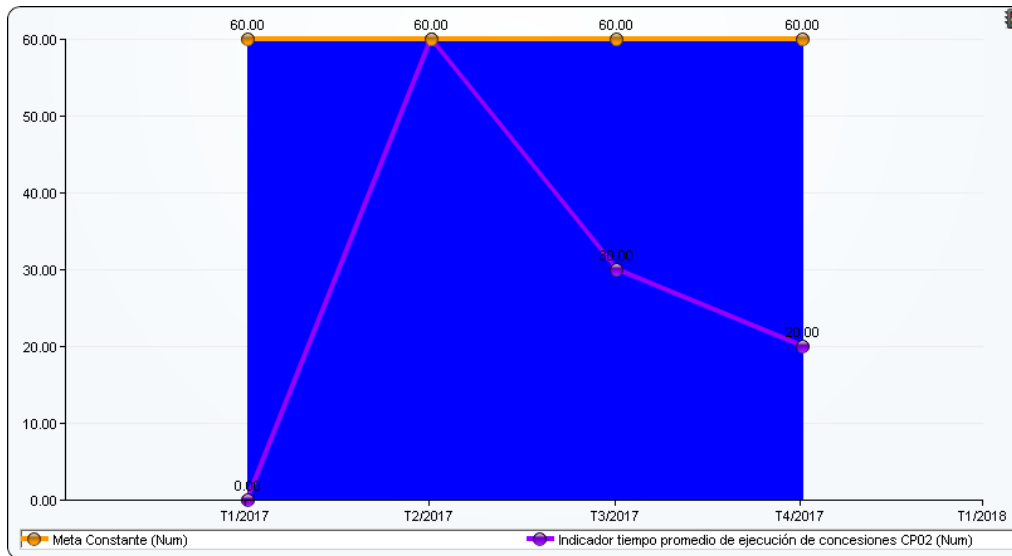
No debe existir tanto reproceso para poder cumplir con los tiempos, el usuario no cumple con todo los requisitos estipulados y se demora en su entrega, para ello se está trabajando en la Sede electrónica para minimizar estos tiempos.

***Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP01***



No se ejecutó concesiones durante el trimestre.

**Indicador tiempo promedio de ejecución de concesiones CP02**



En la Capitanía de Puerto de Tumaco para este trimestre se entregaron 03 Resoluciones de Concesiones. Procesos que vienen de periodos anteriores, pero que gracias a la gestión del área y el continuo apoyo de la Sede Central se han cumplido con las solicitudes de nuestros usuarios.

**Causas**

Siendo una de las funciones del área orientar, asesorar y colaborar permanentemente a los usuarios, ha sido muy difícil puesto que algunos insisten para que se les reciba sus solicitudes.

El continuo trabajo de las inspecciones a todos los sectores de nuestra jurisdicción ha hecho que más personas soliciten el trámite de concesión.

**Efectos**

Recibir las solicitudes de los usuarios incompletas nos causa mucho retraso en el proceso.

El continuo trabajo de inspecciones, orientación, haciendo charlas e informando a la comunidad del proceso de legalizar sus ocupaciones ha dado un buen resultado en los índices de solicitud de concesiones.

**Soluciones**

En el trimestre en la Capitanía de Puerto de Tumaco, se logró entregar 03 Resoluciones de Concesiones, las cuales reflejan la gestión de los funcionarios del área, soportados en la confianza del Capitán de Puerto y respaldados por el apoyo de la Sede central.

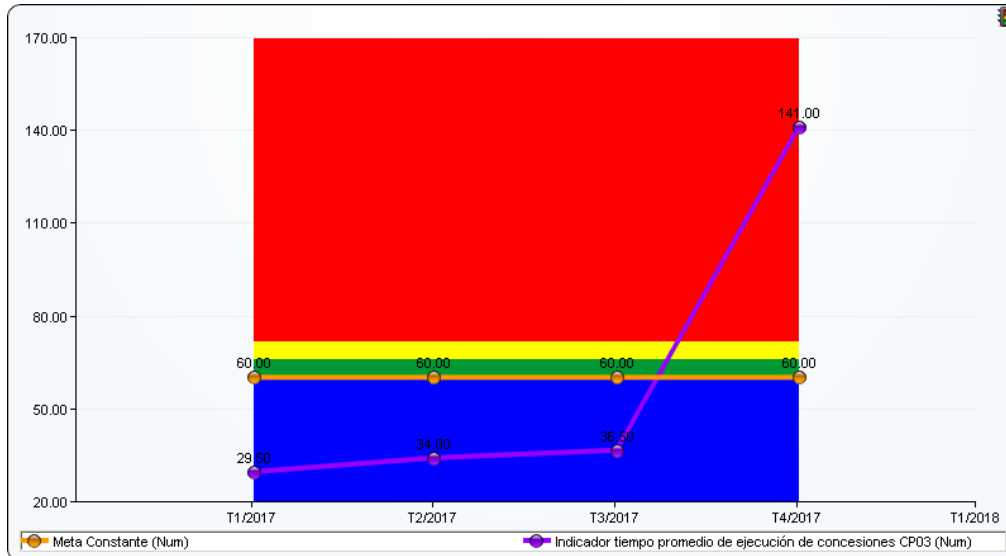
\*Resolución No 0694-2017 – MD-DIMAR-SUBDEMAR-ALIT de 13 de octubre de 2017

\*Resolución No 0692-2017 – MD-DIMAR-SUBDEMAR-ALIT de 13 de octubre de 2017

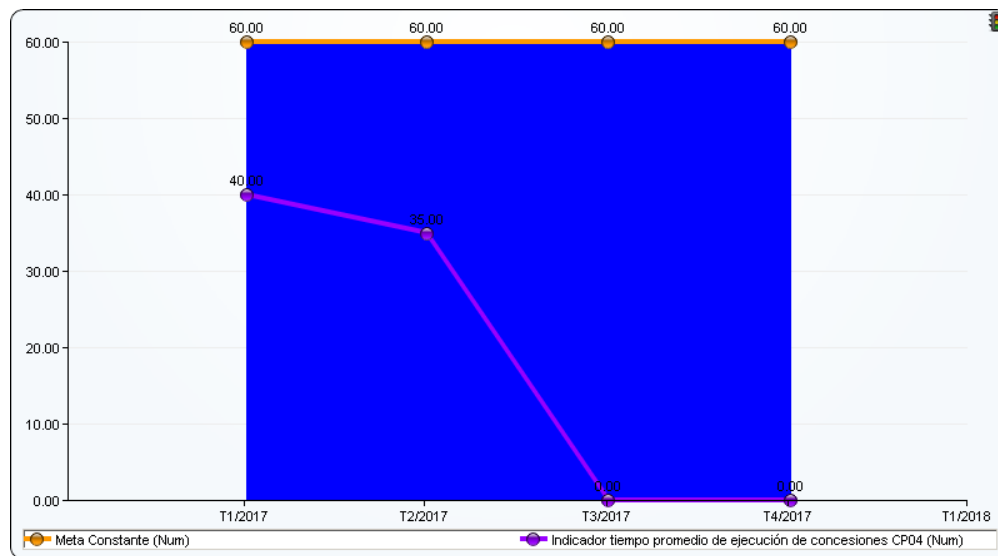
\*Resolución No 0899-2017 – MD-DIMAR-SUBDEMAR-ALIT de 20 de diciembre de 2017



### Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP03

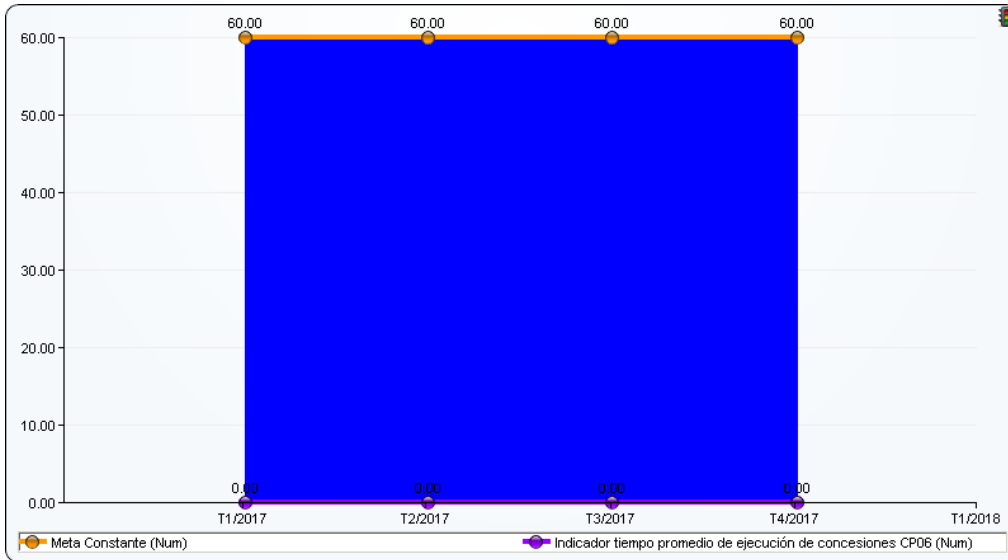


### Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP04



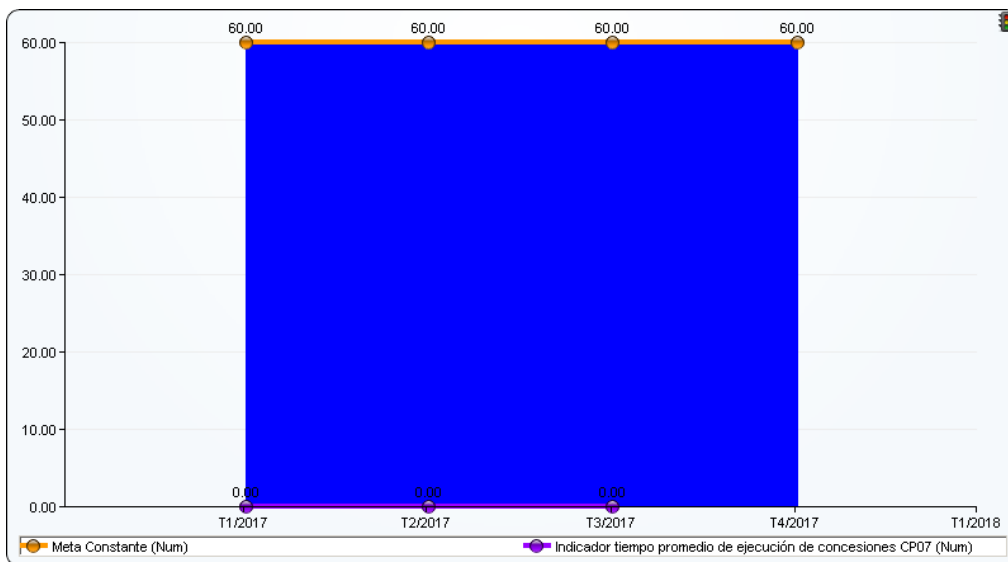
Durante el presente trimestre se realiza la verificación técnico-jurídica del trámite de concesión realizado por el establecimiento comercial Popeye. Este trámite se encuentra en sede central.

**Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP06**

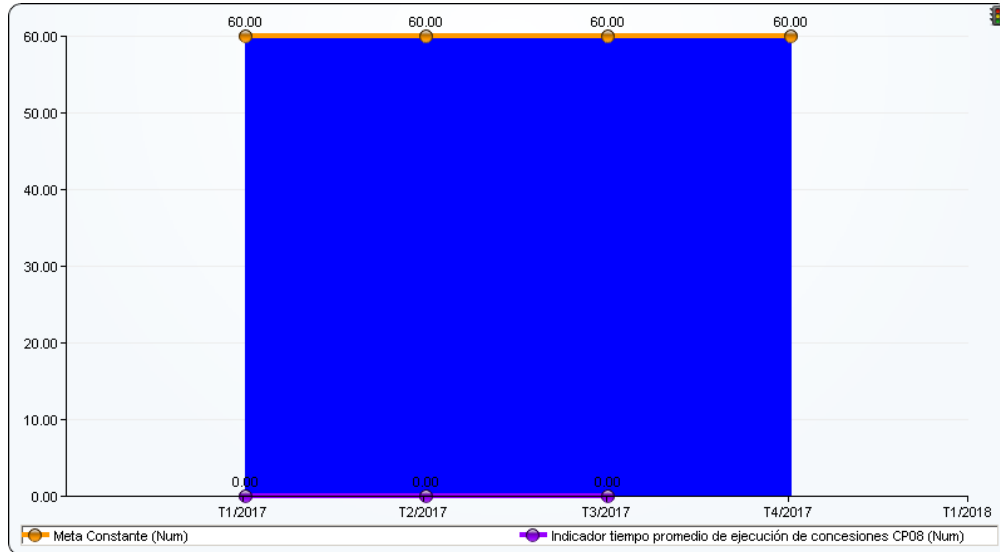


Durante el 4 trimestre no se recibieron ni se enviaron trámite de concesión en esta dependencia.

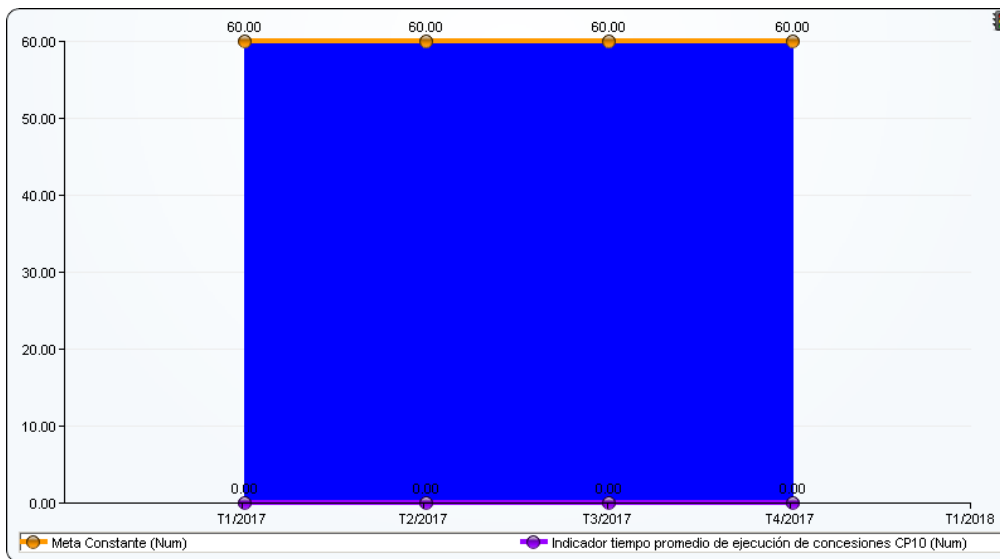
**Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP07**



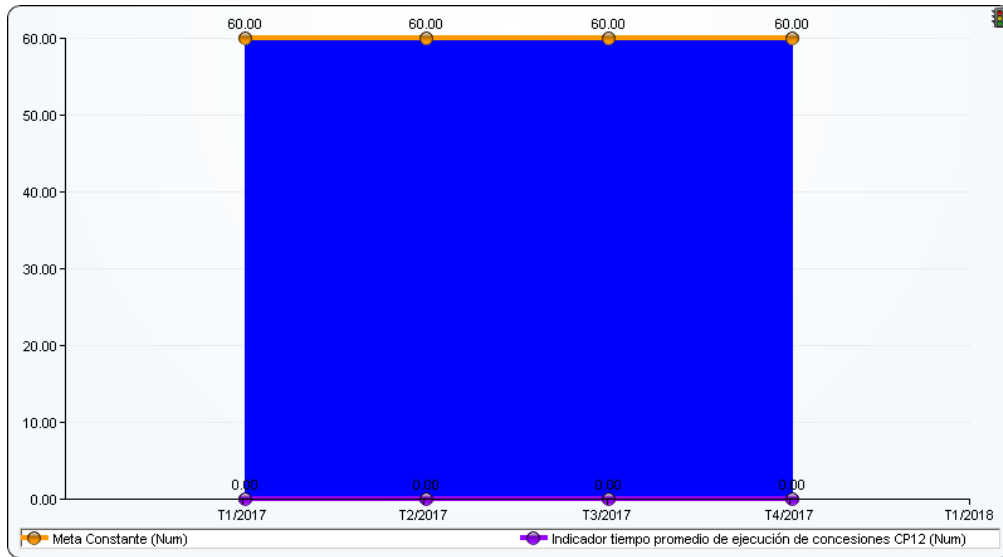
**Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP08**



**Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP10**

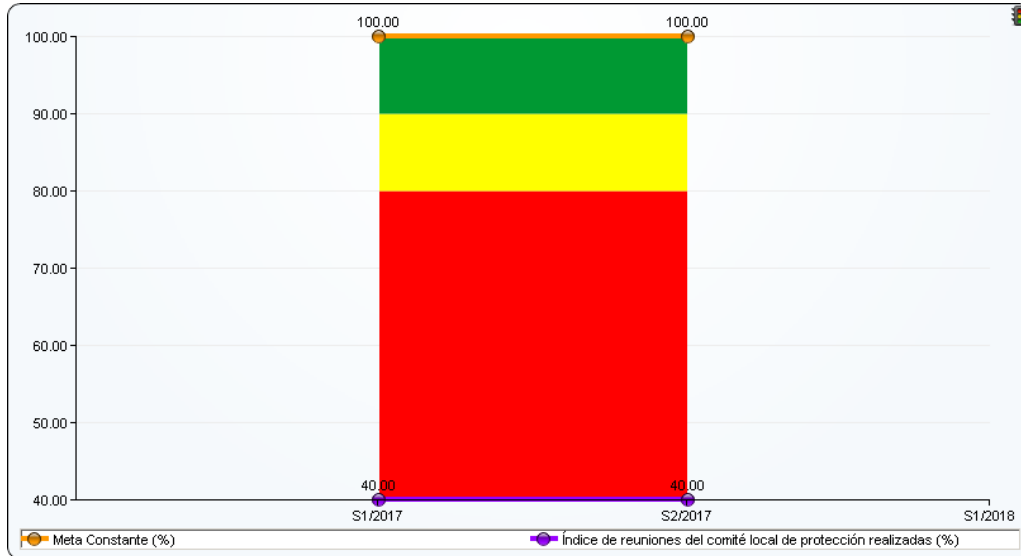


**Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP12**



10. Gestión Marítima – M9

*Índice de reuniones del comité local de protección realizadas*



A fecha de corte 31 de diciembre, solo se reportaron 04 reuniones de comité local, lo anterior había sido previsto, por lo que se elevó solicitud forma para la reestructuración del indicador, para que este sea diligenciado desde cada unidad regional, y así llevar un mejor control de cumplimiento, actualmente se encuentra pendiente de aprobación.

**Causas**

Falta de compromiso por parte de las regionales para el cumplimiento.

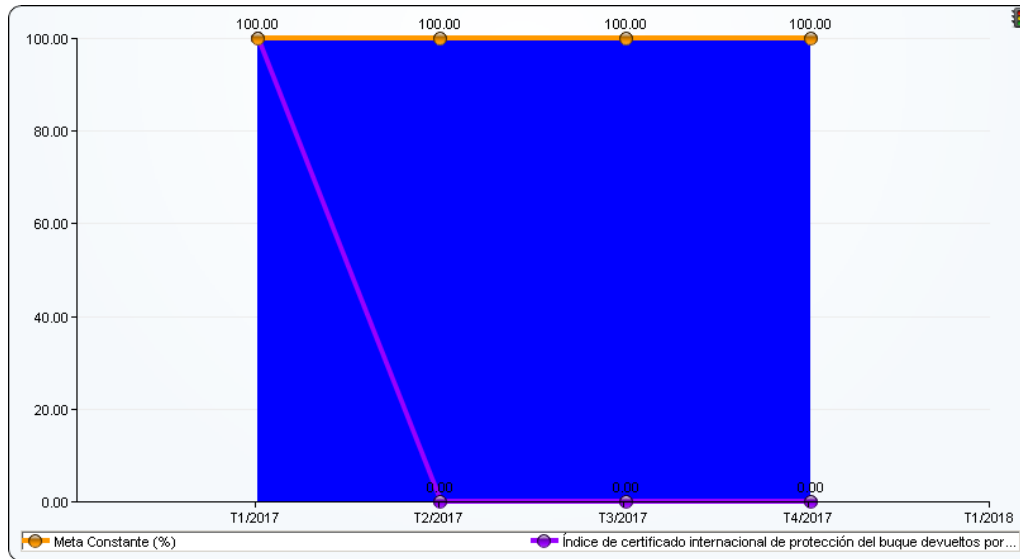
**Efectos**

Perdida de presencia de la autoridad marítima, desconexión con la situación de protección de la ciudad puerto.

**Soluciones**

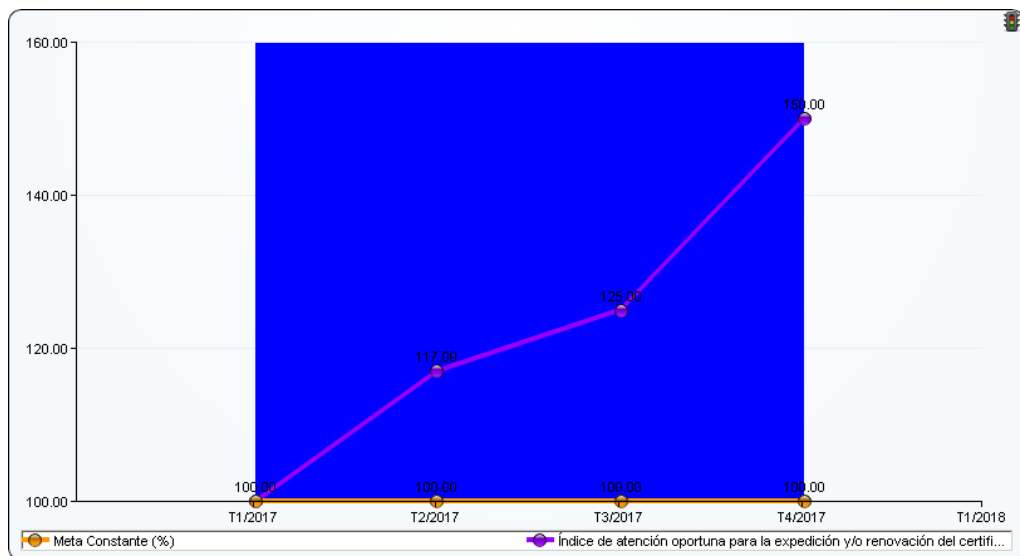
Medir el indicador desde las regionales.

### ***Índice de Certificado Internacional de Protección del Buque Devueltos por el Usuario***



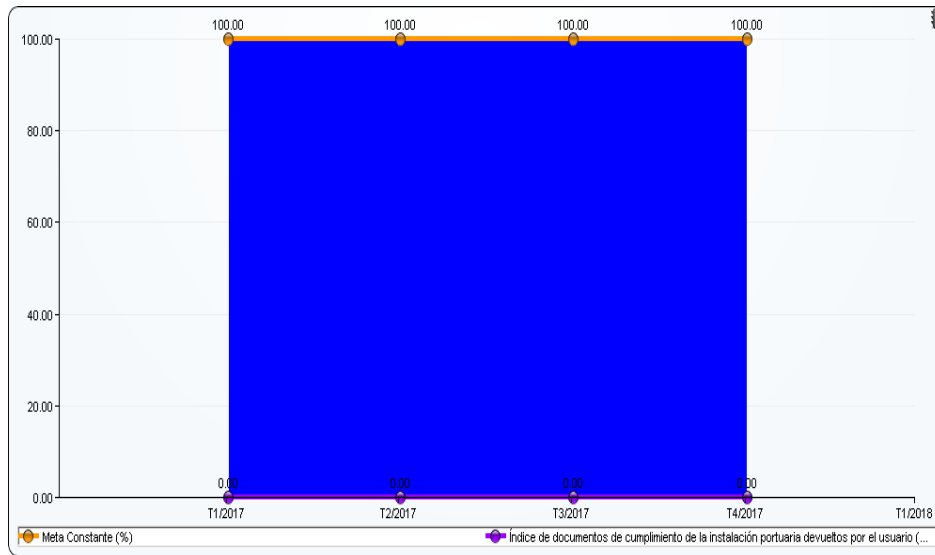
Se recaba la solicitud de eliminar el presente indicador, toda vez que desde el año 2004 en el que fue implementado el proceso no se ha devuelto ningún documento de cumplimiento y/o certificado internacional.

### ***Índice de Atención Oportuna para la Expedición y/o Renovación del Certificado Internacional de Protección del Buque***



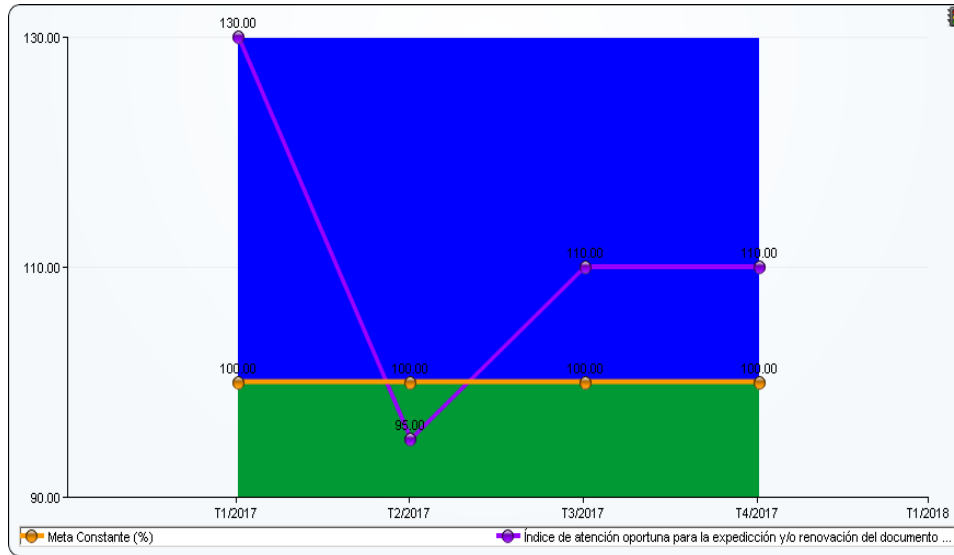
Durante el presente trimestre se evidenció un tiempo promedio de 17 días en la expedición de los certificados internacionales de protección del buque, correspondientes a tres buques.

***Índice de Documentos de Cumplimiento de la Instalación Portuaria Devueltos por el Usuario***



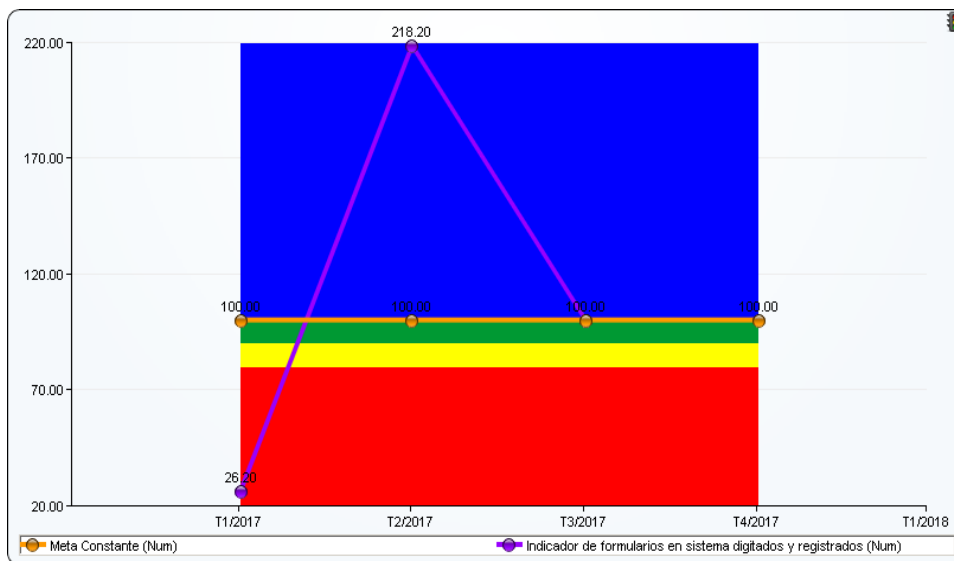
Se recaba la solicitud de eliminar el presente indicador, toda vez que desde el año 2004 en el que fue implementado el proceso no se ha devuelto ningún documento de cumplimiento y/o certificado internacional.

### Índice de Atención Oportuna para la Expedición y/o Renovación del Documento de Cumplimiento de la Instalación Portuaria



Durante el presente trimestre se evidenció un tiempo promedio de 21 días para la expedición de declaraciones de cumplimiento, correspondientes a 06 instalaciones portuarias.

### Indicador de Formularios en Sistema Digitados y Registrados

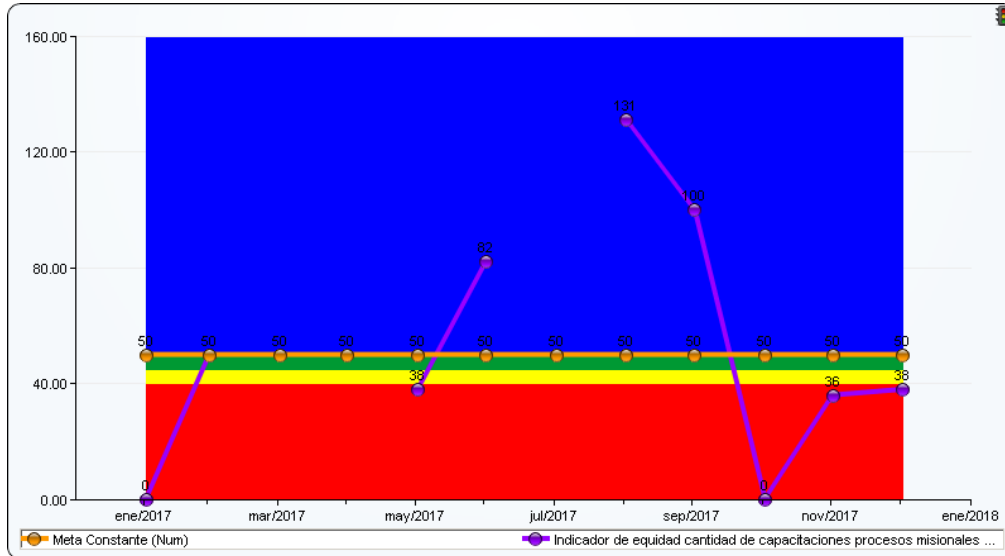


Se cumplió con la meta asignada.



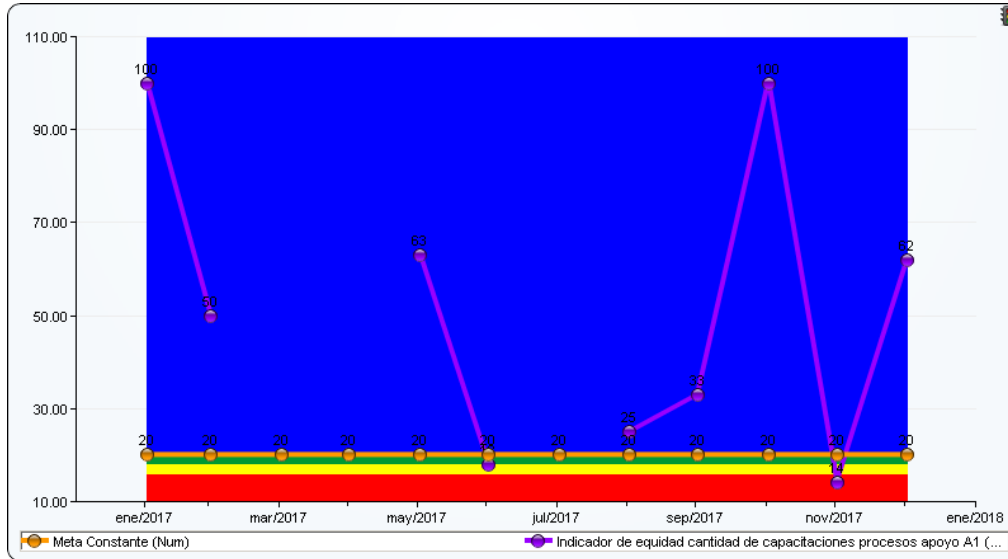
11. Gestión De Personal - A1

**Indicador de Equidad Cantidad de Capacitaciones Procesos Misionales A1**



El comportamiento de este indicador para la vigencia 2015 fue evaluado como atípico de acuerdo a los valores obtenidos durante la ejecución del Plan Institucional de Capacitación - PIC. Sin embargo, se resalta el hecho de que a pesar del recorte presupuestal dado en el rubro de servicios de capacitación, la DIMAR pudo desarrollar importantes eventos de formación y actualización de sus funcionarios en temas misionales como lo fueron: \*Seminario Litorales, \*Seminario trámites y procesos de certificación de gente de mar, \*Seminario de Trámites de naves, empresas de servicios marítimos y asignación de letras de llamada y MMSI, \*Seminario Capacitación procesos de transporte marítimo, \*Participación en V Jornada de Seguros Marítimos y Portuarios, \*Curso ISM/NGS, \*Diplomado en Ingeniería Naval, entre otras acciones formativas que permitieron el fortalecimiento de las competencias funcionales de los funcionarios.

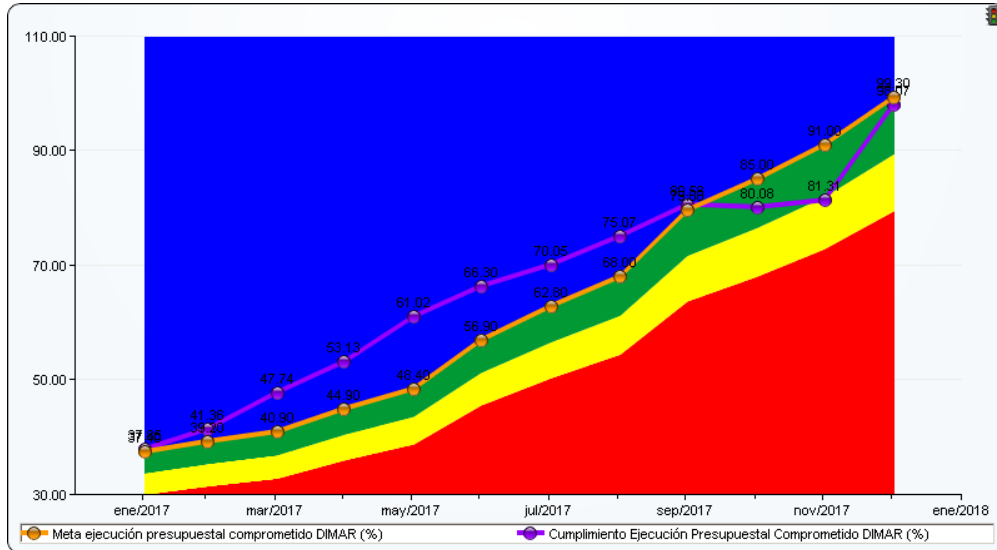
**Indicador de Equidad Cantidad de Capacitaciones Procesos Apoyo A1**



El comportamiento atípico de este indicador durante la ejecución del Plan Institucional de Capacitación 2015, se sustenta en la realización de acciones de formación relacionadas con los siguientes temas: Seminario - taller del proceso de Gestión Administrativo, Financiero y Logístico, gerencia del Servicio, seguridad informática, arquitectura empresarial, gestión de recursos humanos, gestión documental, seguridad y salud ocupacional, entre otros temas dados como apoyo para mejora de competencias individual.

12. Gestión Administrativa y Financiera - A2

**Cumplimiento Ejecución Presupuestal Comprometido Dimar**



**Efectos**

La Dirección General Marítima, en el análisis de su ejecución presupuestal en el mes de Diciembre de la vigencia 2017, presenta un avance a nivel de compromisos del 98.07% en general, y por concepto del gasto así:

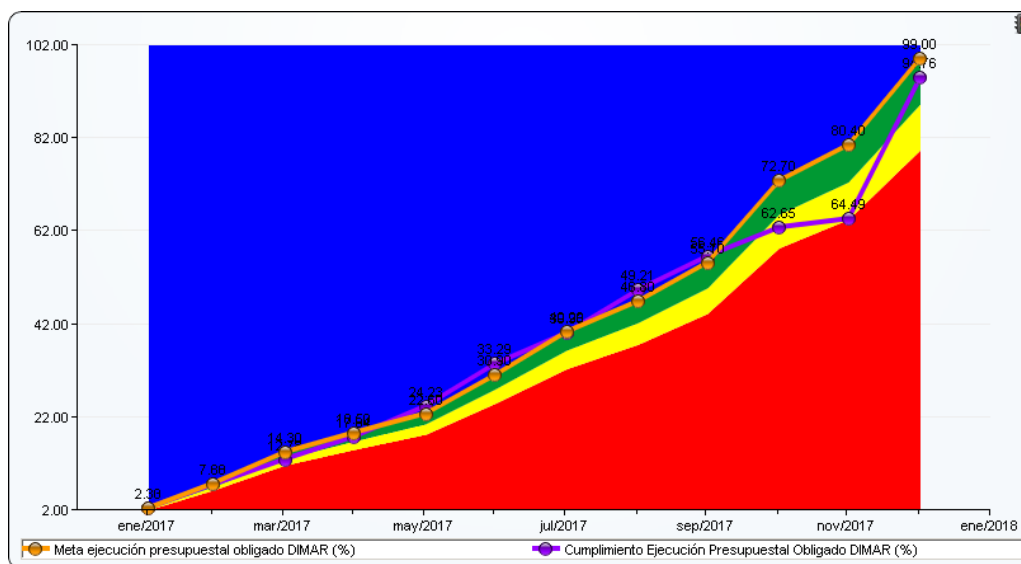
**Gasto comprometido**

Gastos de funcionamiento 97.56%

Inversión 99.32%

Total: 98.07%

### Cumplimiento Ejecución Presupuestal Obligado DIMAR



### Efectos

La Dirección General Marítima, en el análisis de su ejecución presupuestal en el mes de Diciembre de la vigencia 2017, presenta un avance a nivel de obligaciones del 94.76% en general, y por concepto del gasto así:

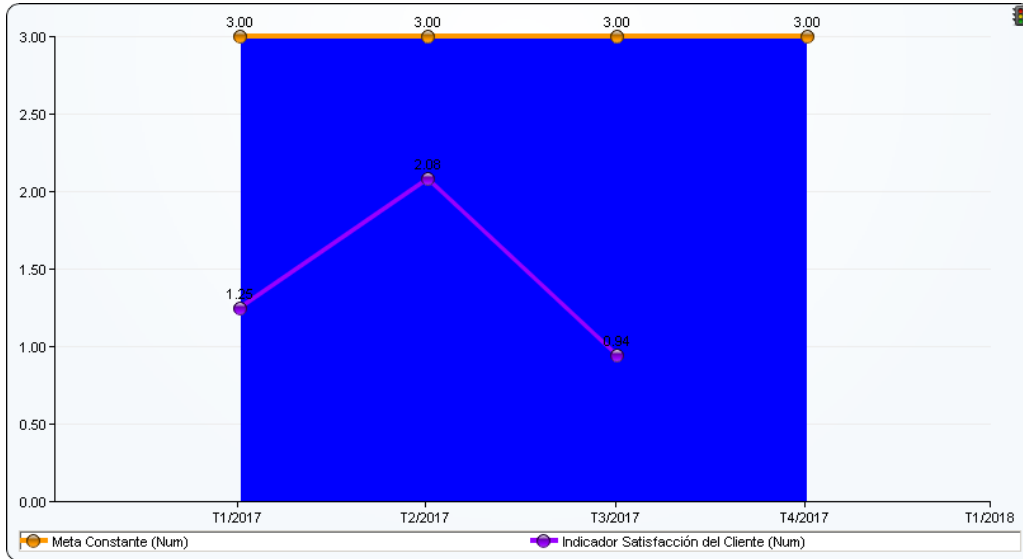
Gasto comprometido  
Gastos de funcionamiento 95.85%  
Inversión 92.04%  
Total: 94.76%

De acuerdo con los porcentajes presentados, me permito informar que la entidad cumple con la proyección estimada de manera global para el cierre del presente mes. Por lo anterior me permito dar al detalle a nivel de obligaciones acumuladas:

Gastos de Personal en total \$ \$ 26.383.332.219,67 y con un porcentaje del 94.39%  
Gastos Generales en total \$ 46.319.690.423,86 y con un porcentaje del 96.32%  
Transferencias en total \$ 127.081.966,00 y con un porcentaje del 54.78%  
Gastos de Comercialización en total \$ 8.235.006.343,86 y con un porcentaje del 99.22%  
Inversión en total \$ 31.197.323.761,14 y con un porcentaje del 92.04%

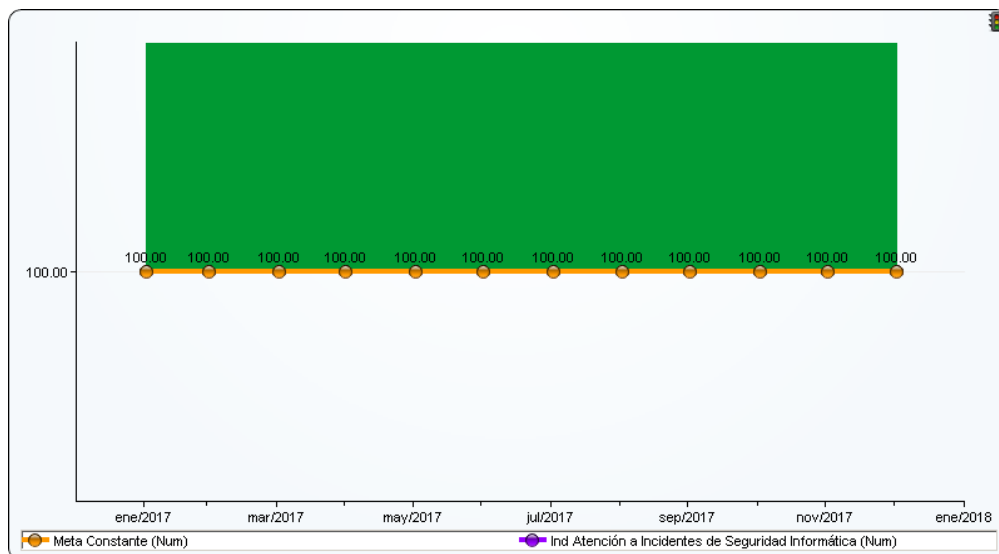
### 13. Gestión Informática y de Comunicaciones – A3

#### *Indicador Satisfacción del Cliente*



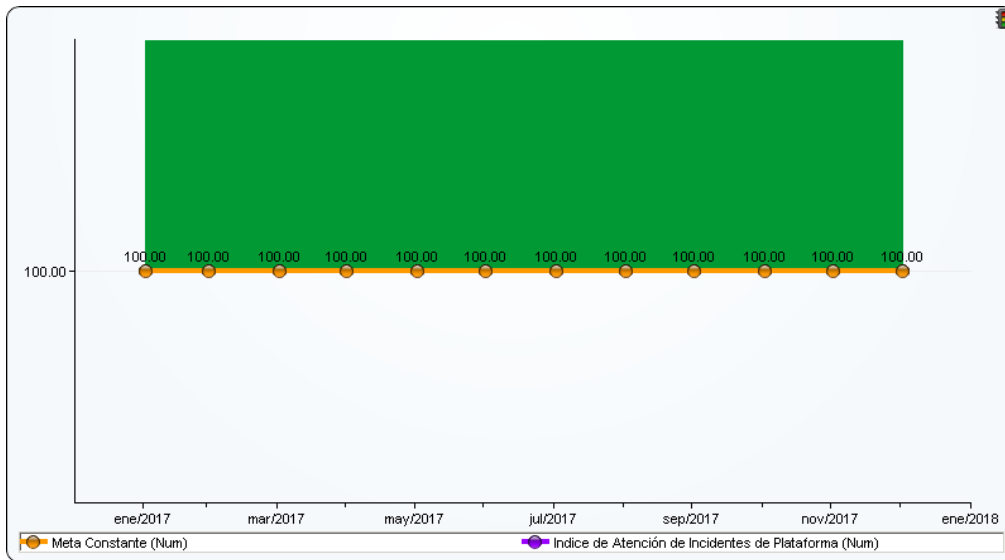
Una vez realizada la verificación de los casos ingresados en S.A.R.I.T.A durante el segundo trimestre se encuentra un incremento en los casos creados por los usuarios notando una tendencia en la utilización de esta plataforma.

#### *Índice de Atención a Incidentes de Seguridad Informática*



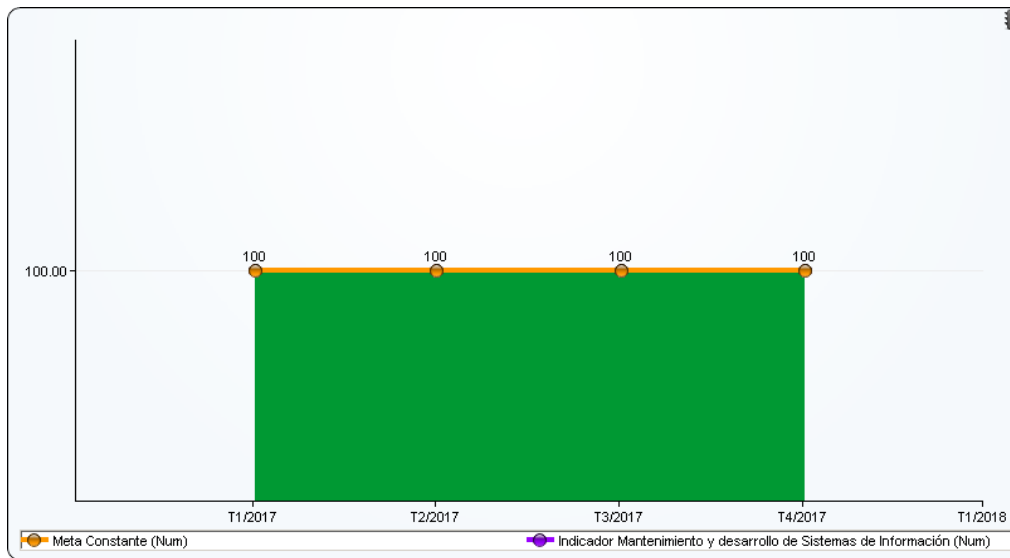
Se han realizado las tareas de aseguramiento de los equipos activos de la seguridad perimetral y mecanismos de defensa para contra restar las amenazas provenientes del mundo externo hacia los equipos, servidores y servicios de la entidad.

### Índice de Atención de Incidentes de Plataforma



Se evidencia una tendencia a la baja en el indicador de incidentes presentados.

### Indicador Mantenimiento y Desarrollo de Sistemas de Información



Se realizaron los mantenimientos correspondientes a los aplicativos NAVES, Contratos, LEC, Centros de Formación, Multas, Anteproyecto, y viáticos y pasajes.

Para el aplicativo anteproyecto se ejecutó el mantenimiento de los siguientes módulos:

1. Gestión de Requerimientos
2. Módulo de validación del jefe inmediato con su respectivo reporte

3. Módulo de planeación presupuestal Con su respectivo reporte
4. Módulo de validación por parte del intendente a cargo con su respectivo reporte
5. Módulo de validación de responsable de rubro con su respectivo reporte

Para el aplicativo Viáticos y pasajes se ejecutaron el mantenimiento de los siguientes casos:

1. Generación de cursos cuando un usuario es asignado a más de una comisión y coinciden en alguna fecha
2. Generación de avisos antes que las comisiones inicien
3. Corrección de novedades presentadas en el trimestre

Para el aplicativo de Multas se realizaron los mantenimientos solicitados en los oficios 221304R Y 231153R Con un avance del 100%.

## 14. Evaluación – E1

### *Indicador Utilización medios informáticos para auditoría*



### **Efectos**

El presente indicador permite evaluar las aplicaciones informáticas que sirven de insumo para la auditoría. Cada auditoría realizada alimenta el indicador una vez el auditor hace la entrega de los informes correspondientes especificando el número de aplicaciones utilizadas en la auditoría.

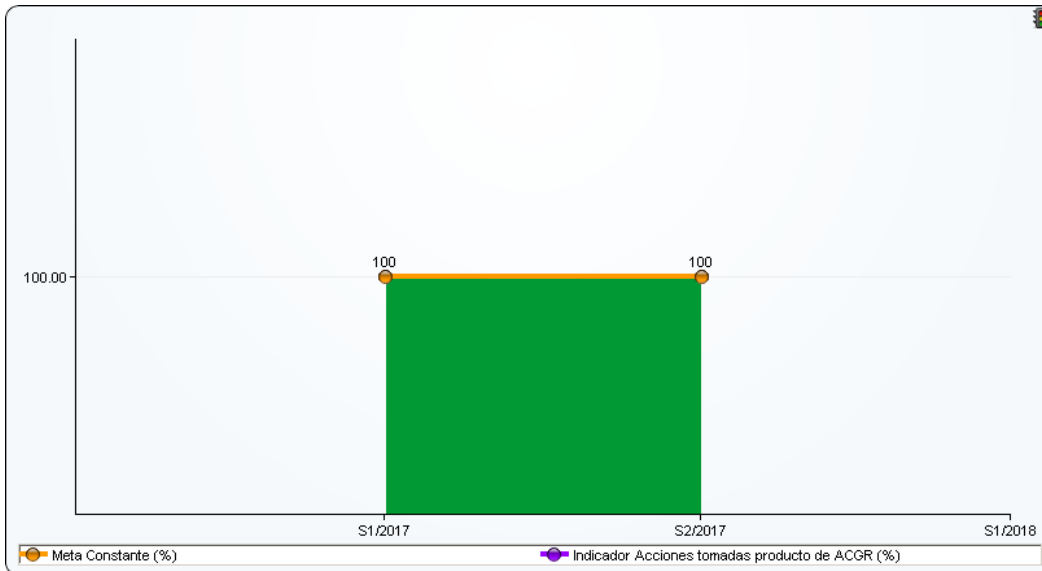
Después de una revisión detallada del total de aplicaciones que se recibió por parte del Grupo de Informática y Comunicaciones. Se concluyó como resultado del ejercicio que el número de aplicaciones a tener en cuenta en la auditoría fueron 18.

El cumplimiento del presente indicador fue del 90% generando los siguientes impactos:

- Identificación directa de oportunidades de mejora en cada una de las aplicaciones informáticas que los procesos utilizan en su operación.
- Fortalecimiento del seguimiento y acompañamiento a los procesos.
- Fortalecer las capacitaciones en el manejo de las aplicaciones, tanto para el proceso de evaluación como para los procesos auditados.
- Solicitar sean habilitados los perfiles de consulta para los auditores del proceso de evaluación, con el fin de realizar una evaluación más objetiva basados en la evidencia.



**Indicador Acciones tomadas producto de ACGR**



El presente indicador mide el nivel de atención y resolución que da la entidad a los hallazgos presentados por la Contraloría General en sus auditorías. Dicho indicador es alimentado una vez el proceso responsable del hallazgo entrega al proceso de evaluación soporte de las acciones que lo subsanan, estableciendo con claridad los plazos y entregables.

A principios del año 2015 la Contraloría General de la República por medio de la Contralora Delegada para el Medio Ambiente audito el tema ambiental y el derrame de hidrocarburos en el Golfo de Morrosquillo, dejando en su informe un reporte de 1 hallazgo para la entidad que debe ser atendido por medio de un plan de mejoramiento a desarrollarse durante la vigencia.

El hallazgo hace referencia a que “Es necesario el fortalecimiento por parte de la Autoridad Marítima en la concertación de acciones anticipadas tendientes al fortalecimiento en actividades preventivas para cumplir a cabalidad el Decreto 312 de 1991 “Plan Nacional de Contingencia contra derrames de Hidrocarburos y Sustancias Nocivas” y debe ser atendido por el Área de Seguridad Integral Marítima y Portuaria – ASIMPO.

Para tal efecto, el área ha definido 3 actividades de las cuales a la fecha se han cumplido 2 quedando pendiente 1 que tiene plazo de ejecución a diciembre de 2015.

Así las cosas, se observa un cumplimiento del 0% en la atención y subsanación del hallazgo identificado por la CGR. El proceso de evaluación hará el seguimiento correspondiente al cumplimiento de la tarea pendiente y al cargue de la información al finalizar el plazo de ejecución.

Cabe anotar, que hasta no dar por subsanado el hallazgo, no se podrán evidenciar los impactos de las acciones tomadas.

**Efectos**

El presente indicador mide el nivel de atención y resolución que da la entidad a los hallazgos presentados por la Contraloría General en sus auditorías. Dicho indicador es alimentado una vez el proceso responsable del hallazgo entrega al proceso de evaluación soporte de las acciones que lo subsanan, estableciendo con claridad los plazos y entregables.

Para la vigencia 2015-2016 la Contraloría General de la República en su evaluación a la entidad, generó 17 hallazgos frente a las áreas de abastecimientos, presupuesto, litorales, personal, planeación, contabilidad, tesorería e ingresos, con un total de 21 metas por los 17 hallazgos evidenciados.

Con corte a 30 de junio de 2017, el Plan de Mejoramiento suscrito con la Contraloría se cumplió en un 100%, correspondiente a 17 hallazgos contenidos en 21 metas establecidas, quedando cerrado el plan al cierre de la vigencia 2016.

### 3. Conclusiones y Recomendaciones

- ✓ Para la fecha de elaboración del informe se encuentran 210 indicadores de gestión activos en los procesos de la Entidad.
- ✓ Es importante que los gestores y propietarios de los indicadores dentro del proceso de autogestión consideren el cargue y análisis de indicadores como una tarea que vista en sentido global aporta al mejoramiento de su desempeño.
- ✓ La autoevaluación trimestral de los procesos es el espacio en donde los indicadores deben ser analizados y evaluados, verificar su pertinencia y, de ser necesario, proponer cambios que aseguren su adecuación y mejoramiento continuo.
- ✓ Los indicadores de gestión deberían tener mayor apropiación por parte de los funcionarios de la dependencia.
- ✓ Se recomienda seguir las instrucciones emitidas por parte del Sistema de Gestión Institucional frente a la formulación, medición, seguimiento y evaluación de Indicadores.