



INFORME INDICADORES DE GESTIÓN INSTITUCIONAL

VIGENCIA 2016

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	9
METODOLOGÍA PARA EL SEGUIMIENTO DE INDICADORES	10
1. DIRECCIONAMIENTO INSTITUCIONAL È G1	13
1.1. Indicador Navegabilidad del Portal Marítimo Colombiano	13
1.2. Indicador Crecimiento y Posicionamiento de Imagen	13
1.3. Indicador Impacto Editorial.....	14
1.4. Indicador Atención Oportuna a las Peticiones ASEPAC	15
1.5. Indicador Tiempo de Respuesta de las Peticiones Vencidas.....	15
1.6. Nivel de Satisfacción del Ciudadano con el Sistema de Atención a Peticiones	16
1.7. Indicador Número de Denuncias por Presuntos Hechos de Corrupción	17
1.8. Indicador Capacitación y Re Inducción Prestada en el Manejo de la Gestión Documental	17
1.9. Indicador Respuesta a Solicitudes Documentales AGEDOC	18
1.10. Indicador Cobertura Auditorias Documentales	18
1.11. Indicador Intervenciones Documentales	19
1.12. Indicador Novedades Presentadas en Seguridad	19
1.13. Indicador Estudios de Seguridad	20
2. PLANEACIÓN È G2	21
2.1. Gestión misional y de gobierno 2016.....	21
2.2. Transparencia, participación y servicio al ciudadano 2016.....	21
2.3. Gestión del Talento Humano 2016.....	22
2.4. Eficiencia administrativa 2016	22
2.5. Gestión Financiera 2016.....	23
2.6. Indicador de Planeamiento Presupuestal Sede Central.....	24
2.7. Indicador de Planeamiento Presupuestal Inred 1	25
2.8. Indicador de Planeamiento Presupuestal Inred 3.....	25
2.9. Indicador de Planeamiento Presupuestal Inred 4.....	26
2.10. Indicador Gestión Área de Proyectos GPLAD	27
2.11. Índice de Desempeño del Costo Proyecto Adquisición Equipo Operacional	28
2.12. Índice de Desempeño del costo Proyecto Articulación Interinstitucional.....	29
2.13. Índice de Desempeño del cronograma Proyecto Articulación Interinstitucional	30
2.14. Índice de desempeño del costo Proyecto Consolidación Direccionamiento	30

2.15. Índice de desempeño del cronograma Proyecto Consolidación Direccionamiento.....	31
2.16. Índice de desempeño del Costo Proyecto Demarcación Marítima.....	32
2.17. Índice de desempeño del Cronograma Proyecto Demarcación Marítima.....	32
2.18. Índice de desempeño del Costo Proyecto Diseño y Construcción Sedes.....	33
2.19. Índice de desempeño del Cronograma Proyecto Diseño y Construcción Sedes	34
2.20. Índice de desempeño del Costo Proyecto Mejoramiento Investigación.....	34
2.21. Índice de desempeño del Cronograma Proyecto Mejoramiento Investigación....	35
2.22. Índice de desempeño del costo Proyecto PETI.....	36
2.23. Índice de desempeño del cronograma Proyecto PETI.....	36
2.24. Índice Avance Cronograma de Actividades Mejoramiento Continuo	37
3. JURIDICO Ë G3.....	39
3.1. Índice Global de Asesorías en Trámites ante DIMAR.....	39
3.2. Índice Global de Respuesta de Derechos de Petición del Proceso Jurídico.....	39
3.3. Índice de Emisión de Conceptos Jurídicos Ë SC.....	40
3.4. Índice Global de Fallos por VNMM Emitidos por el Proceso Jurídico	40
3.5. Índice Global de Fallos por OIBUP Emitidos por el Proceso Jurídico	41
3.6. Índice Global de Fallos por Siniestro Marítimo Emitidos por el Proceso Jurídico	42
3.7. Índice Global de oportunidad en los fallos de primera por VNMM.....	42
3.8. Índice de efectividad de la defensa judicial - SC	43
4. RELACIONES INTERNACIONALES - G4	44
4.1. Análisis de Instrumentos Internacionales no Adoptados.....	44
4.2. Indicador Iniciativas Internacionales.....	44
4.3. Indicador Instrucciones para Eventos Internacionales.....	45
5. REGLAMENTACIÓN Ë G5.....	46
5.1. Índice de Cumplimiento de Acciones en el Plan de Acción Anual de G5.....	46
6. GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN PARA LA SEGURIDAD EN LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA Ë M1	47
6.1. Índice de Disponibilidad de Ayudas a la Navegación SEMAP.....	47
6.2. Índice de Disponibilidad de Ayudas a la Navegación	48
6.3. Índice de Disponibilidad de Ayudas a la Navegación SEMAC.....	49
6.4. Índice de Disponibilidad de Ayudas a la Navegación SEMAB.....	50
7. SERVICIO DE TRÁFICO MARÍTIMO Ë M2	51

7.1. Indicador Índice de Reportes de Arribos Ingresados a las Bases de Datos	51
7.2. Indicador Índice de Reporte de Zarpes Ingresados a la Base de Datos	51
7.3. Indicador Cobertura de los Sistemas de Control de Tráfico Marítimo en Territorio Colombiano	52
7.4. Indicador Índice de Naves con Dispositivos Funcionando sin Novedad	52
7.5. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP01	53
7.6. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP02	53
7.7. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP03	53
7.8. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP04	54
7.9. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP05	54
7.10. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP06	55
7.11. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP07	55
7.12. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP08	55
7.13. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP09	56
7.14. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP10	56
7.15. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP11	56
7.16. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP12	57
7.17. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP14	57
7.18. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP15	58
7.19. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP16	58
7.20. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP17	58
7.21. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP19	59
8. PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO È M3	60
8.1. Porcentaje de Buques que Deslastran con Formato CP01	60
8.2. Agua de Lastre Descargada con Gestión CP01	60
8.3. Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Cargue y Descargue) CP01	61
8.4. Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP01	61
8.5. Derrames Ocurredos de Buques Inspeccionados CP01	62
8.6. Porcentaje de Buques que Deslastran con Formato CP02	62
8.7. Agua de Lastre Descargada con Gestión CP02	63
8.8. Contaminación marina generada por buques o actividades marítimas (Inspección cargue y descargue) CP02	63
8.9. Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP02	64

8.10.	Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP02.....	64
8.11.	Porcentaje de Buques que Deslastran con Formato CP03.....	65
8.12.	Agua de Lastre Descargada con Gestión CP03.....	65
8.13.	Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Cargue y Descargue) CP03.....	66
8.14.	Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP03.....	66
8.15.	Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP03.....	67
8.16.	Porcentaje de Buques que Deslastran con Formato CP04.....	67
8.17.	Agua de Lastre Descargada con Gestión CP04.....	68
8.18.	Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Cargue y Descargue) CP04.....	69
8.19.	Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP04.....	69
8.20.	Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP04.....	70
8.21.	Porcentaje de Buques que Deslastran con Formato CP05.....	71
8.22.	Agua de Lastre Descargada con Gestión CP05.....	71
8.23.	Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Cargue y Descargue) CP05.....	72
8.24.	Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP05.....	72
8.25.	Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP05.....	73
8.26.	Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Cargue y Descargue) CP06.....	73
8.27.	Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP06.....	74
8.28.	Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP06.....	74
8.29.	Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Cargue y Descargue) CP07.....	75
8.30.	Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP07.....	75
8.31.	Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP07.....	76
8.32.	Porcentaje de Buques que Deslastran con Formato CP08.....	76
8.33.	Agua de Lastre Descargada con Gestión CP08.....	77
8.34.	Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Cargue y Descargue) CP08.....	77
8.35.	Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP08.....	78
8.36.	Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP08.....	78
8.37.	Porcentaje de Buques que Deslastran con Formato CP09.....	79
8.38.	Agua de Lastre Descargada con Gestión CP09.....	79

8.39. Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Cargue y Descargue) CP09.....	80
8.40. Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP09.....	80
8.41. Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP09.....	81
8.42. Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Cargue y Descargue) CP10.....	81
8.43. Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP10.....	82
8.44. Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP10.....	82
8.45. Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Cargue y Descargue) CP11.....	82
8.46. Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP11.....	83
8.47. Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP11.....	83
8.48. Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Cargue y Descargue) CP12.....	84
8.49. Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP12.....	84
8.50. Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP12.....	85
8.51. Porcentaje de Buques que Deslastran con Formato CP14.....	85
8.52. Agua de Lastre Descargada con Gestión CP14.....	85
8.53. Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Cargue y Descargue) CP14.....	86
8.54. Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP14.....	86
8.55. Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP14.....	86
9. LITORALES Y ÁREAS MARINAS È M7	87
9.1. Tiempo de Ejecución Promedio del Trámite Real Investigación	87
9.2. Tiempo Promedio de Ejecución de los Trámites Concesión	87
9.3. Conceptos de Jurisdicción	88
9.4. Cantidad de Trámites Resueltos Dentro del Tiempo Establecido en el Periodo de Concesiones	88
9.5. Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP01	89
9.6. Indicador tiempo promedio de ejecución de concesiones CP02	89
9.7. Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP03	89
9.8. Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP04	90
9.9. Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP05	90
9.10. Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP06	91
9.11. Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP07	91

9.12.	Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP08	91
9.13.	Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP09	92
9.14.	Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP10	92
9.15.	Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP12	92
9.16.	Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP14	93
9.17.	Indicador Global de Control y Seguimiento de la Inspecciones a Concesiones y Playas SC	93
10.	INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA MARINA Ë M8.....	94
10.1.	Porcentaje avance Proyecto ICEMAN I-2016	94
11.	GESTIÓN MARÍTIMA Ë M9	95
11.1.	Índice de Oportunidad (Tiempo) en la Atención de Solicitudes de Usuarios para los Trámites de Gente de Mar (Títulos, Licencias, DIM y Permisos de Ascenso de la Gente de Mar).....	95
11.2.	Índice de Oportunidad (Tiempo) en la Atención de Solicitudes de Usuarios de para los Trámites de Naves (Permisos de Operación, Matricula, Autorización de Modificación y Permisos de Construcción)	95
11.3.	Índice de Oportunidad (Tiempo) en la Atención de Solicitudes de Usuarios de Licencias de Empresas de Servicios Marítimos.....	95
11.4.	Índice de Reprocesos Internos de Solicitudes de Usuarios de Gente de Mar, Naves y Empresas	96
11.5.	Índice de reuniones del comité local de protección realizadas.....	96
11.6.	Índice de Certificado Internacional de Protección del Buque Devueltos por el Usuario	97
11.7.	Índice de Atención Oportuna para la Expedición y/o Renovación del Certificado Internacional de Protección del Buque.....	97
11.8.	Índice de Documentos de Cumplimiento de la Instalación Portuaria Devueltos por el Usuario	98
11.9.	Índice de Atención Oportuna para la Expedición y/o Renovación del Documento de Cumplimiento de la Instalación Portuaria.....	98
11.10.	Índice de Naves en Servicio Regular Arribadas que Cumplen con la Habilitación y Permiso de Operación	99
11.11.	Índice de Naves en Servicio Regular Arribadas que Cumplen (Fletamentos)....	100
11.12.	Indicador de Días de Respuestas a las Solicitudes de Acuerdos, Conferencias, Registro de Tarifas y Conceptos sobre Transporte.....	100
11.13.	Indicador de Respuestas a las Solicitudes de Acuerdos, Conferencias, Registro de Tarifas y Conceptos sobre Transporte	100
11.14.	Indicador de Formularios en Sistema Digitados y Registrados	101

12. GESTIÓN DE PERSONAL - A1	102
12.1. Indicador de Eficacia SGSST	102
12.2. Indicador de Severidad por Enfermedad General y/o Laboral.....	102
12.3. Indicador de Equidad Cantidad de Capacitaciones Procesos Misionales A1	103
12.4. Indicador de Equidad Cantidad de Capacitaciones Procesos Apoyo A1	103
13. GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA - A2.....	104
13.1. Cumplimiento Ejecución Presupuestal Comprometido Dimar	104
13.2. Cumplimiento Ejecución Presupuestal Obligado DIMAR	105
13.3. Gestión Cartera Sede Central	106
14. GESTIÓN INFORMÁTICA Y DE COMUNICACIONES È A3	107
14.1. Indicador Satisfacción del Cliente	107
14.2. Ind Atención a Incidentes de Seguridad Informática	107
14.3. Índice de Atención de Incidentes de Plataforma	108
14.4. Indicador Mantenimiento y Desarrollo de Sistemas de Información	109
15. EVALUACIÓN È E1.....	110
15.1. Indicador Cumplimiento Plan de Acción ACI.....	110
15.2. Indicador Utilización medios informáticos para auditoría	111
15.3. Indicador Acciones tomadas producto de ACGR.....	112
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	113

INTRODUCCIÓN

El presente informe refleja la gestión institucional de la vigencia 2016 a través de los indicadores de gestión por proceso, revisando el cumplimiento para cada uno de los procesos que componen el modelo de operación por procesos vigente en la entidad.

A través de la herramienta de indicadores se entregan resultados periódicos frente al estado de los indicadores de gestión, genera insumos para realizar una mirada crítica y constructiva a los procesos y de la manera cómo se están midiendo en la entidad para la toma de decisiones.

Con la implementación de la herramienta de seguimiento SIMEC y el módulo de indicadores, se estandarizó la medición de los procesos en cuanto a su gestión, su aporte a las políticas de desarrollo administrativo y a la contribución de los mismos frente a la gestión Institucional.

METODOLOGÍA PARA EL SEGUIMIENTO DE INDICADORES

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.

El seguimiento se debe realizar por parte de los responsables de los procesos, 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 por Procesos y verificar si 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.¹

El seguimiento a la gestión se realiza a través del monitoreo de metas programadas en el espacio de autoevaluación de los procesos y se mide por medio de los indicadores que reportan por los procesos y que desarrollan cada una de las actividades que se adelantan en la entidad permitiendo determinar el porcentaje de avance o cumplimiento, el resultado acumulado al trimestre correspondiente y el total de la ejecución en la vigencia con respecto a la programación establecida por los ejecutores o responsables de cada indicador; de esta manera se definió para la vigencia 2016 fortalecer la medición de indicadores en la herramienta SIMEC creando un modelo de control de que permite de manera visual ver el estado real de los procesos en cuanto a su desempeño en los módulos vigentes de dicha herramienta así:

¹ G2-GUI-004 GUÍA FORMULACIÓN Y SEGUIMIENTO DE INDICADORES v2

Herramienta de medición Global DIMAR (Indicador Global SGI):

Reúne la medición de todos los procesos del modelo de operación vigente como resultado promedio del comportamiento de los procesos frente al cumplimiento en el reporte en cada uno de los módulos implementados del SIMEC.



Indicador Global SGI

Herramienta de medición por proceso (Indicador comportamiento por procesos):

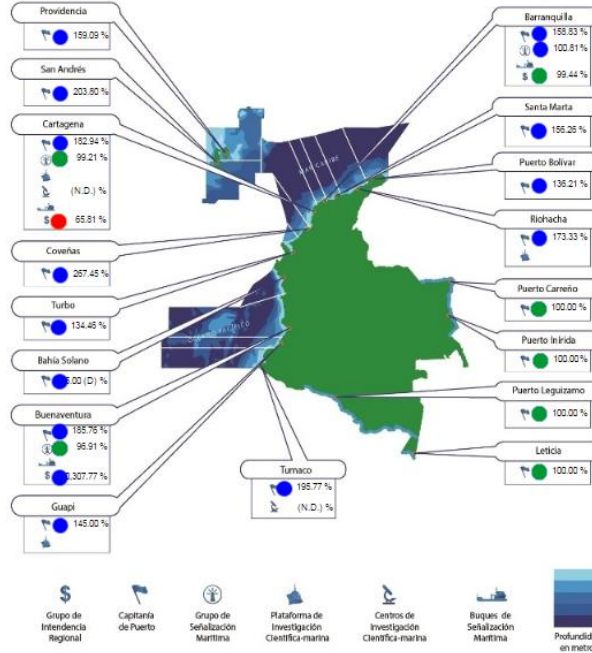
Reúne la medición de cada proceso como resultado promedio del cumplimiento en el reporte de cada uno de los módulos implementados del SIMEC.



Indicador comportamiento por procesos

Herramienta de medición por unidad regional (Indicador comportamiento unidades regionales):

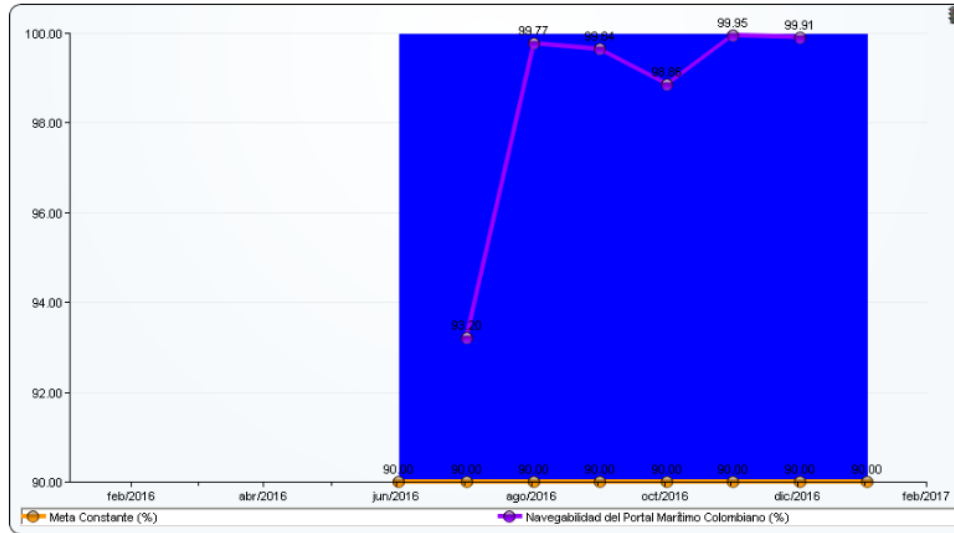
Reúne la medición de cada unidad regional como resultado promedio del cumplimiento en el reporte de cada uno de los módulos implementados del SIMEC (indicadores).



Indicador comportamiento unidades regionales

1. DIRECCIONAMIENTO INSTITUCIONAL È G1

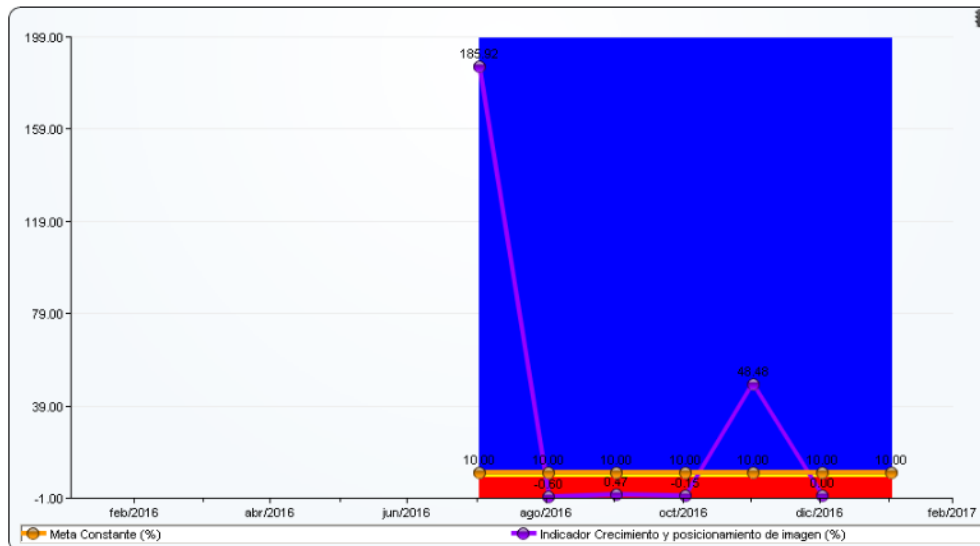
1.1. Indicador Navegabilidad del Portal Marítimo Colombiano



Efectos

Se realizó la prueba de los link rotos y contenido actualizado en el portal marítimo colombiano encontrando dos problemas siendo mitigados al instante

1.2. Indicador Crecimiento y Posicionamiento de Imagen



Causas

Posicionamiento de Imagen Dimar Diciembre 2016: presenta un total de 68 apariciones en medios masivos de comunicación nacional. Se presenta un fuerte impacto en la imagen tras el accidente marítimo en Barú, con el hundimiento de una lancha de transporte

marítimo de pasajeros y la desaparición de una mujer de nacionalidad ecuatoriana; lo que puso en tela de juicio la autoridad marítima y su proceder en el control de este servicio.

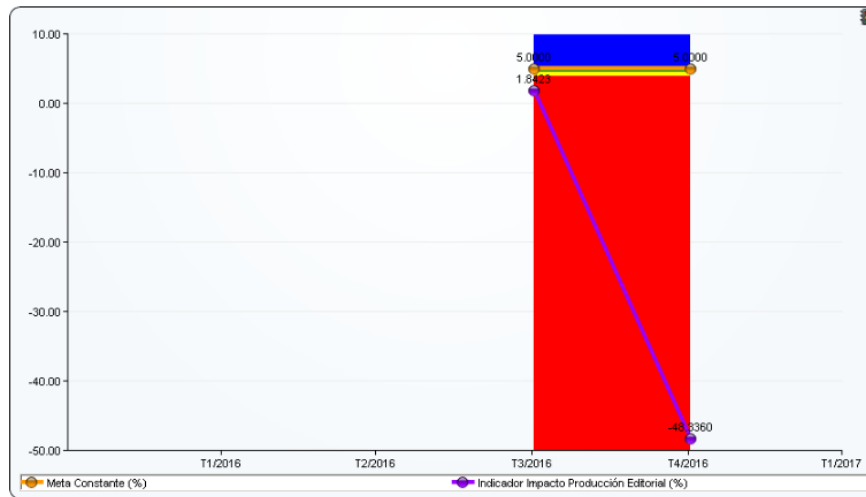
Efectos

La cantidad de noticias relacionadas en el archivo adjunto, soportan las publicaciones nacionales de las noticias que se generaron entorno a Dimar. Se realizó cubrimiento a los hechos y seguimiento a las publicaciones con disposición de capitán de Puerto para atender medios y entrevistas.

Soluciones

Continuar con la disposición de responder adecuadamente a las acusaciones o cuestionamientos que se realizan a la Autoridad Marítima ante cualquier hecho; manejando la prudencia y cuidado de la imagen institucional.

1.3. Indicador Impacto Editorial



Causas

En el III trimestre de 2016, que abarca del 1 de julio al 30 de septiembre, se obtienen 1.262 consultas afectadas principalmente por coincidir con la temporada alta (vacacional). Época en la que los usuarios de la información referente a los pronósticos del estado del tiempo, avisos a los navegantes, tanto para el Caribe y el Pacífico, resulta relevante. Adicionalmente, es esta la temporada de huracanes y tormentas en el Caribe, que en esta oportunidad tuvo la presencia del Mawaw afectando el litoral y la zona insular para Colombia. Este último factor incide en las consultadas de los navegantes de cabotaje, pesca industrial, buques mercantes y de pasajeros. Importante resaltar que las publicaciones de Dimar son consultadas por usuarios desde: EE. UU., Chile, Argentina, México, España, Canadá, Granada, Ecuador, Noruega, El Salvador, Panamá, Gran Bretaña, Uruguay, Perú y Brasil, además de los nacionales.

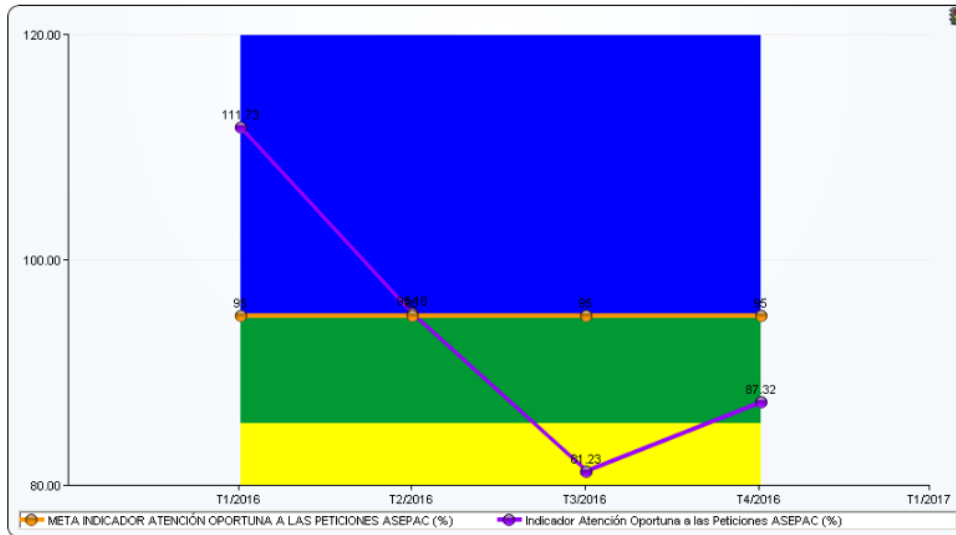
Efectos

Por lo anterior, se presenta un desbalance entre los períodos comparados por la afectación de la temporada alta vacacional. Dado que el cuarto trimestre solo contempla tres semanas correspondientes a período vacacional

Soluciones

Por tratarse de un aspecto circunstancial, se propone revisar el comportamiento de este indicador durante los mismos períodos para el presente año, a fin de confirmar la hipótesis y/o hallar otros factores que hayan incidido en este resultado.

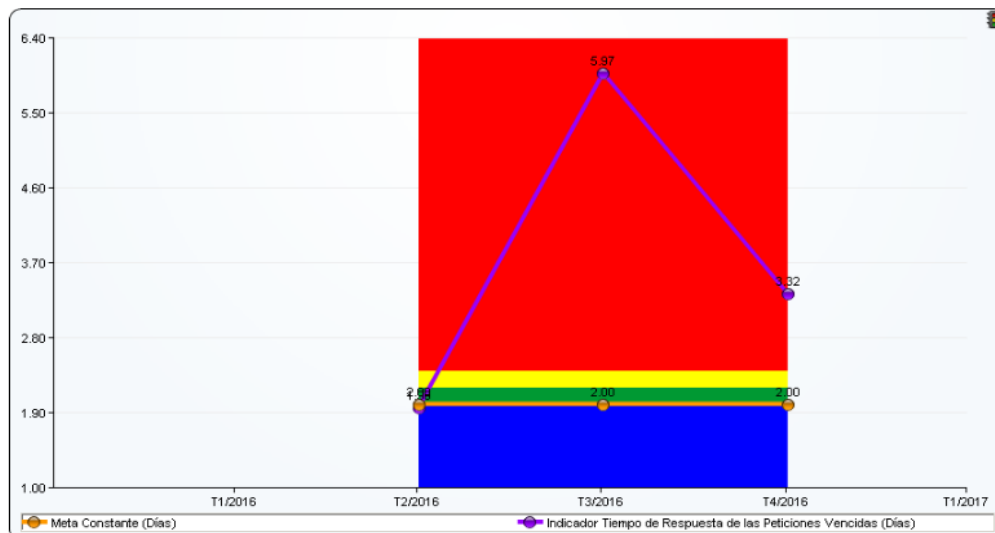
1.4. Indicador Atención Oportuna a las Peticiones ASEPAC



Efectos

Aunque se cumple la meta establecida para el indicador aún se evidencian Incumplimientos de los plazos señalados para la atención de peticiones radicadas por los ciudadanos, lo cual puede generar afectación en la percepción de servicio del ciudadano y el incumplimiento de los plazos establecidos en la ley 1755/2015.

1.5. Indicador Tiempo de Respuesta de las Peticiones Vencidas



Causas

Se evidencia un aumento del 54.55% en el número de peticiones recibidas en el periodo, lo cual afecta significativamente la atención oportuna ya que se duplican las responsabilidades del gestor a cargo.

Las respuestas se están dando sin contar los tiempos que toma en las peticiones las etapas de revisión, firma y radicado.

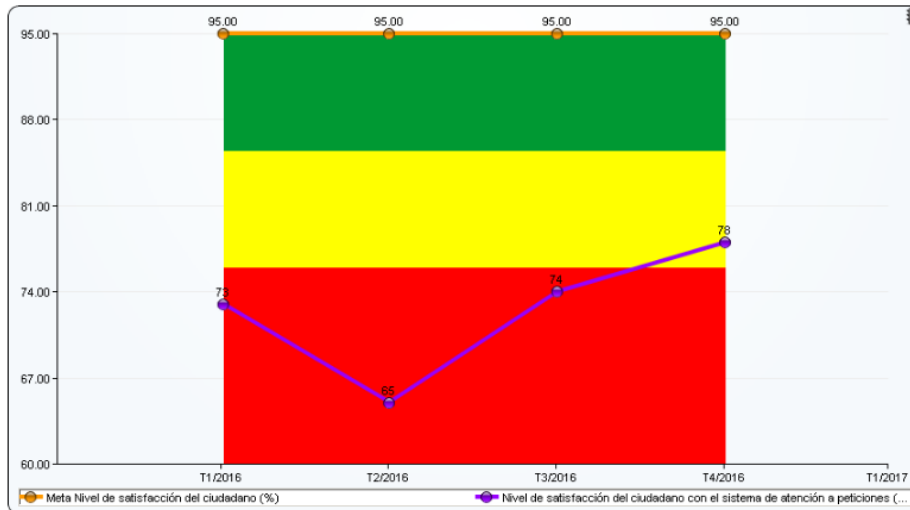
Efectos

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

Soluciones

Se implementa informe diario de peticiones con el fin de conocer el estado real de cada solicitud y aplicar las acciones pertinentes para evitar el incumplimiento de plazos establecidos.

1.6. Nivel de Satisfacción del Ciudadano con el Sistema de Atención a Peticiones



Causas

Se evidencia un impacto en el indicador de satisfacción de peticiones los tiempos de atención de trámites ya que los usuarios manifiestan su inconformidad con los amplios tiempos de respuesta que toma su trámite.

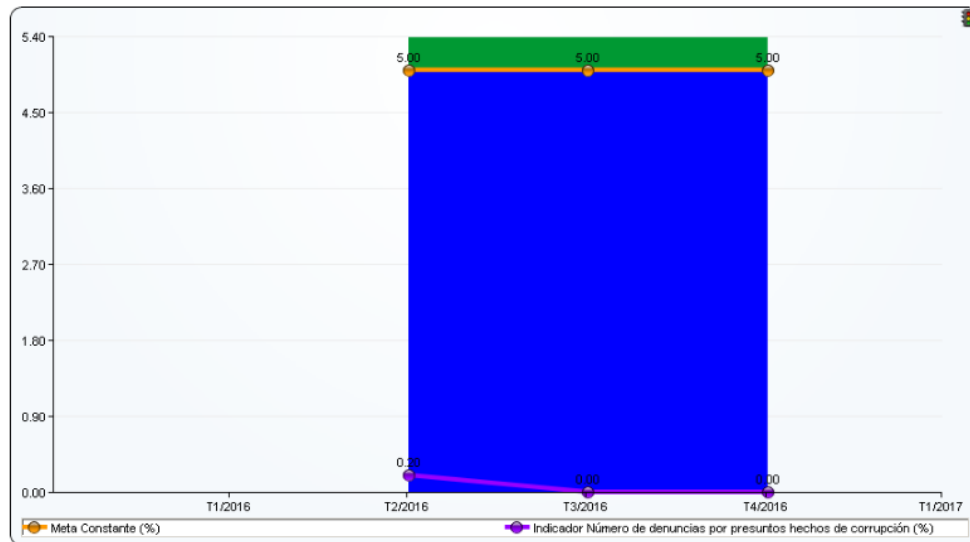
Efectos

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

Se inició el escalamiento de reclamos de los ciudadanos a Submerc, con el fin de solicitar agilidad en el trámite administrativo, así mismo dentro del plan institucional de atención al ciudadano se encuentra la tarea Analizar soluciones para dar cumplimiento a los acuerdos, tiempos y compromisos establecidos la cual se asignó a Submerc.

1.7. Indicador Número de Denuncias por Presuntos Hechos de Corrupción



Efectos

No genera afectaciones a los objetivos planteados en el plan anti-corrupción 2016 que consiste en Construir la confianza de los ciudadanos en la administración pública, a partir del ejercicio transparente de la Autoridad Marítima Colombiana, así como definir acciones para fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y efectividad del control de la gestión pública.

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

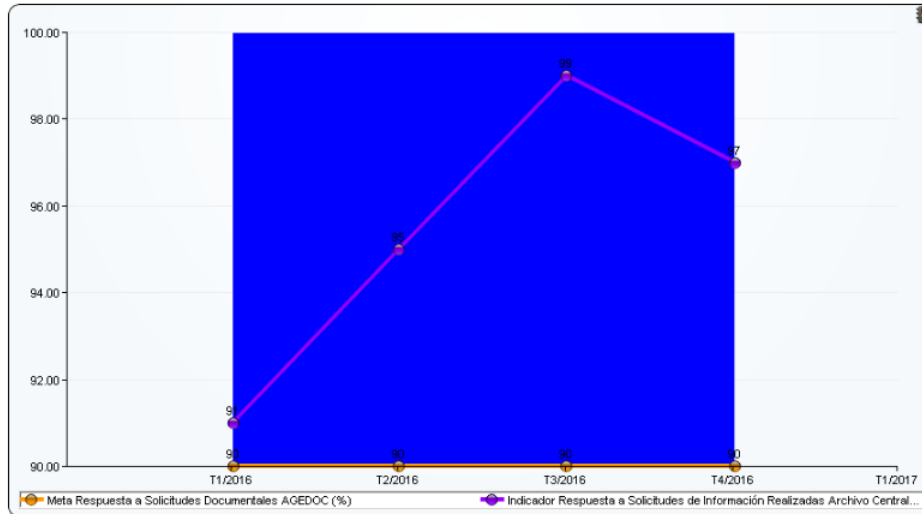


Se cumple y se supera la meta, logrando un 100% de las capacitaciones programadas.

Efectos

Se cumple la meta en un 100%, ejecutando 372 capacitaciones en el año 2016 a nivel nacional.

1.9. Indicador Respuesta a Solicitudes Documentales AGEDOC

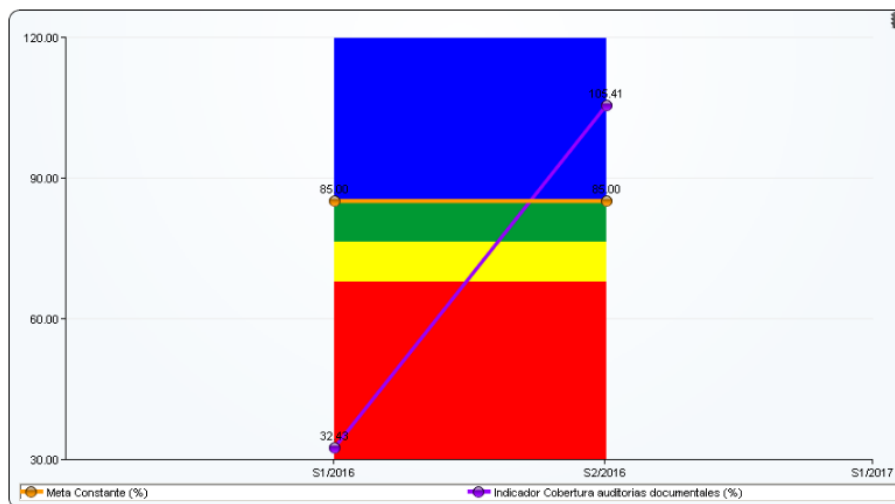


Se cumple y se supera la meta, logrando un 97% de las capacitaciones programadas.

Efectos

Se cumple la meta en un 97%, ejecutando 402 respuestas a solicitudes de información de 416 realizadas, 14 de las solicitudes no pudieron ser contestadas porque no se encontró información.

1.10. Indicador Cobertura Auditorias Documentales

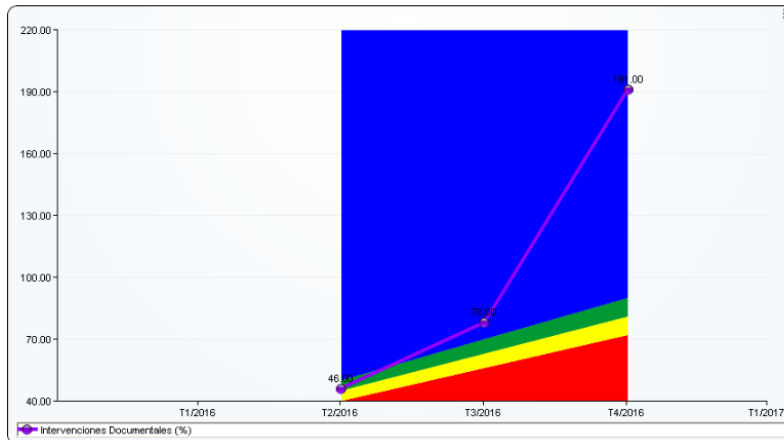


Cumple y se supera la meta, logrando un 105% de las auditorias programadas.

Efectos

Se cumple la meta en un 105%, ejecutando 39 auditorías de 37 programadas para el segundo semestre 2016 a nivel nacional.

1.11. Indicador Intervenciones Documentales



Causas

Se logra y se supera la meta, en el último trimestre del año se logró un total de 191 Metros Lineales de archivo intervenido de los 315 Metros Lineales que se habían contratado para el año 2016.

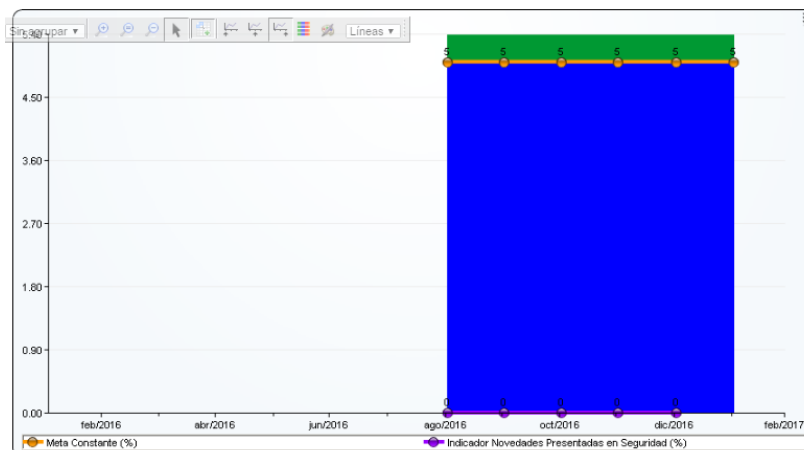
Efectos

Se logra y se supera la meta, en el último trimestre del año se logró un total de 191 Metros Lineales de archivo intervenido de los 315 Metros Lineales que se habían contratado para el año 2016.

Soluciones

Se logra y se supera la meta, en el último trimestre del año se logró un total de 191 Metros Lineales de archivo intervenido de los 315 Metros Lineales que se habían contratado para el año 2016.

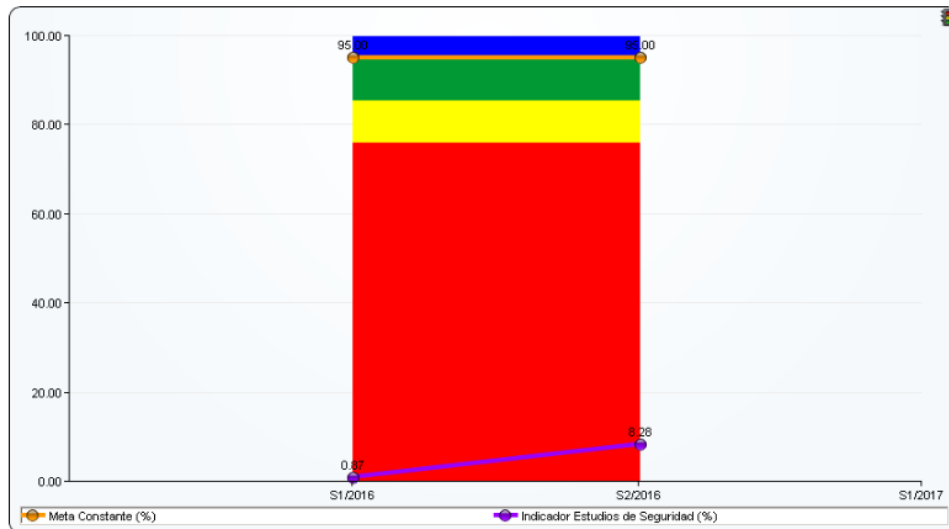
1.12. Indicador Novedades Presentadas en Seguridad



Efectos

Durante el semestre se presenta una novedad que trataba con el parqueo de buses frente a las instalaciones de DIMAR, vulnerando la seguridad con la visibilidad del personal de guardas en este sector e indicios de dejar abandonados paquetes sospechosos en este lugar.

1.13. Indicador Estudios de Seguridad



Causas

No se alcanzó la meta debido a la falta de presupuesto para la elaboración de Estudios de Seguridad en la totalidad de funcionarios que ingresaron a Diciembre.

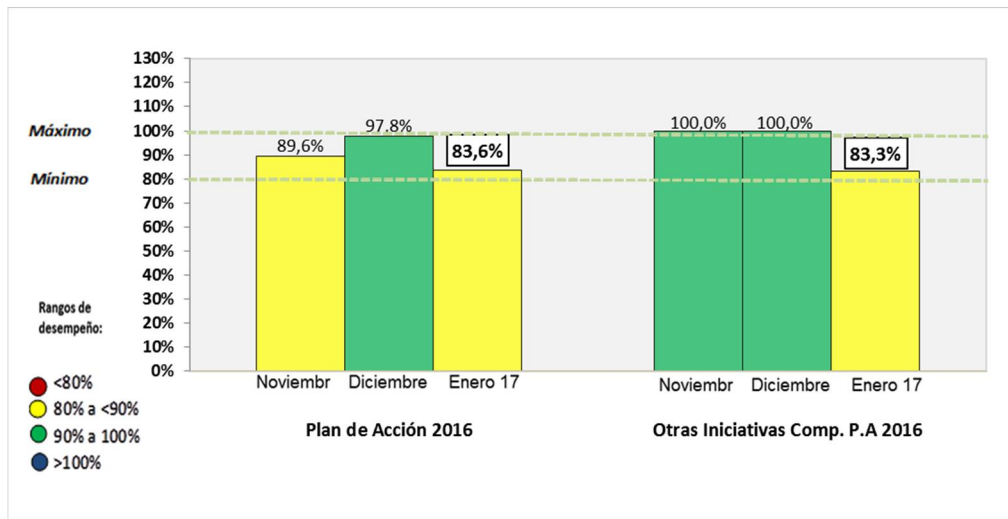
Efectos

Se incumplió en un 11% la meta al dejarse de realizar 05 estudios de seguridad de 32 funcionarios.

Soluciones

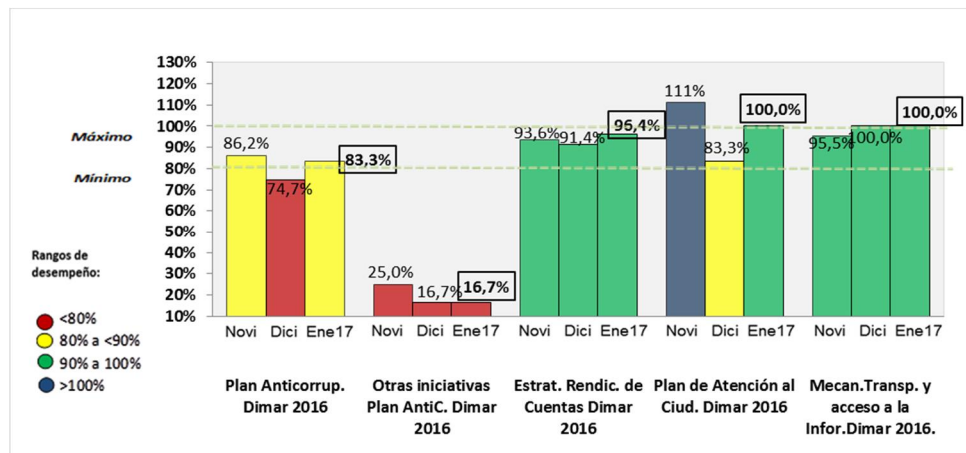
2. PLANEACIÓN E G2

2.1. Gestión misional y de gobierno 2016²



Los recursos comprometidos en lo correspondiente a los proyectos de inversión en el marco de la Estrategia Institucional, hasta el mes de noviembre de la vigencia 2016 son \$ 44.157.919.033 este valor representa un 99,73 % de la apropiación total para la vigencia. De la apropiación comprometida 38,6 % corresponde a vigencias futuras tramitadas en el 2015, por un valor de \$ 17.039.028.680. No obstante el incumplimiento presentado en el indicador de desempeño corresponde al no cargue oportuno en el Sistema de Mejoramiento Continuo . Simec, de los formatos que evidencien la ejecución física y presupuestal de los proyectos.

2.2. Transparencia, participación y servicio al ciudadano 2016³




² Datos suministrados por el Señor PD Mauricio Maldonado tomados del módulo de planes del SIMEC

³ *Ibid.*, p2

La Entidad formuló el Plan Anticorrupción para la vigencia 2016, partiendo de la evaluación realizada a la estrategia definida para el año 2015, las acciones pendientes y la normatividad aplicable teniendo en cuenta la actualización de los documentos estratégicos para la construcción del Plan Anticorrupción y de Atención al Ciudadano y de la Guía para la gestión de los riesgos de corrupción. Para dicha vigencia la Entidad identificó catorce (14) riesgos de corrupción en cinco (5) componentes o procesos, se clarifica que aunque los riesgos de corrupción se identifican y agrupan de acuerdo con los procesos de la Entidad, las acciones de mitigación se desarrollan en todos los niveles de la Entidad. Para un mayor detalle de la información, se puede consultar en el Portal Marítimo Colombiano el informe y evaluación de la gestión realizada al respecto. Para mitigar los riesgos de corrupción la Entidad definió un plan compuesto por 90 tareas, el cual tuvo un cumplimiento del 83%, que equivale a la finalización del 75 tareas de las 90 planificadas; de éstas, 8 tuvieron avance sin alcanzar su finalización, y 7 no presentaron ningún avance. Las tareas que no fueron finalizadas se incluirán en el plan de la vigencia 2017 para su gestión.

https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/attach/plan_anticorrupcion_y_de_atencion_al_ciudadano_dimar_2017.pdf

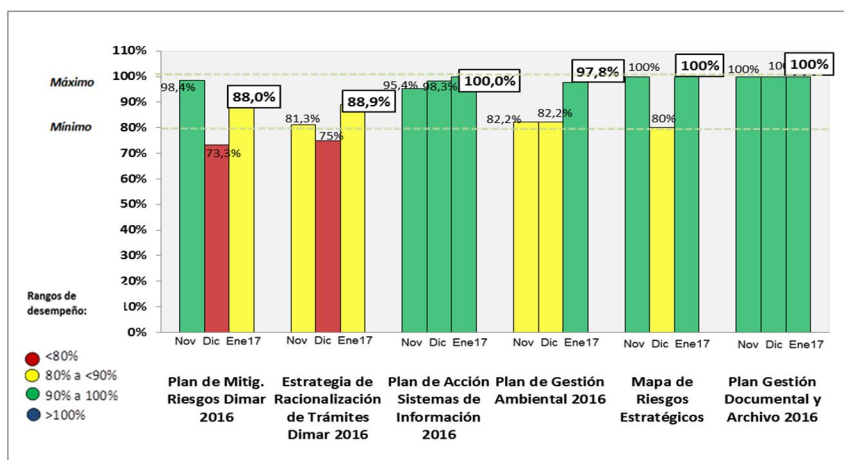
2.3. Gestión del Talento Humano 2016⁴

Plan	01 de Enero al 31 de Diciembre de 2016		
	Avance Esperado	Avance Real	Desempeño Real
Gestión Estratégica del Talento Humano 2016	100%	100%	 100%

De acuerdo con lo estipulado en el cronograma de actividades del proyecto y conforme los resultados obtenidos se tiene un avance de:

- Modelo parcial de gestión de talento humano por competencias respecto, la brecha será subsanada durante el siguiente periodo.

2.4. Eficiencia administrativa 2016⁵



⁴ Ibid., p3

⁵ Ibid., p3

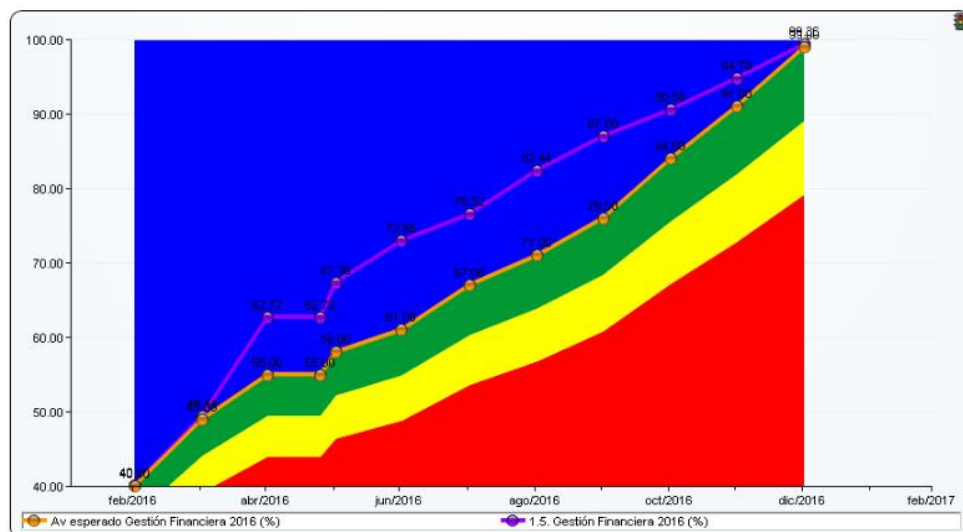
Mapa de Riesgos: La Dirección General Marítima a través del Grupo de Planeación lidera la administración del riesgo en la entidad, como herramienta del Sistema de Control Interno de los procesos. Cada responsable de proceso de la entidad respaldó la implementación y mantenimiento de las directrices que se emitieron con respecto a la administración del riesgo con el fin de generar una cultura del manejo de esta herramienta gerencial que promueva el cumplimiento de los objetivos organizacionales basado en el control de la gestión y en la toma de decisiones. Por lo anterior, el índice de desempeño acorte 31 diciembre /2016, fue del 88%.

Plan Ambiental: Dando cumplimiento a los compromisos adquiridos en el Comité Ambiental de las Unidades I semestre del año, las unidades desarrollaron durante el II semestre campañas de alto impacto ambiental, dejándose como evidencia los informes y fotografías de las actividades realizadas, donde su principal enfoque fue concientizar y sensibilizar no solo a los funcionarios sino a las comunidades aledañas en la importancia de la gestión ambiental, teniendo como actividades:

- Limpiezas de Playas
- Campañas de Aseo
- Recolección de tapas plásticas como obra social
- Actividades de sensibilización al interior de las Unidades
- Recolección de alimentos para entrega de fundación

Plan Institucional de archivo: Se han intervenido 315 MI correspondientes a 1.500 cajas X-200, correspondientes a los meses de Mayo a Diciembre, en este proceso se inició con las Serie Contratos y se continuó con Cuenta Fiscal, Actas, Zarpes y Arribos recibidos por parte de la Intendencia y Capitanía. Para este proceso de organización de las Series Documentales organizadas se está realizando teniendo en cuenta las directrices dadas por el área encargada y según Acta de Instructivo firmada el día 17 de Mayo de 2016. De igual forma se realizaron las auditorías de archivo a las dependencias de la Sede Central y a las Unidades regionales de Buenaventura, Barranquilla, Santa Marta y Cartagena.

2.5. Gestión Financiera 2016



Efectos

La Dirección General Marítima, en el análisis de su ejecución presupuestal en el mes de Diciembre de la vigencia 2016, presenta un avance a nivel de compromisos del 99.47% en general, y por concepto del gasto así:

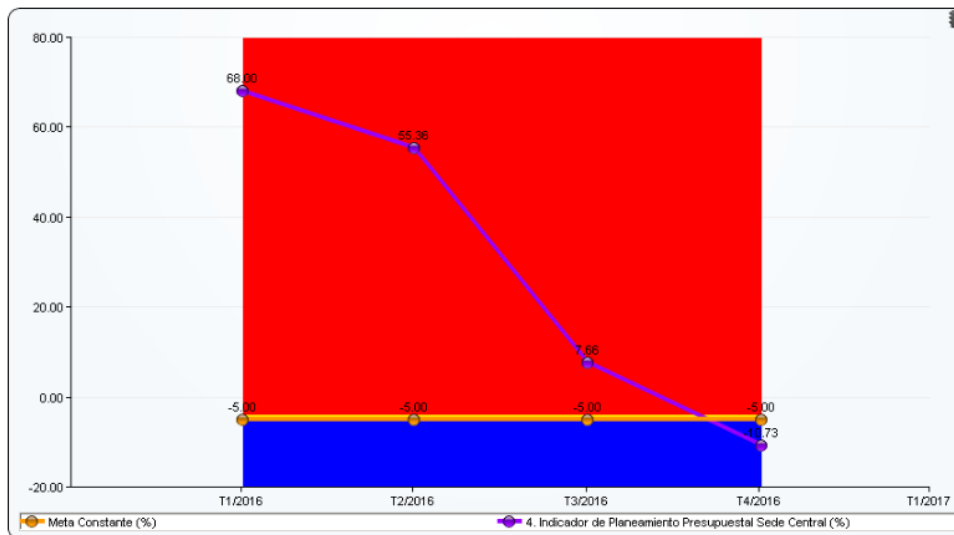
Gasto comprometido
 Gastos de funcionamiento 99.33%
 Inversión 99.69%
 Total: 99.47%

De acuerdo con los porcentajes presentados, me permito informar que la entidad cumple frente a las metas internas establecidas de compromisos, encontrándose por encima del promedio esperado.

Por lo anterior me permito dar al detalle a nivel de compromisos:

- Gastos de Personal en total \$ 25.909.181.562,39 y con un porcentaje del 98.80%
- Gastos Generales en total \$ 47.556.909.381,14 y con un porcentaje del 99.72%
- Transferencias en total \$ 246.824.839,00 y con un porcentaje del 83.80%
- Inversión en total \$ 45.532.262.693,89 y con un porcentaje del 99.69%

2.6. Indicador de Planeamiento Presupuestal Sede Central



Se evidencia un sobrecumplimiento en el indicador, debido a la mejora de la unidad y sus unidades adscritas en el proceso de planeamiento presupuestal, por otro lado no tuvo adiciones de presupuesto significativos que hayan generado incrementos en el indicador.

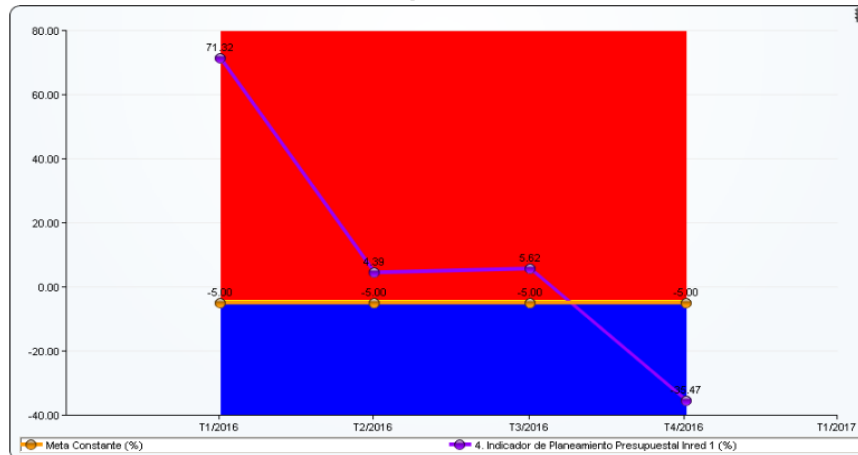
Causas

El buen ejercicio de planeamiento presupuestal que se llevó a cabo en el segundo semestre del 2015.

Efectos

Menor desgaste administrativo de la entidad, compras bien planeadas y ejecutadas, mayor conocimiento y exactitud en las necesidades de las unidades, optimización de recursos y eficiencia en el gasto, mejora en la cultura del buen empleo de los recursos y la importancia del buen planeamiento presupuestal.

2.7. Indicador de Planeamiento Presupuestal Inred 1



Se evidencia un sobrecumplimiento en el indicador, debido a la mejora de la unidad y sus unidades adscritas en el proceso de planeamiento presupuestal, por otro lado no tuvo adiciones de presupuesto significativos que hayan generado incrementos en el indicador.

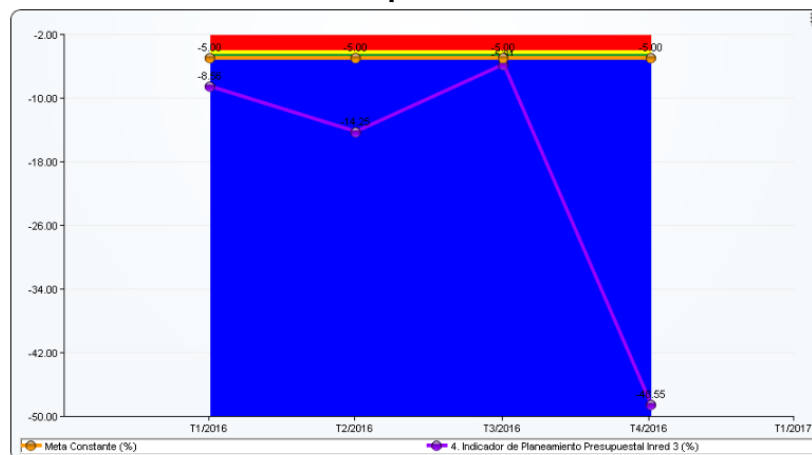
Causas

El buen ejercicio de planeamiento presupuestal que se llevó a cabo en el segundo semestre del 2015.

Efectos

Menor desgaste administrativo de la entidad, compras bien planeadas y ejecutadas, mayor conocimiento y exactitud en las necesidades de las unidades, optimización de recursos y eficiencia en el gasto, mejora en la cultura del buen empleo de los recursos y la importancia del buen planeamiento presupuestal

2.8. Indicador de Planeamiento Presupuestal Inred 3



Se evidencia un sobrecumplimiento en el indicador, debido a la mejora de la unidad y sus unidades adscritas en el proceso de planeamiento presupuestal, por otro lado no tuvo adiciones de presupuesto significativos que hayan generado incrementos en el indicador.

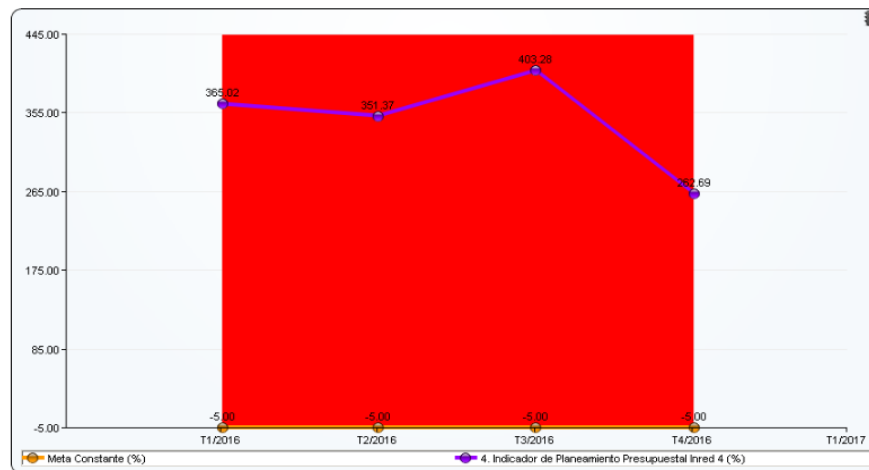
Causas

El buen ejercicio de planeamiento presupuestal que se llevó a cabo en el segundo semestre del 2015.

Efectos

Menor desgaste administrativo de la entidad, compras bien planeadas y ejecutadas, mayor conocimiento y exactitud en las necesidades de las unidades, optimización de recursos y eficiencia en el gasto, mejora en la cultura del buen empleo de los recursos y la importancia del buen planeamiento presupuestal.

2.9. Indicador de Planeamiento Presupuestal Inred 4



Se evidencia un incumplimiento del indicador, ya que de acuerdo a los esfuerzos por la consecución de recursos y reasignación saldos, así como el recorte para el año 2017, se tomó como estrategia la reasignación de recursos para Inred 4, donde están ubicadas las unidades a flote mayores, y poder adelantar compras mitigando un poco el impacto de recorte en el 2017, dando garantías a algunos materiales y suministros necesarios para el funcionamiento de éstas unidades.

Causas

Las causas para el resultado del indicador fue la cantidad de traslados y modificaciones en ésta intendencia, debido a la estrategia de reasignación de saldos a ésta intendencia para adelantar compras de algunos elementos y así mitigar el impacto del recorte presupuestal 2017, y por otro lado poder lograr una buena ejecución presupuestal.

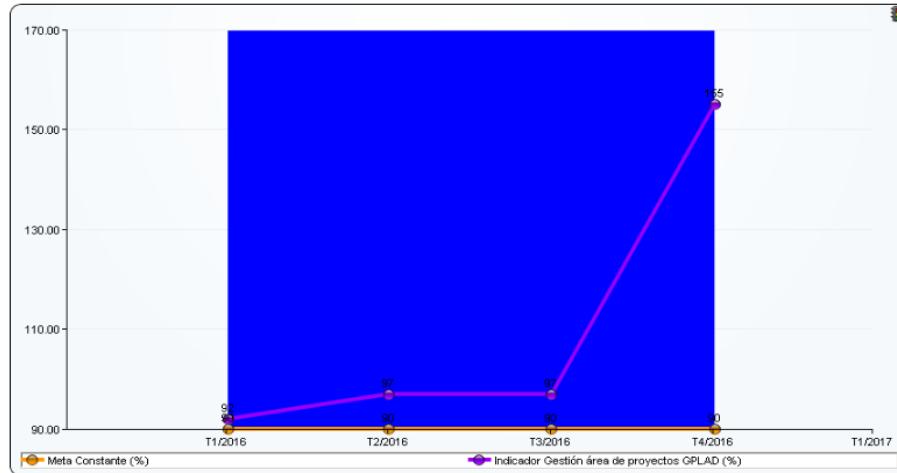
Efectos

Adiciones presupuestales a contratos, y una mayor carga administrativa para la entidad, sin embargo se logró adelantar las compras de bienes especialmente para las unidades a flote mayores y garantizar de alguna forma estas necesidades a éstas unidades.

Soluciones

Adiciones presupuestales a contratos, y una mayor carga administrativa para la entidad, sin embargo se logró adelantar las compras de bienes especialmente para las unidades a flote mayores y garantizar de alguna forma estas necesidades a éstas unidades.

2.10. Indicador Gestión Área de Proyectos GPLAD



Causas

El indicador se encuentra en la escala de cumplimiento

Efectos

Se cumplió con el plan de trabajo definido para el área de proyectos para el IV trimestre, final de la vigencia con relación a:

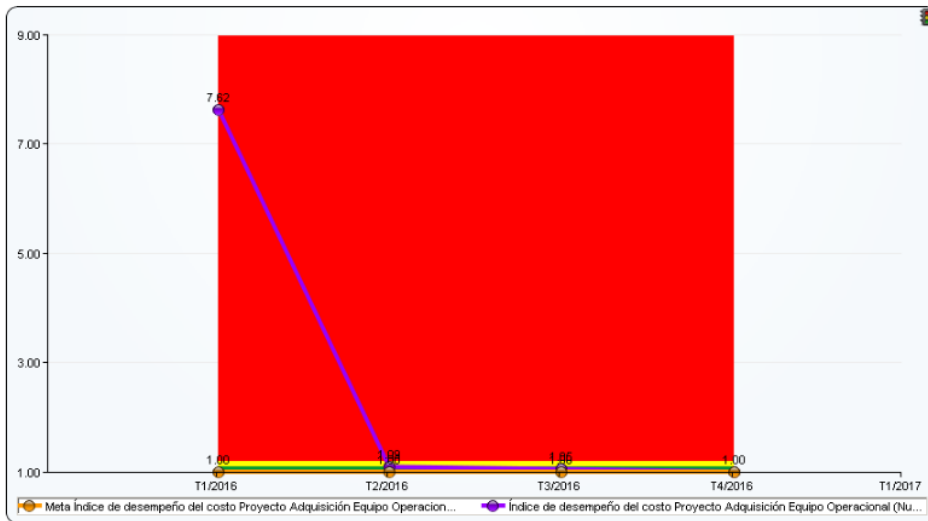
- Desarrollar e implementar referentes metodológicos para la gestión de proyectos
- Definir las directrices asociadas a las gerencias
- Monitorear los proyectos en ejecución
- Informar el estado de los proyectos a la Dirección
- Acompañar a los miembros de los equipos de proyecto en la aplicación de los diferentes lineamientos
- Participar en la planeación estratégica
- Apoyar la gestión del portafolio de proyectos de la Entidad
- Participar en la asignación de recursos a los proyectos
- Gestionar y administrar sistemas de información asociados a la gestión de proyectos
- Gestionar capacitaciones para los funcionarios que participan de la gestión de proyectos
- Implementar y manejar el repositorio de conocimiento asociado a lecciones aprendidas

Ver archivo adjunto "Gronograma actividades área"

Soluciones

Para las siguientes vigencias se debe enfatizar en las actividades relacionadas con la revisión de los planes de proyectos. El área debe priorizar sus actividades en la divulgación del Modelo de Gobierno en Gestión Organizacional de Proyectos y sus documentos relacionados.

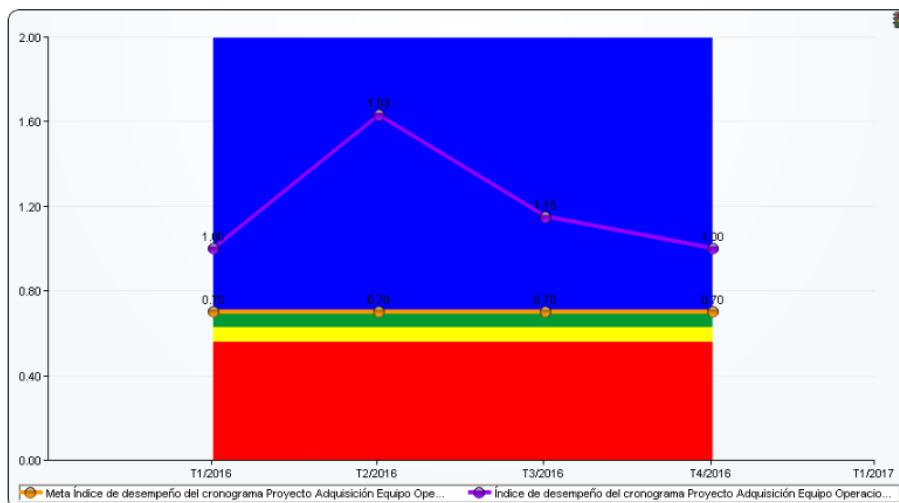
2.11. Índice de Desempeño del Costo Proyecto Adquisición Equipo Operacional



Efectos

El índice de desempeño del costo del Proyecto Adquisición y Reposición de Equipo Operacional del Direccionamiento Institucional alcanzó la meta planeada, El valor indica un costo igual al desempeño a la fecha, esto es causado dada la finalización de la vigencia y así del proyecto y sus actividades ya que no se presentaron inconvenientes.

Índice de Desempeño del Cronograma Proyecto Adquisición Equipo Operacional.



Causas

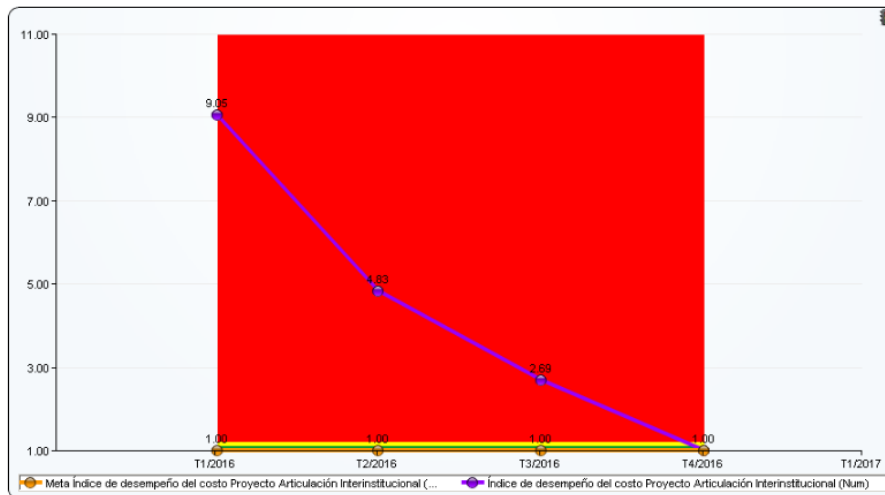
El resultado del indicador arrojó como valor (1.00), el resultado cumple con lo esperado, aunque el resultado sea superior a la meta. Ya que la meta se planeó por debajo de (1.00) dejando una holgura de 0.3 para garantizar el cumplimiento dentro de los requerimientos de entes externos.

Efectos

El índice de desempeño del cronograma del Proyecto Adquisición de Equipo Operacional se encuentra en (1.00). De lo que se infiere que la cantidad de trabajo llevada a cabo fue la planeada para la vigencia. Sin embargo la meta que se planteó la Entidad está por debajo del valor (1.0) para permitiendo una holgura ya que igualmente se da cumplimiento a la planeación del proyecto.

Los cálculos del indicador se encuentran en la Ficha de seguimiento del tercer trimestre G2-FOR-047.

2.12. Índice de Desempeño del costo Proyecto Articulación Interinstitucional

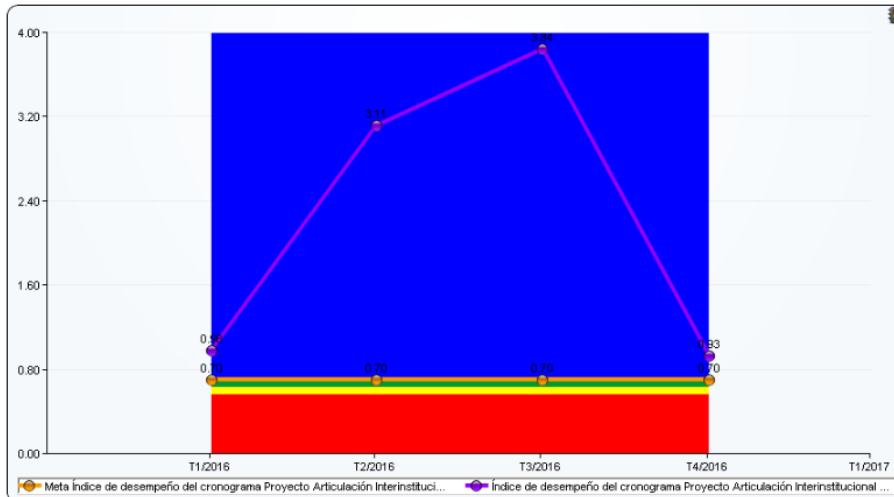


Efectos

El índice de desempeño del costo del Proyecto Articulación Institucional alcanzó la meta planeada. El valor indica un costo igual al desempeño a la fecha, esto es causado por la finalización de la vigencia y sus actividades. No se presentaron inconvenientes con el avance de los entregables.

Los datos de cálculo del indicador pueden ser consultados en la ficha de seguimiento mensual de proyectos G2-FOR-047.

2.13. Índice de Desempeño del cronograma Proyecto Articulación Interinstitucional



Causas

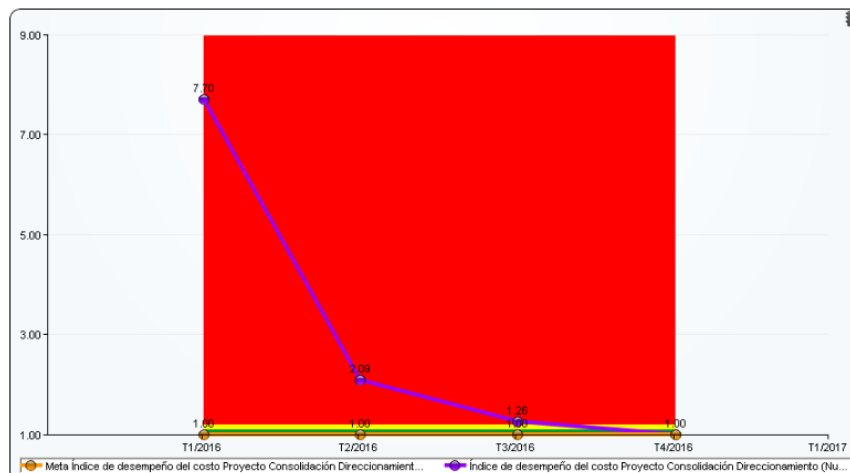
El resultado del indicador está por encima alcanzando un valor de 0.93. El resultado supera la meta (atípico), sin embargo se observa una mejora respecto al trimestre anterior. Los cálculos del indicador se encuentran en la ficha de seguimiento mensual G2-FOR-047 correspondiente al periodo.

Efectos

El índice de desempeño del cronograma del Proyecto Articulación Interinstitucional se encuentra para este trimestre muy cercano a la meta, con una diferencia de 0.23

Del resultado se interpreta que la cantidad de trabajo llevada a cabo no tiene variaciones ni por exceso ni por déficit referente a lo planeado para el proyecto. Los cálculos del indicador se encuentran en la Ficha de seguimiento del cuarto trimestre G2-FOR-047.

2.14. Índice de desempeño del costo Proyecto Consolidación Direccionamiento

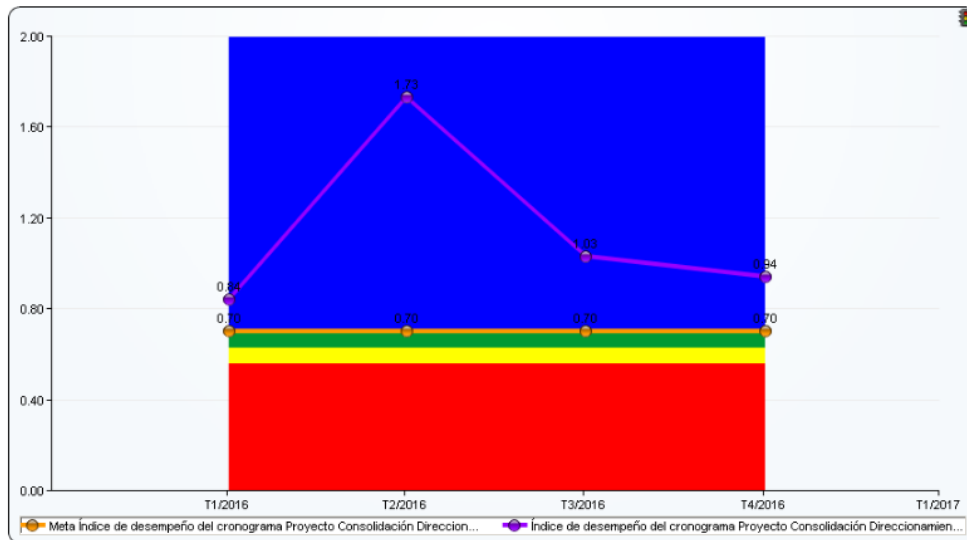


Efectos

El índice de desempeño del cronograma del Proyecto Articulación Interinstitucional se encuentra para este trimestre muy cercano a la meta, con una diferencia de 0.23

Del resultado se interpreta que la cantidad de trabajo llevada a cabo no tiene variaciones ni por exceso ni por déficit referente a lo planeado para el proyecto. Los cálculos del indicador se encuentran en la Ficha de seguimiento del cuarto trimestre G2-FOR-047.

2.15. Índice de desempeño del cronograma Proyecto Consolidación Direccionamiento



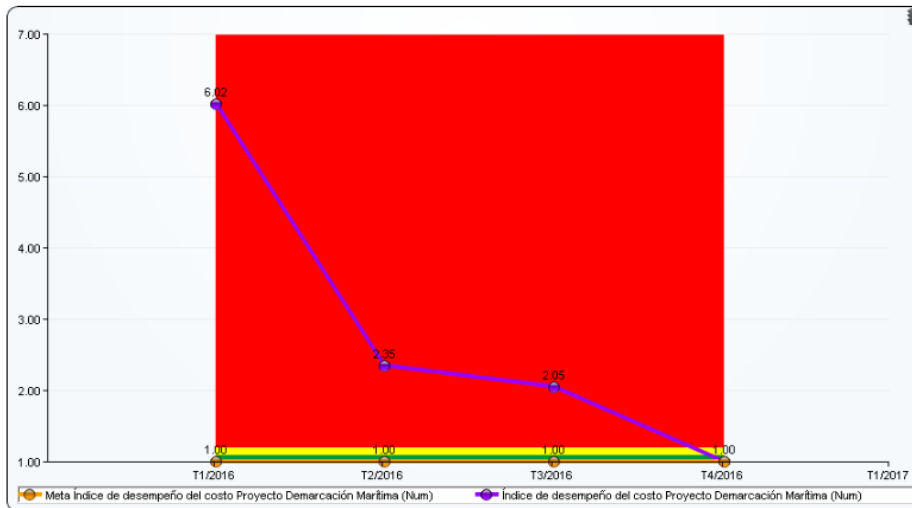
Causas

El resultado del indicador es atípico (color azul), ya que el resultado supera la meta de la Entidad, pero se encuentra por debajo del valor esperado del indicador (1), debido al subproyecto "Modelo de Atención al Ciudadano" el cual incurrió en reserva presupuestal para la vigencia 2017. Los cálculos del indicador se encuentran en la ficha de seguimiento G2-FOR-047 correspondiente al cuarto trimestre.

Efectos

El índice de desempeño del cronograma del Proyecto Consolidación del Direccionamiento Institucional, arrojó un resultado inferior a (1), de lo cual se concluye que la cantidad de trabajo realizado tiene una variación inferior a la planeada.

2.16. Índice de desempeño del Costo Proyecto Demarcación Marítima

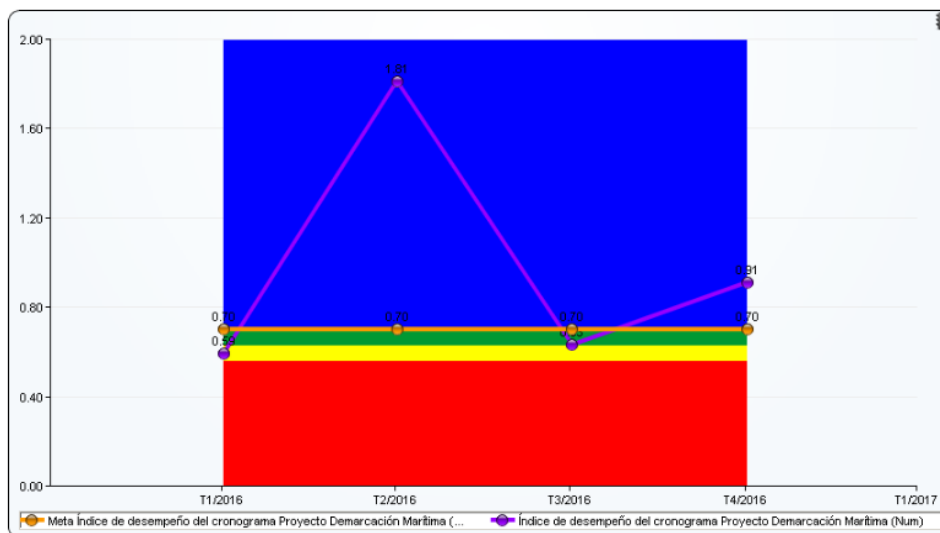


Efectos

El índice de desempeño del costo del Proyecto Demarcación Marítima alcanzó la meta planeada. El valor indica un costo igual al desempeño a la fecha, esto es causado por la finalización de la vigencia y sus actividades. Se presentó reserva presupuestal de los proyectos "Plan de Señalización Marítima" y "Generación de Cartografía Náutica". Los entregables pendientes deben ser recibidos en el mes de marzo de 2017.

Los datos de cálculo del indicador pueden ser consultados en la ficha de seguimiento mensual de proyectos G2-FOR-047.

2.17. Índice de desempeño del Cronograma Proyecto Demarcación Marítima



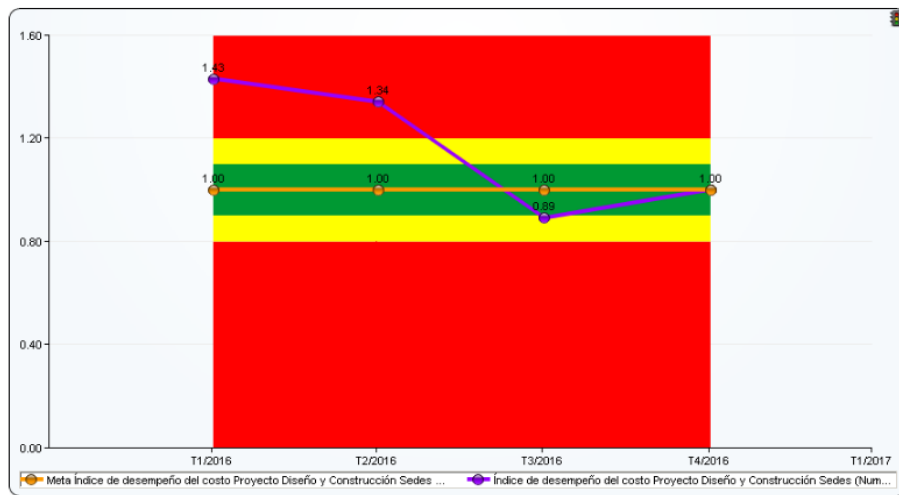
Causas

El resultado del indicador es atípico (color azul), ya que el resultado supera la meta de la Entidad, pero se encuentra por debajo del valor esperado del indicador (1), debido al sub-proyecto "Modelo de Atención al Ciudadano" el cual incurrió en reserva presupuestal para la vigencia 2017. Los cálculos del indicador se encuentran en la ficha de seguimiento G2-FOR-047 correspondiente al cuarto trimestre.

Efectos

El índice de desempeño del cronograma del Proyecto Consolidación del Direccionamiento Institucional, arrojó un resultado inferior a (1), de lo cual se concluye que la cantidad de trabajo realizado tiene una variación inferior a la planeada.

2.18. Índice de desempeño del Costo Proyecto Diseño y Construcción Sedes

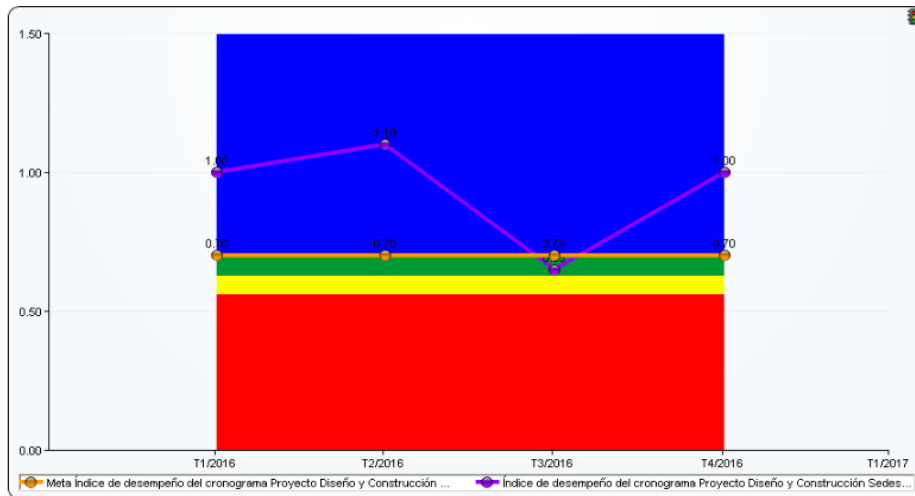


Efectos

El índice de desempeño del costo del Proyecto Diseño y Construcción de Sedes alcanzó la meta planeada. El valor indica un costo igual al desempeño a la fecha, esto es causado por la finalización de la vigencia y sus actividades. No se presentaron inconvenientes con el avance de los entregables.

Los datos de cálculo del indicador pueden ser consultados en la ficha de seguimiento mensual de proyectos G2-FOR-047.

2.19. Índice de desempeño del Cronograma Proyecto Diseño y Construcción Sedes



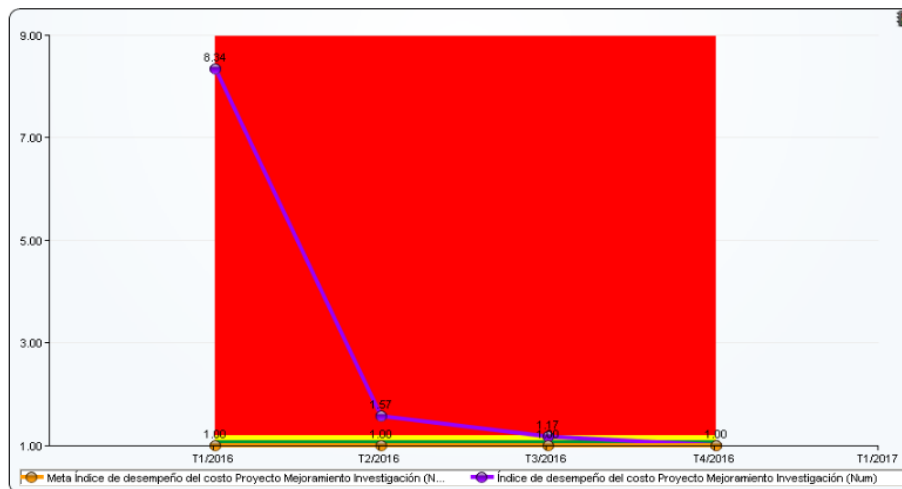
Causas

La meta del indicador asume un rango de más o menos 0.3, el resultado supera la meta (0.7), sin embargo es atípico. (color azul). Los cálculos del indicador se encuentran en la ficha de seguimiento correspondiente al periodo, G2-FOR-047.

Efectos

El índice de desempeño del cronograma del Proyecto Diseño y Construcción de Sedes se encuentra en 1.00. Del resultado se interpreta que la cantidad de trabajo llevada a cabo no tiene variaciones ni por exceso ni por déficit referente a lo planeado para el proyecto. Los cálculos del indicador se encuentran en la Ficha de seguimiento del cuarto trimestre G2-FOR-047.

2.20. Índice de desempeño del Costo Proyecto Mejoramiento Investigación

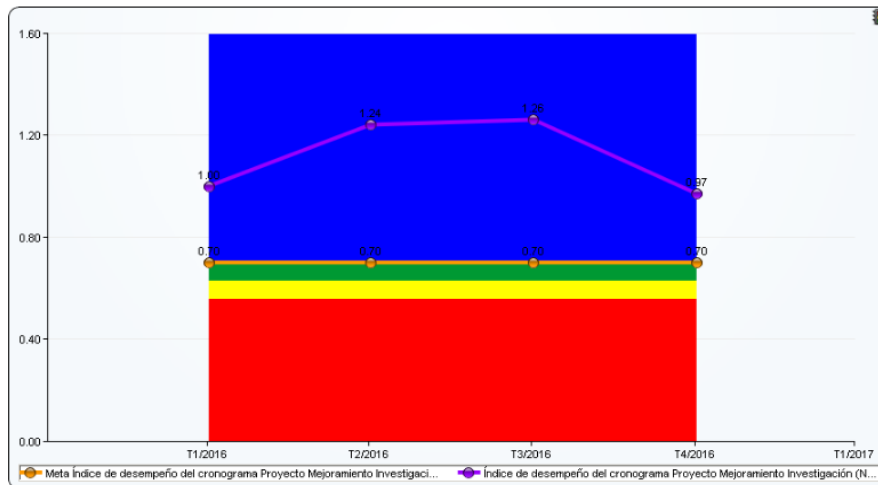


Efectos

El índice de desempeño del costo del Proyecto Mejoramiento de la Investigación Científica Marina alcanzó la meta planeada. El valor indica un costo igual al desempeño a la fecha, esto es causado por la finalización de la vigencia y sus actividades. Se presentó reserva presupuestal en el proyecto "Protección del Medio Marino". El contratista debe entregar los módulos virtuales pendientes en el mes de marzo de 2017.

Los datos de cálculo del indicador pueden ser consultados en la ficha de seguimiento mensual de proyectos G2-FOR-047.

2.21. Índice de desempeño del Cronograma Proyecto Mejoramiento Investigación



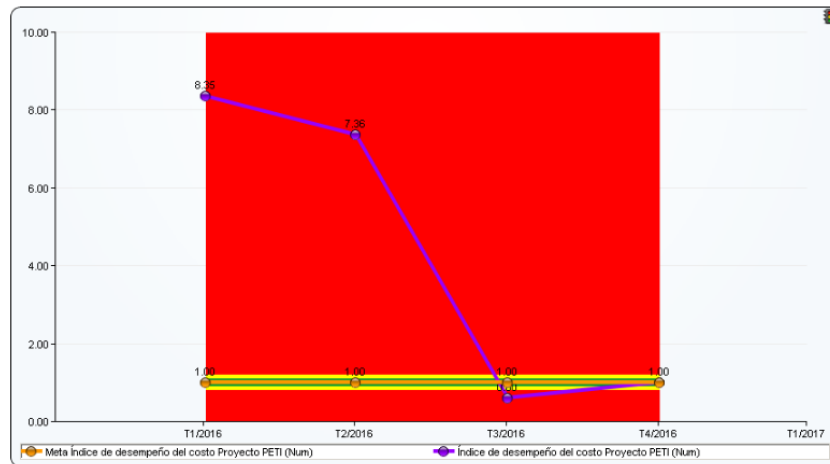
Causas

La meta del indicador asume una holgura de 0.3, el resultado tiene una diferencia de 0.27 por encima respecto a lo planeado. Sin embargo el comportamiento es atípico (color azul) ya que el valor esperado debería ser (1.00) Esto se debe a que el sub-proyecto "Protección del Medio Marino" incurrió en reserva presupuestal para la vigencia 2017.

Efectos

El índice de desempeño del cronograma del Proyecto Mejoramiento de la Investigación Científica, se encuentra menor a (1). Los cálculos del indicador se encuentran en la ficha de seguimiento del cuarto trimestre G2-FOR-047 respectivo.

2.22. Índice de desempeño del costo Proyecto PETI

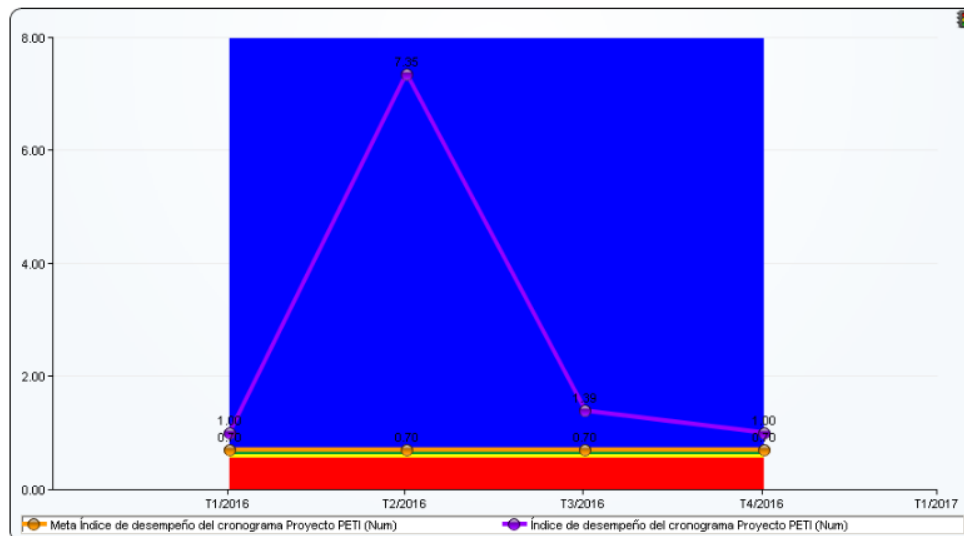


Efectos

El índice de desempeño del costo del Proyecto PETI, alcanzó la meta planeada. El índice de desempeño del costo del Proyecto Adquisición y Reposición de Equipo Operacional alcanzó la meta planeada. El valor indica un costo igual al desempeño a la fecha, esto es causado por la finalización de la vigencia y sus actividades. No se presentaron inconvenientes con el avance de los entregables.

Los datos de cálculo del indicador pueden ser consultados en la ficha de seguimiento mensual de proyectos G2-FOR-047.

2.23. Índice de desempeño del cronograma Proyecto PETI



Causas

El valor del indicador arrojó como resultado un valor de 1.00, el valor exacto esperado para el indicador de lo cual se infiere que el proyecto en el último trimestre tuvo un

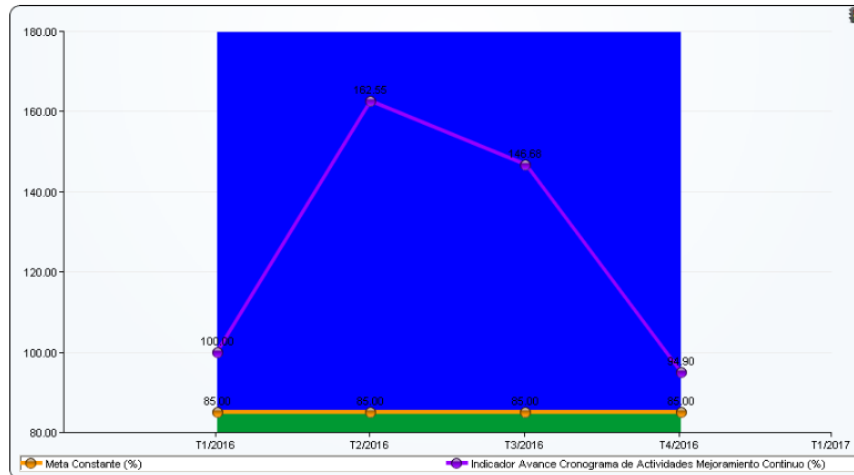
desempeño del cronograma igual a lo planeado dado que el proyecto finalizó dentro del tiempo establecido.

Efectos

El proyecto finalizó sin inconvenientes, dando cumplimiento a todos al alcance dentro del tiempo y presupuesto asignado.

Los datos de cálculo del indicador pueden ser consultados en la ficha de seguimiento mensual de proyectos G2-FOR-047.

2.24. Índice Avance Cronograma de Actividades Mejoramiento Continuo



Se dio cumplimiento al 94,9% de las actividades planificadas para el año, sin embargo fue necesario cancelara algunas actividades, ya que la Entidad desarrolló durante la presente vigencia el Proyecto de Actualización del Modelo de Operación . MOPED, el cual incluía algunas de éstas como la actualización de documentos y porque ocupó gran parte del tiempo del equipo de Mejoramiento Continuo, de los Responsables de Procesos, líderes de calidad y funcionarios de los procesos en general, en el desarrollo de mesas de trabajo y reuniones de validación para la definición del nuevo Mapa de Procesos, productos relacionados y las respectivas caracterizaciones.

En términos generales se mantiene el Sistema de Gestión vigente, dando así cumplimiento a la normatividad aplicable.

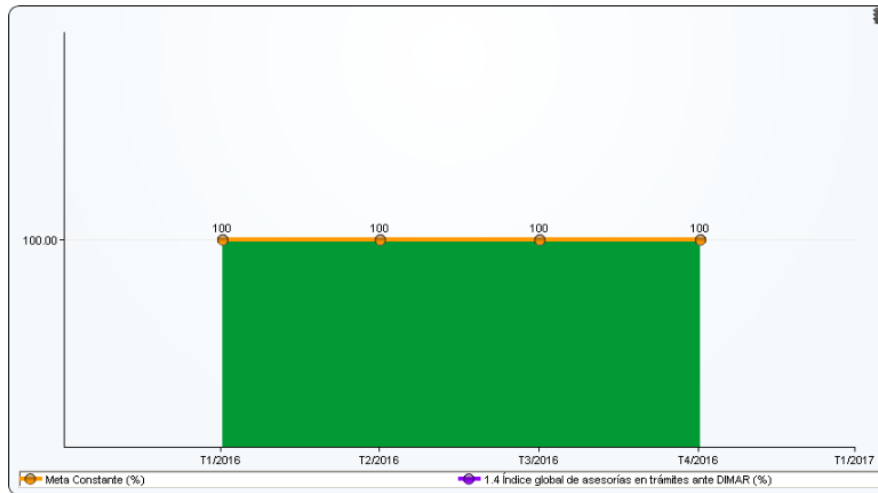
Efectos

De 58 actividades planificadas, se realizó el aplazamiento de 10 actividades (Revisión y actualización de: Manual de Calidad, Control de registros, Acciones Correctivas, preventivas y de mejora, Producto y/servicio no conforme; planeación y desarrollo de: Comité de Calidad, Reunión de Líderes de Calidad y Revisión por la Dirección;) debido a que se encuentran incluidas en el Proyecto de Actualización del Modelo de Operación . MOPED, y la Entidad está a la espera de los entregables del proyecto, ya que éstos pueden modificarse o complementarse debido a la integración de los Sistemas. Debido a la actualización del Mapa de Procesos, también se canceló el plan de comisiones y la inducción a funcionarios a nivel nacional.

De las actividades programadas se dio cumplimiento parcial a 5 actividades (Acompañamiento y verificación de las Autoevaluaciones de los procesos, gestión de PNC, revisión documental del proceso de planeación y publicación de boletines de calidad), algunas de estas actividades, como la revisión documental y gestión de PNC, está relacionada con el proyecto MOPED, ya que éste generará modificaciones documentales y no se consideró apropiado realizar cambios innecesarios que podían confundir a los procesos.

3. JURIDICO È G3

3.1. Índice Global de Asesorías en Trámites ante DIMAR



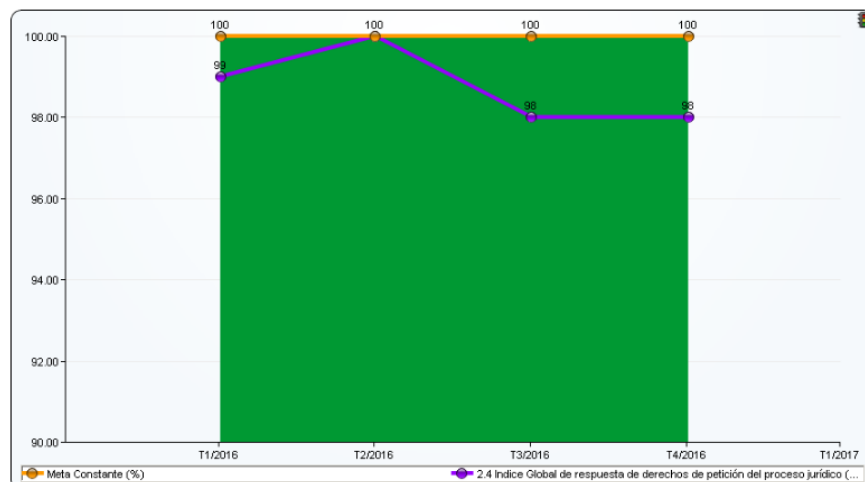
De manera Global el proceso jurídico dio un cumplimiento del 100% a la asesoría de trámites en el IV trimestre de 2016 sin novedad. Con lo anterior se ha mantenido la tendencia de cumplimiento de periodos anteriores.

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 de <ftp://172.25.1.35/PROCESO%20DE%20DIMAR/Juridico/Seguimientos%20realizados/2016/>

3.2. Índice Global de Respuesta de Derechos de Petición del Proceso Jurídico



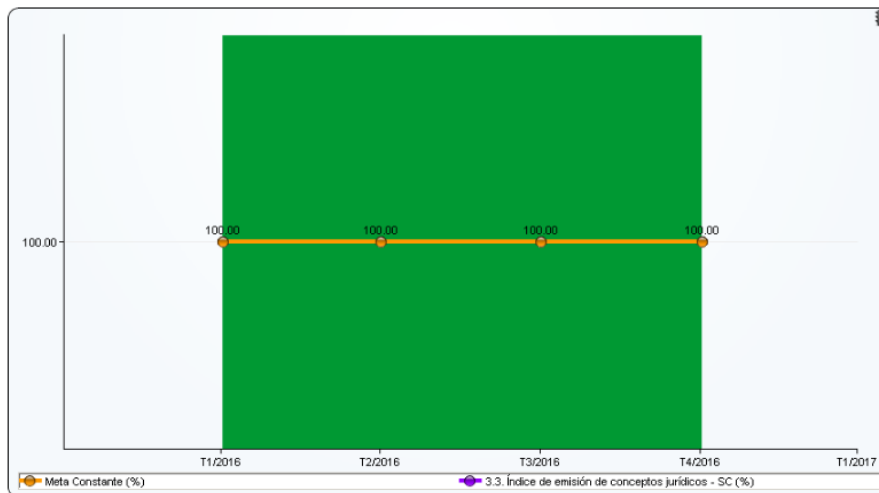
De manera Global el proceso jurídico dio un cumplimiento del 98% a la respuesta y asesoría de Derechos de Petición en el IV trimestre de 2016. Con lo anterior se ha mantenido la tendencia de cumplimiento en verde de periodos anteriores.

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.

Los soportes se encuentran en los registros de cada Capitanía de Puerto y de GLEMAR en el indicador correspondiente así como en la dirección de ftp://172.25.1.35/PROCESO%20DE%20DIMAR/Juridico/Seguimientos%20realizados/2016/

3.3. Índice de Emisión de Conceptos Jurídicos Ë SC



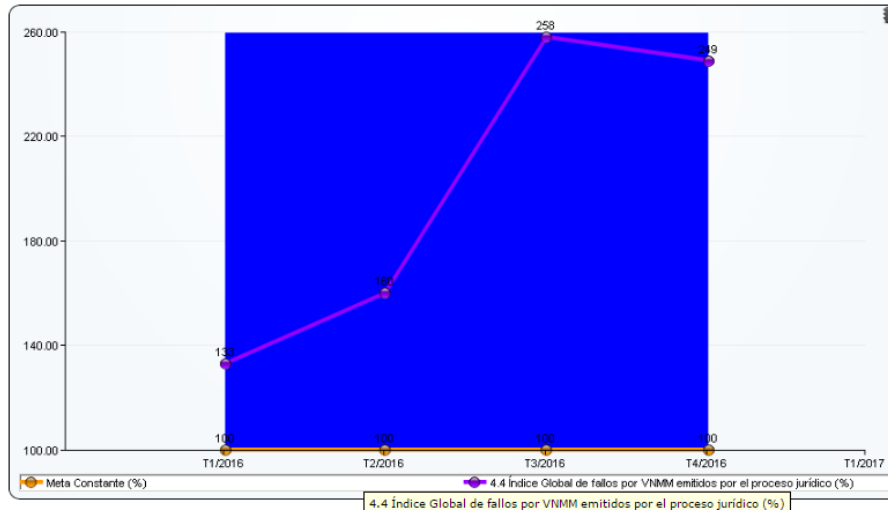
El proceso jurídico en sede central dio un cumplimiento del 100% al indicador de conceptos jurídicos en el IV trimestre de 2016, manteniendo la tendencia de periodos anteriores.

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 en un 100%.

3.4. Índice Global de Fallos por VNMM Emitidos por el Proceso Jurídico

De manera Global el proceso jurídico dio un cumplimiento del 249% a la emisión de fallos por VNMM en IV trimestre de 2016 sin novedad. Con lo anterior se ha mantenido la tendencia de cumplimiento en azul de periodos anteriores.

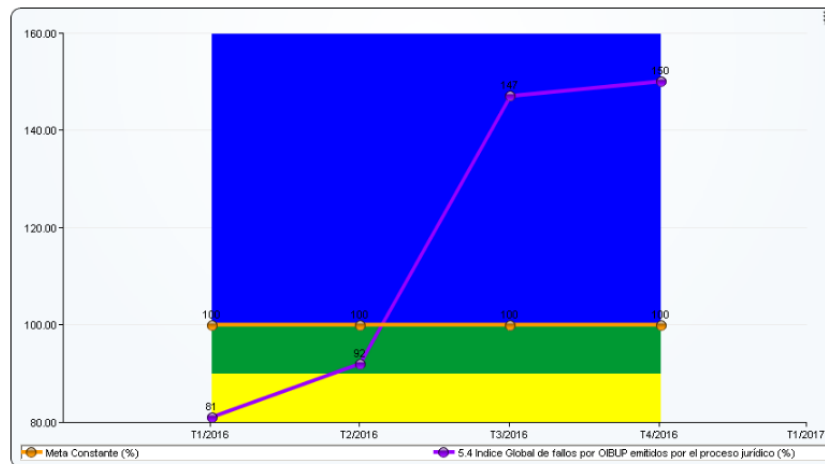


Efectos

El proceso de manera global ha dado cumplimiento a la emisión de fallos por VNMM en el periodo.

Los soportes se encuentran en los registros de cada Capitanía de Puerto y de GLEMAR en el indicador correspondiente, así como en la dirección de <ftp://172.25.1.35/PROCESO%20DE%20DIMAR/Juridico/Seguimientos%20realizados/2016/>

3.5. Índice Global de Fallos por OIBUP Emitidos por el Proceso Jurídico



Conforme se había demostrado en el trimestre pasado y se confirma en el IV-2016, se ha logrado una implementación efectiva de la circular relacionada con investigaciones administrativas por ocupación indebida en bienes de uso público por parte de las Capitanías de Puerto.

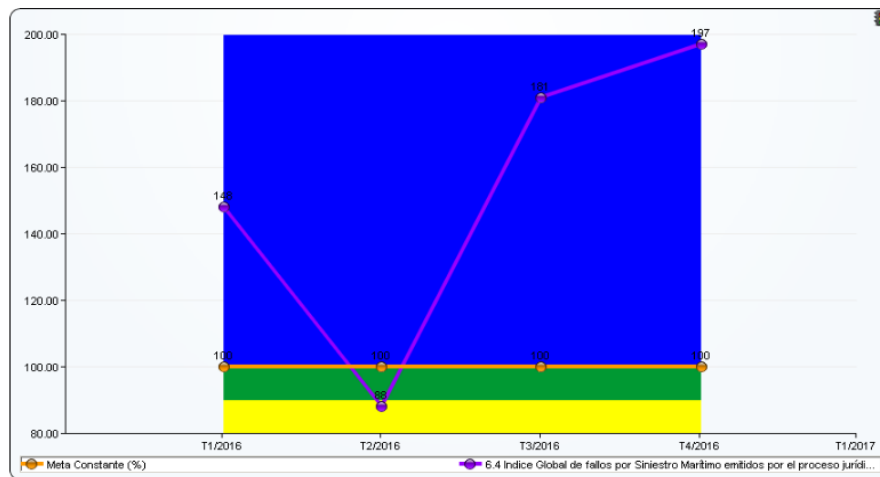
Continúa una tendencia hacia arriba positiva por parte del proceso a nivel global, pasando de un 147% a 150% de cumplimiento.

Efectos

Cumplimiento de las metas globales de fallos en investigaciones administrativas por ocupación indebida en bienes de uso público. Incumplimiento de las metas solo por CP2.

Los soportes se encuentran en los registros de cada Capitanía de Puerto y de GLEMAR en el indicador correspondiente así como en la dirección de <ftp://172.25.1.35/PROCESO%20DE%20DIMAR/Juridico/Seguimientos%20realizados/2016/>

3.6. 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 IV trimestre de 2016. Se subió del 181% del periodo anterior a un 197% en azul, con tendencia positiva.

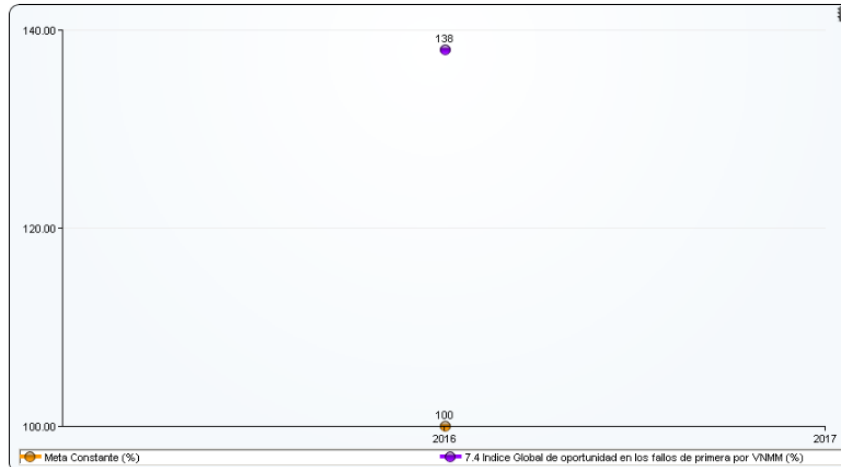
Efectos

Cumplimiento global del proceso en la emisión de fallos por siniestro marítimo 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 de <ftp://172.25.1.35/PROCESO%20DE%20DIMAR/Juridico/Seguimientos%20realizados/2016/>

3.7. Índice Global de oportunidad en los fallos de primera por VNMM

De manera Global el proceso jurídico dio cumplimiento a las metas de fallos por Siniestros Marítimo en el IV trimestre de 2016. Se subió del 181% del periodo anterior a un 197% en azul, con tendencia positiva.



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%20DE%20DIMAR/Juridico/Seguimientos%20realizados/2015/>

3.8. Índice de efectividad de la defensa judicial - SC



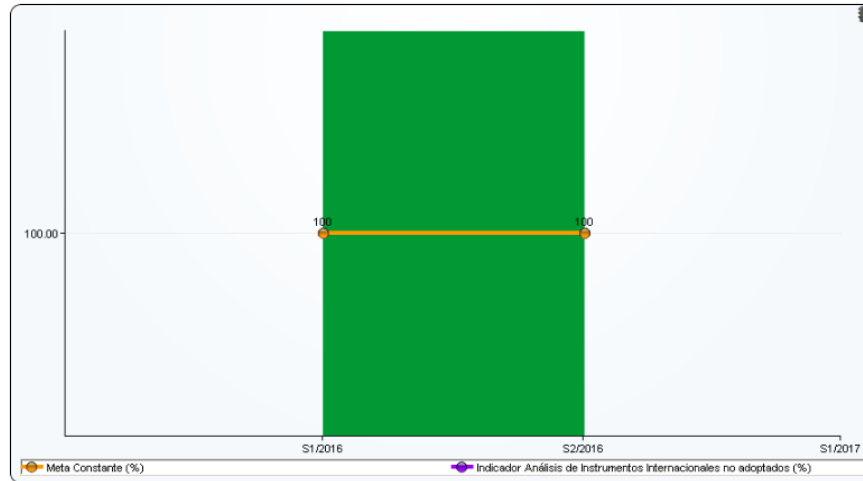
En la vigencia 2016 se subió el porcentaje de cumplimiento del indicador de Defensa Judicial, pasando de amarillo a verde, con un 83.33%.

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

4.1. Análisis de Instrumentos Internacionales no Adoptados



Efectos

Para el segundo semestre de 2016, se elaboró y actualizó nuevamente la exposición de motivos a los siguientes instrumentos internacionales que aún no han sido adoptados por Colombia: Protocolo de Enmiendas al Convenio de la Organización Hidrográfica Internacional, OHI,2005; Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974; Protocolo de 1988 del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966, Protocolo LL de 1988; Convenio Internacional sobre la Responsabilidad Civil Nacida de daños debidos a Contaminación por los Hidrocarburos para Combustible de los Buques, Convenio Bunkers 2001; Convenio Internacional sobre la Remoción de Resto de Naufragio, Convenio Nairobi 2007 y Convenio Internacional para la Gestión y Control del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques, Convenio BWM 2004. Estos convenios de carácter marítimo, permitirán a Colombia establecer y fortalecer normas para la seguridad de la navegación y la protección del medio marino. Actualmente los documentos se encuentran para visto bueno del Director.

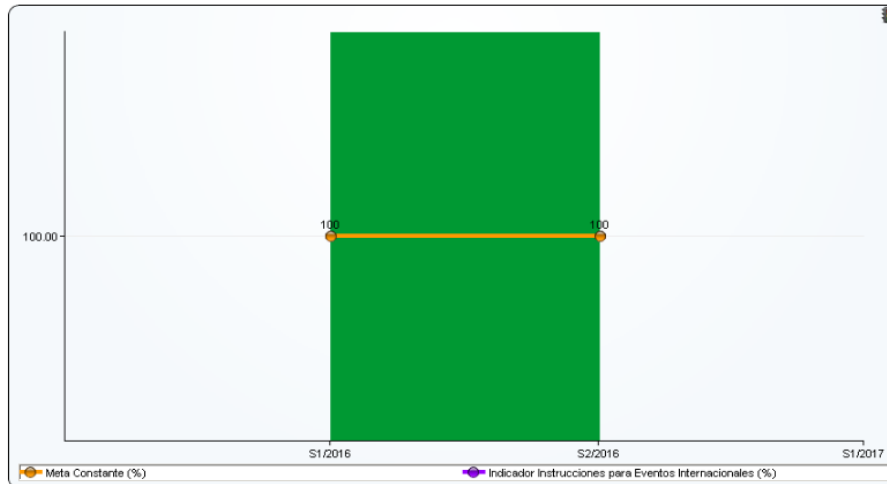
4.2. Indicador Iniciativas Internacionales



Efectos

En el marco de la Organización Marítima Internacional, Colombia en conjunto con Filipinas, Palau y Sudáfrica presentaron una propuesta para enmendar el Código para las organizaciones reconocidas (Código OR) a fin de eliminar incongruencias, omisiones y texto ambiguo. La medida propuesta tiene por objeto garantizar una aplicación más clara del Código OR, así como la seguridad mundial de la navegación y una evaluación general armonizada y coherente.

4.3. Indicador Instrucciones para Eventos Internacionales

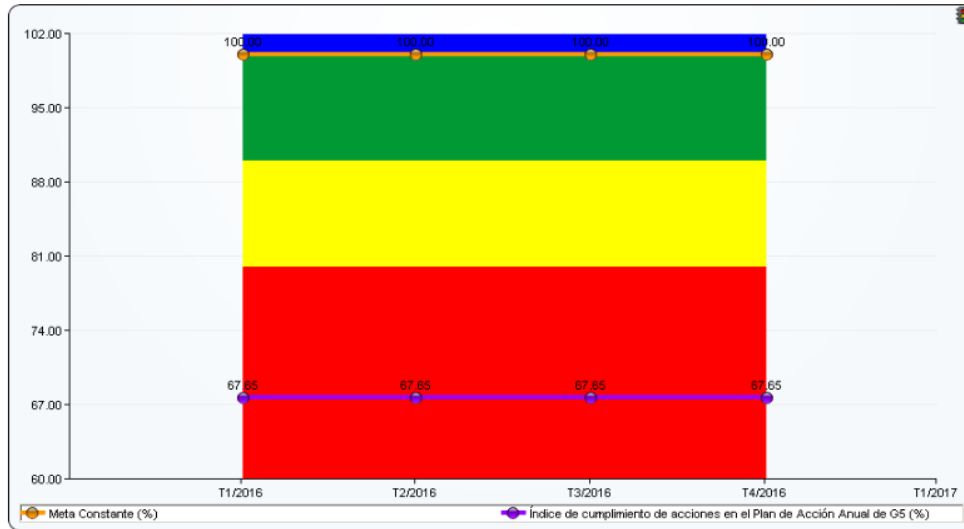


Efectos

De las reuniones programadas para el segundo semestre de 2016 y según los intereses de DIMAR (Colombia), se dio especial énfasis en los siguientes Comités y Subcomités: FIDAC; Comité de Protección del Medio Marino; Comité de Seguridad Marítima; Consejo; Comité de cooperación Técnica; Subcomité de Implantación de los Instrumentos de la OMI; Subcomité de Transporte de Cargas y Contenedores y reunión de las partes contratantes del Convenio de Londres. De las anteriores reuniones, se generaron las respectivas instrucciones al Representante Permanente de Colombia ante la OMI para su preparación y posición país.

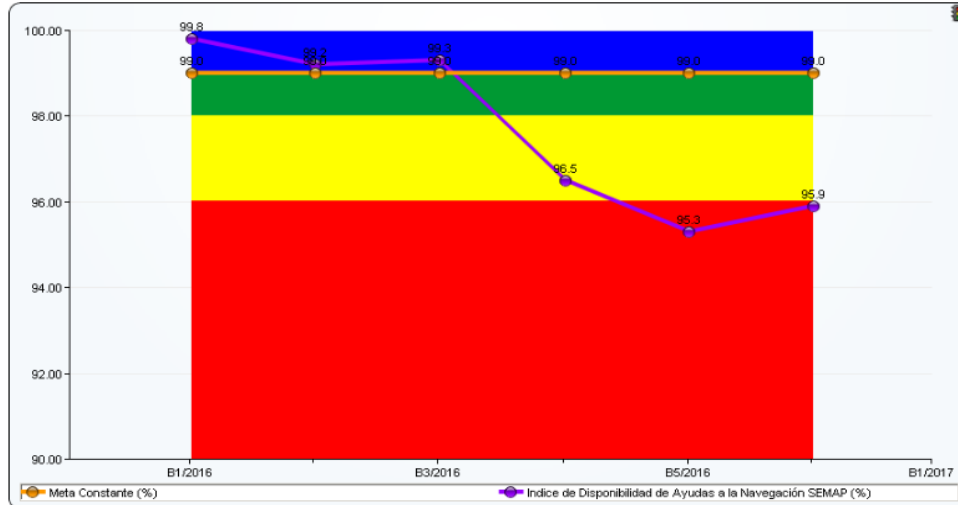
5. REGLAMENTACIÓN È G5

5.1. Índice de Cumplimiento de Acciones en el Plan de Acción Anual de G5



6. GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN PARA LA SEGURIDAD EN LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA E M1

6.1. Índice de Disponibilidad de Ayudas a la Navegación SEMAP



Causas

En el último bimestre del año 2016 no se pudo corregir las novedades de 2 ayudas que se encontraban pendientes de mantenimiento por falta de unidad a flote que apoye la operación en el Cauca y Nariño. Así mismo, se prestaron novedades en 4 ayudas más de los sectores antes mencionados.

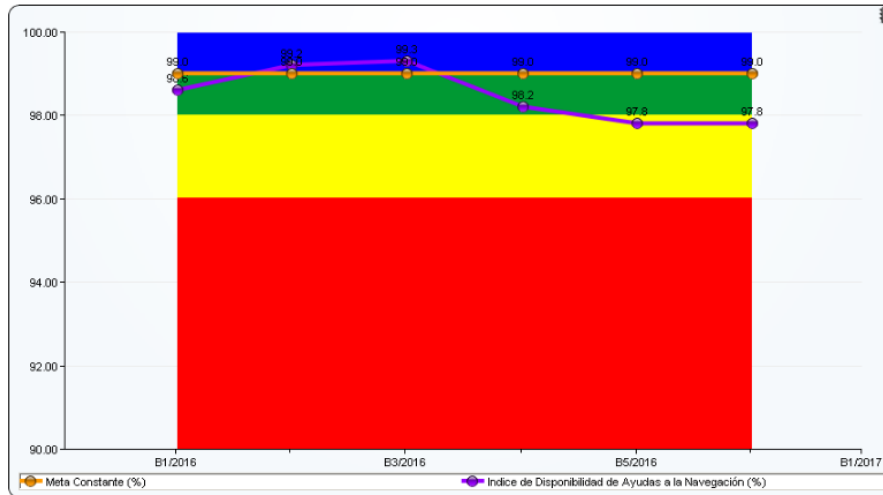
Efectos

Se presentaron 7788 horas de indisponibilidad en 6 ayudas a la navegación en la jurisdicción de SEMAP, afectando la disponibilidad de las ayudas a la navegación y marcando por debajo de la meta establecida.

Soluciones

Se reprogramaron los mantenimientos correctivos de las ayudas en el sector de Nariño y Cauca para el primer bimestre del año 2017, ya que aún no se cuenta con una unidad a flote disponible para realizar la maniobra.

6.2. Índice de Disponibilidad de Ayudas a la Navegación



Causas

Las novedades presentadas en 16 ayudas a la navegación durante los meses de Noviembre y Diciembre corresponden a problemas con sus sistemas lumínicos y hundimiento de boyas por taruya acumulada en los trenes de fondeo. Desde el bimestre anterior se viene reprogramando mantenimientos correctivos a las ayudas de San Andres, Guajira, Cauca y Nariño, pero no han podido realizarse debido a que no se cuenta con unidades a flote disponibles para cumplir con la maniobra.

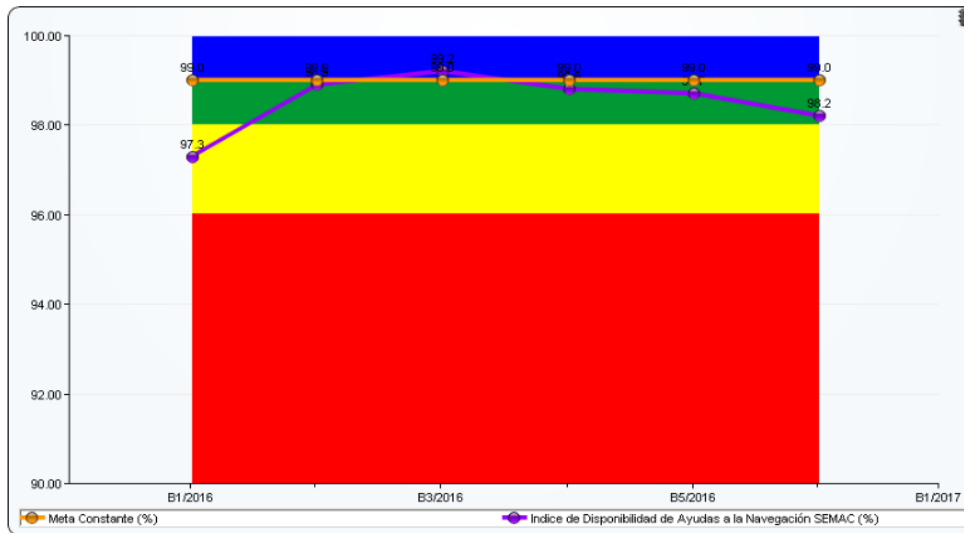
Efectos

En el último bimestre del año se presentaron 13588 horas de indisponibilidad en 16 ayudas a la navegación de los sectores de Guajira, San Andres, Cauca, Nariño y el Río Magdalena.

Soluciones

Se realizaron los mantenimientos correctivos a las ayudas del Río Magdalena en el menor tiempo posible dejándolas operativas 100% y se reprogramaron nuevamente los mantenimientos a la demás ayudas esperando disponibilidad de unidades a flote en el primer bimestre del año 2017.

6.3. Índice de Disponibilidad de Ayudas a la Navegación SEMAC

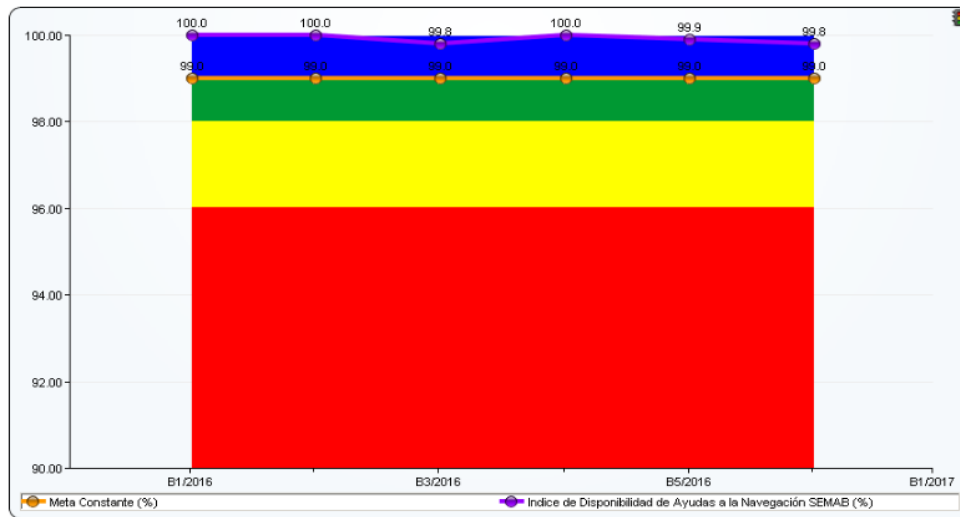


Efectos

De las 213 ayudas a la navegación bajo jurisdicción de la Señalización Marítima del Caribe, se presentaron 5592 horas de indisponibilidad en 8 ayudas en los meses de Noviembre y Diciembre. de las cuales 3 de ellas presentan problemas con sus sistemas lumínicos desde el bimestre anterior y aun no se han podido poner en funcionamiento, los mantenimientos de estas 8 ayudas se reprogramaron para el primer bimestre del año 2017.

Teniendo en cuenta que 5592 horas de indisponibilidad no representan un gran porcentaje en comparación con las horas disponibles de las demás ayudas, se puede decir que el indicador de indisponibilidad no cumplió la meta del 99% pero no representa mayor riesgo a la navegación manteniendo el 98.2% de disponibilidad de las ayudas en la jurisdicción.

6.4. Índice de Disponibilidad de Ayudas a la Navegación SEMAB

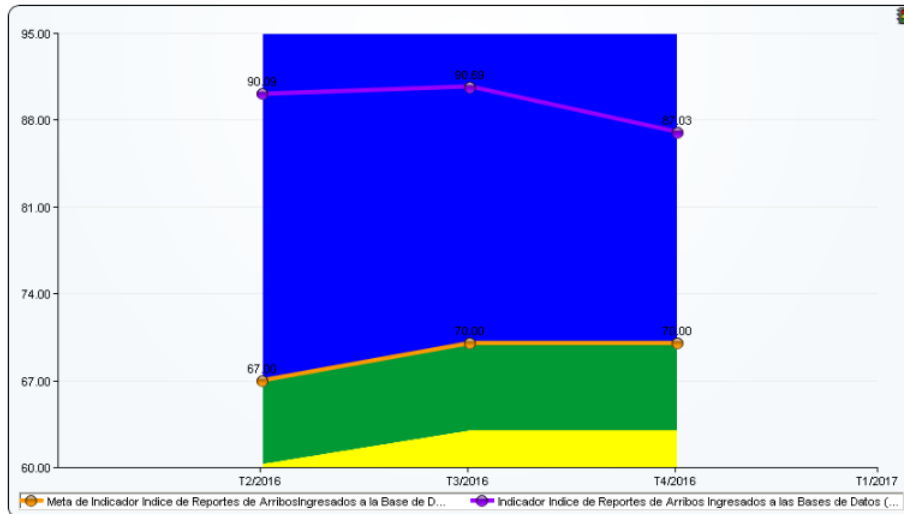


Efectos

La Señalización del Río Magdalena realizó los mantenimientos acuerdo a al Plan Maestro de Mantenimiento de Ayudas a la Navegación durante el sexto bimestre de 2016, lo que permitió que las ayudas mantuvieran su porcentaje de disponibilidad por encima de la meta establecida. Sin embargo, se presentaron 208 horas de indisponibilidad en 2 ayudas a la navegación. Una de las ayudas presentó fallas en sus sistemas lumínicos y la otra se hundió gracias a la cantidad de taruya acumulada en su pata, dichas novedades fueron atendidas en el menor tiempo posible dejándolas en servicio al poco tiempo.

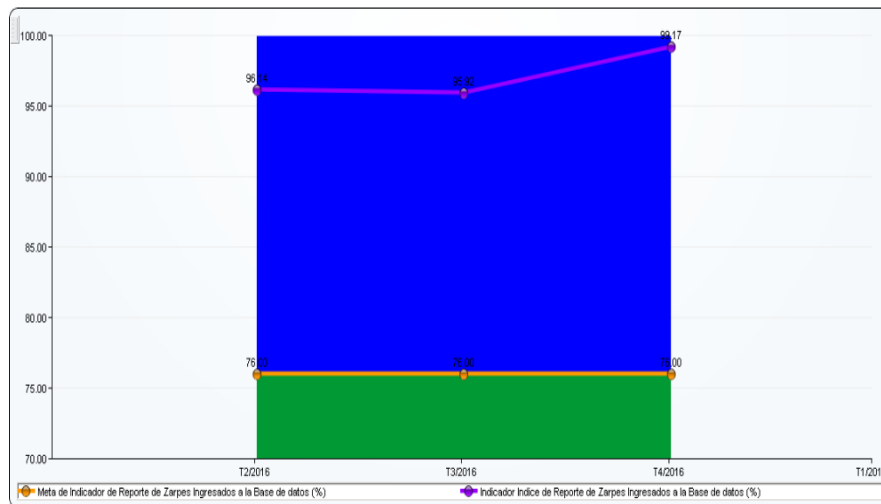
7. SERVICIO DE TRÁFICO MARÍTIMO Ë M2

7.1. Indicador Índice de Reportes de Arribos Ingresados a las Bases de Datos



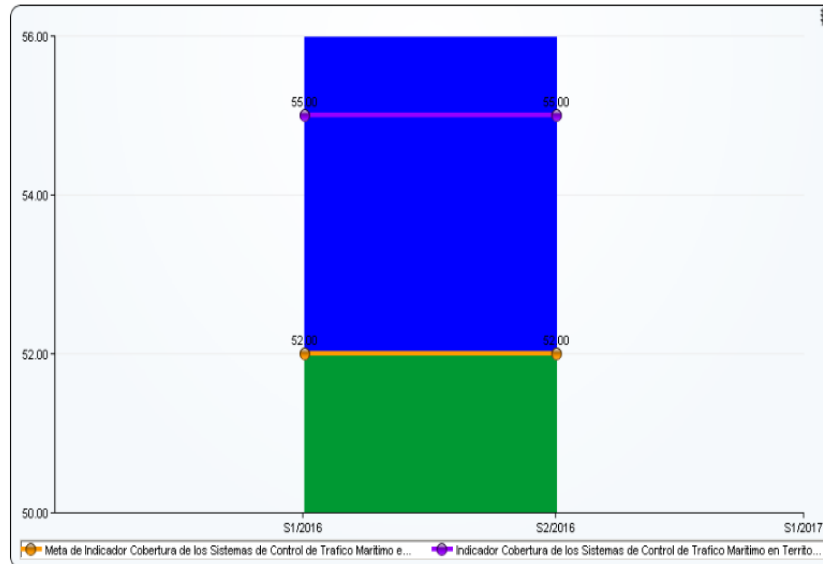
Se ha evidenciado en gran parte el cumplimiento en el ingreso de la información a las bases de datos, de acuerdo con la verificación de la información con los archivos enviados escaneados.

7.2. Indicador Índice de Reporte de Zarpes Ingresados a la Base de Datos



Se ha evidenciado en gran parte el cumplimiento en el ingreso de la información a las bases de datos, de acuerdo con la verificación de la información con los archivos enviados escaneados.

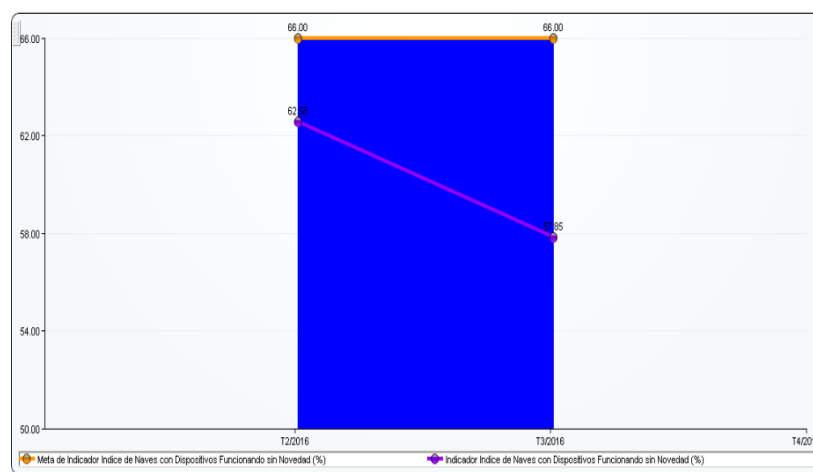
7.3. Indicador Cobertura de los Sistemas de Control de Tráfico Marítimo en Territorio Colombiano



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.

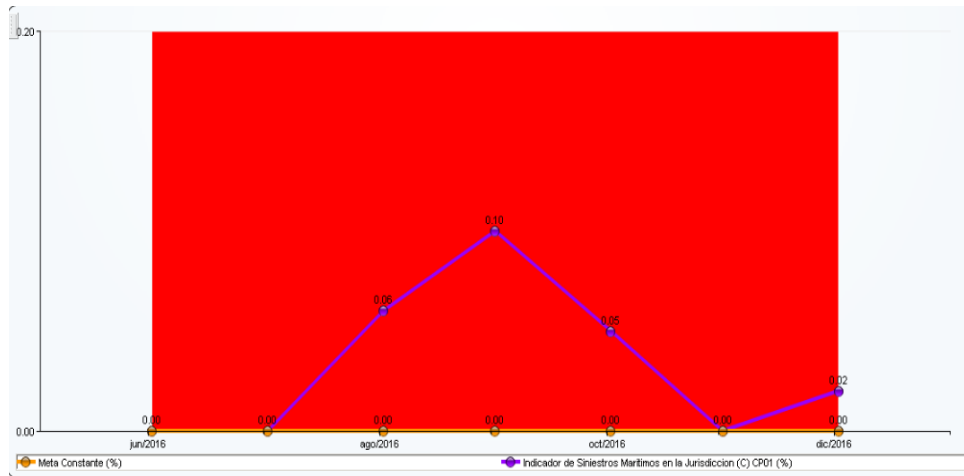
7.4. Indicador Índice de Naves con Dispositivos Funcionando sin Novedad



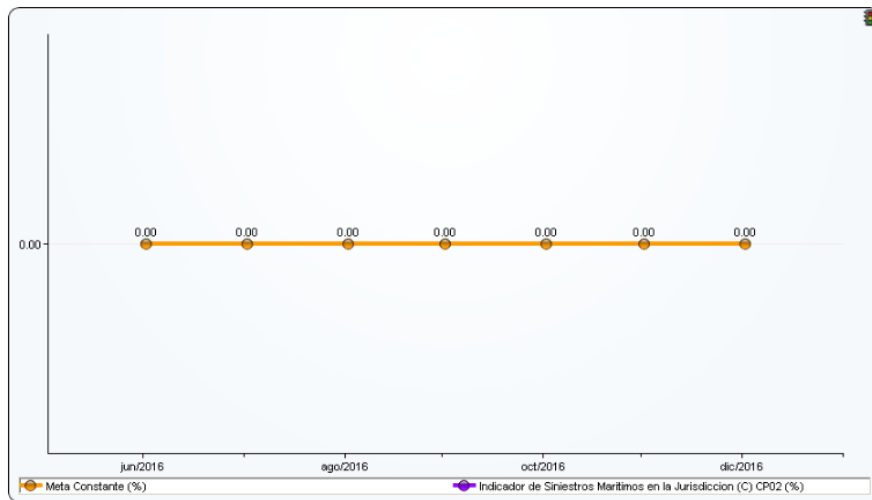
Efectos

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.

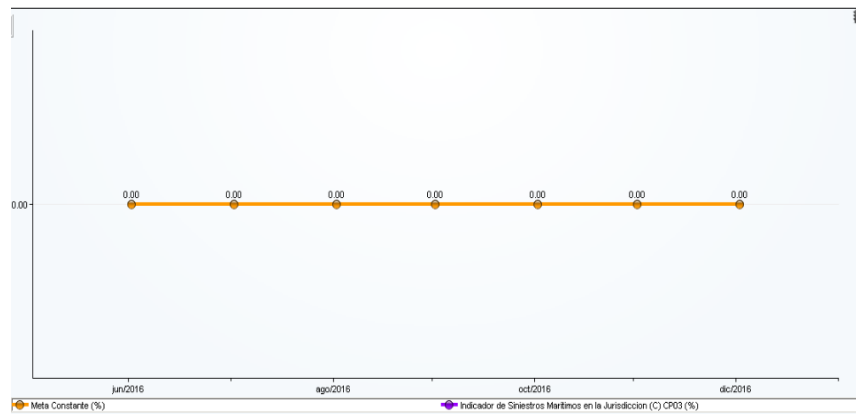
7.5. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP01



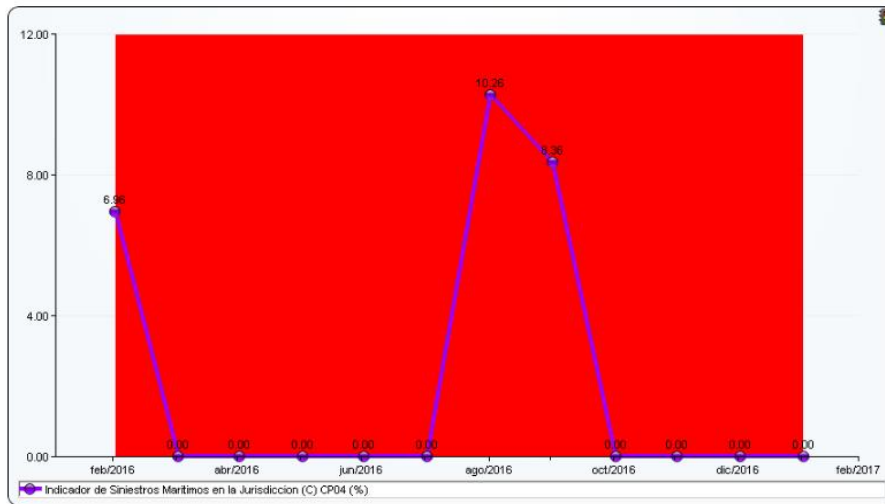
7.6. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP02



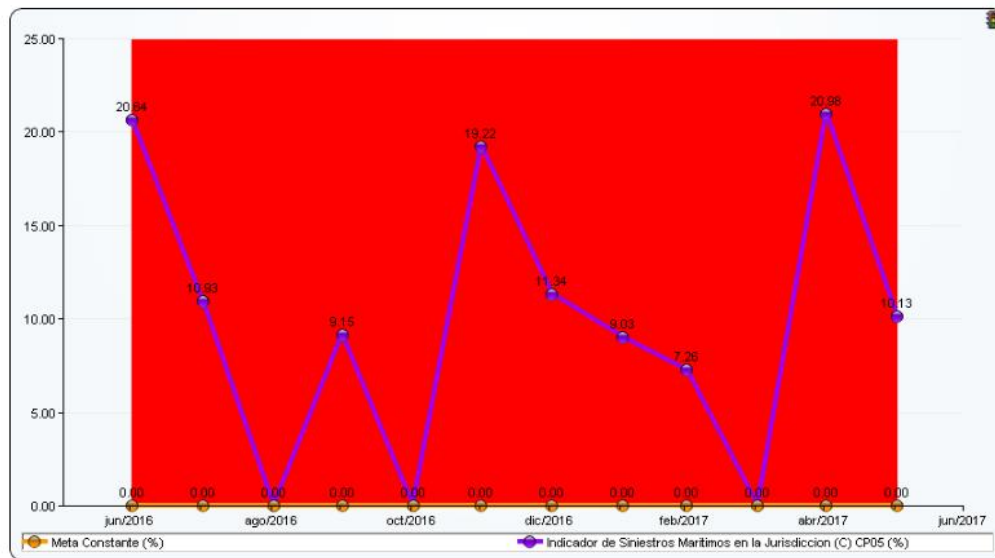
7.7. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP03



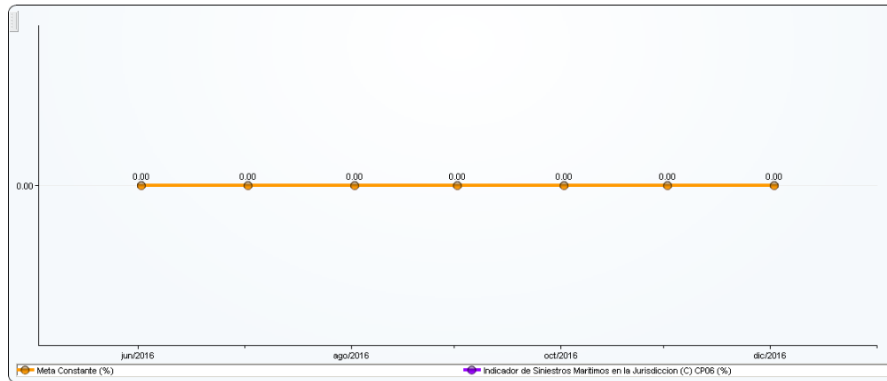
7.8. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP04



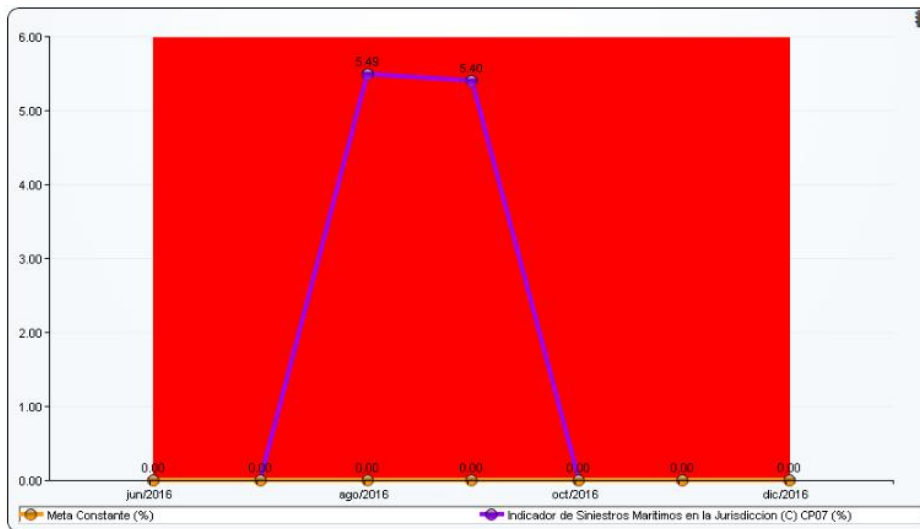
7.9. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP05



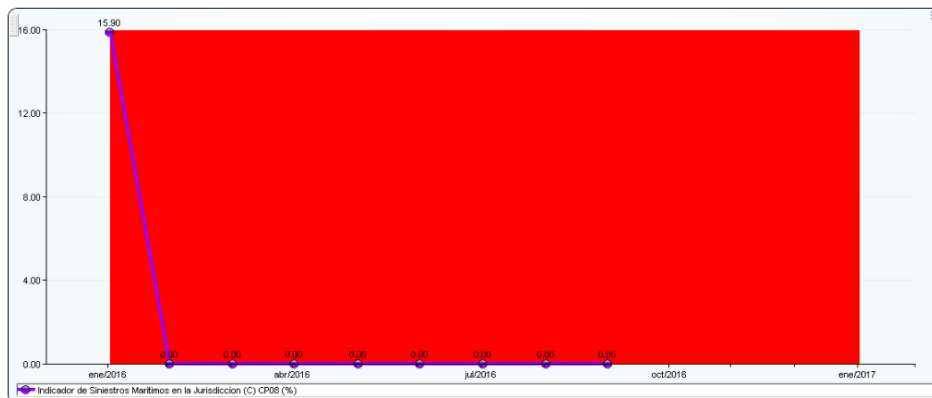
7.10. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP06



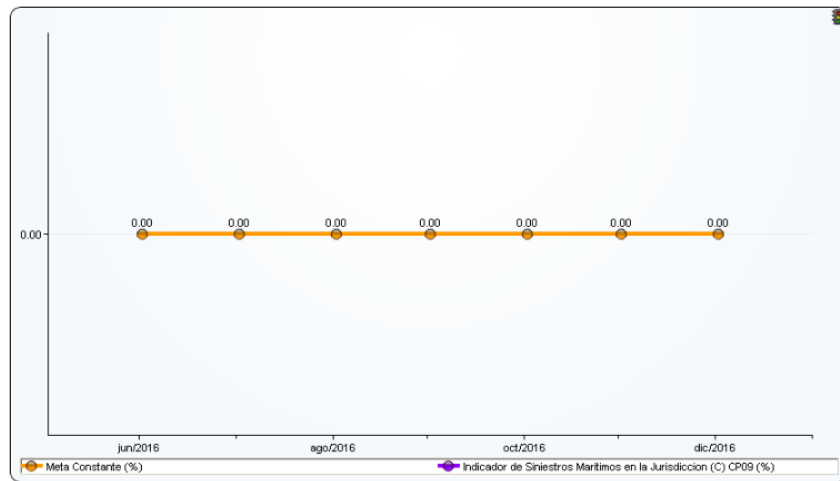
7.11. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP07



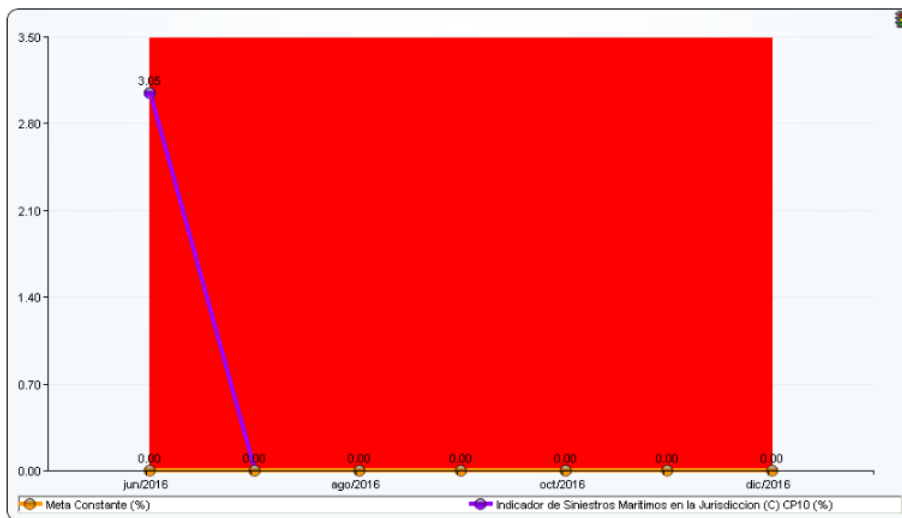
7.12. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP08



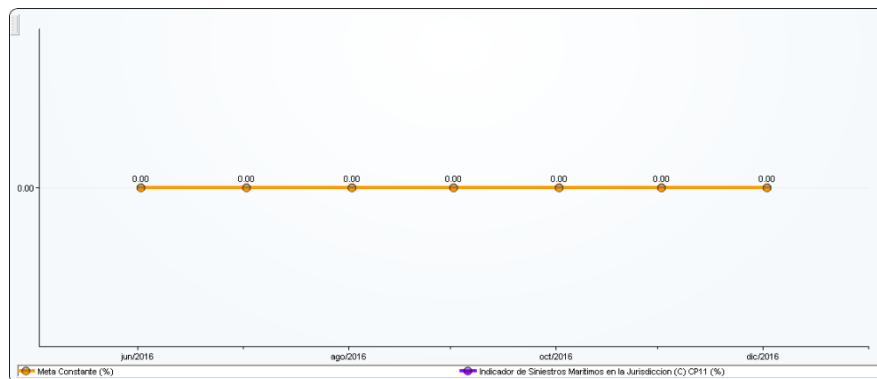
7.13. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP09



7.14. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP10



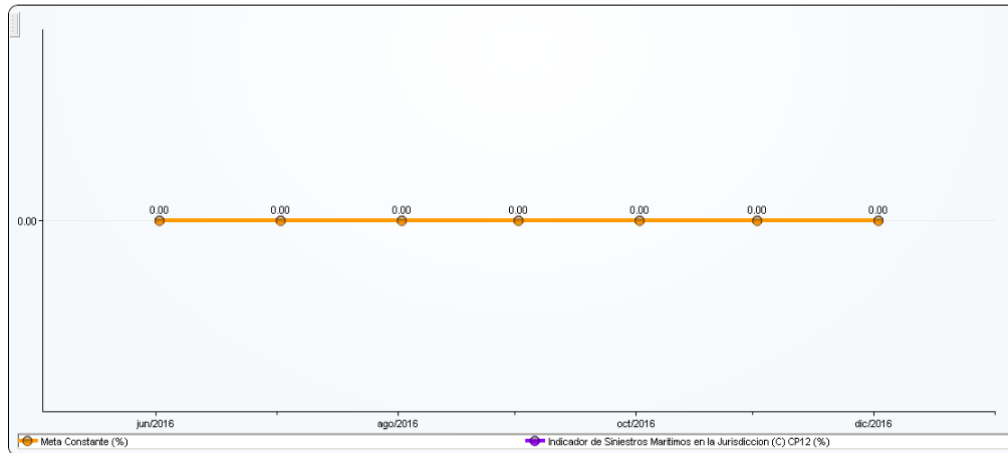
7.15. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP11



Efectos

Teniendo en cuenta la importancia de los movimientos marítimos de M/N en la jurisdicción, la Capitanía de Puerto realiza inspecciones por los inspectores para disminuir siniestros en el transcurso de la travesía de las naves, en el cual NO se registró ningún siniestro marítimo.

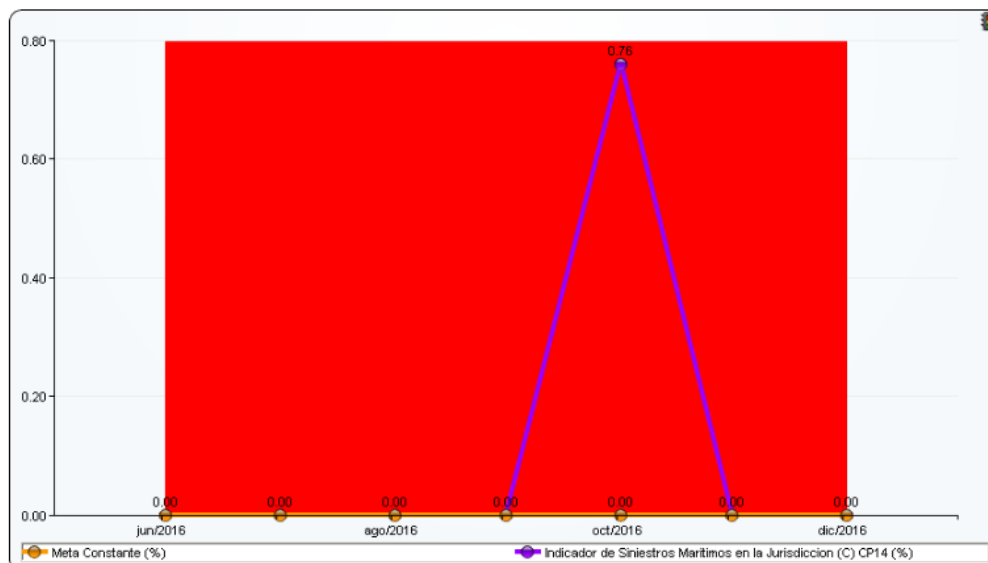
7.16. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP12



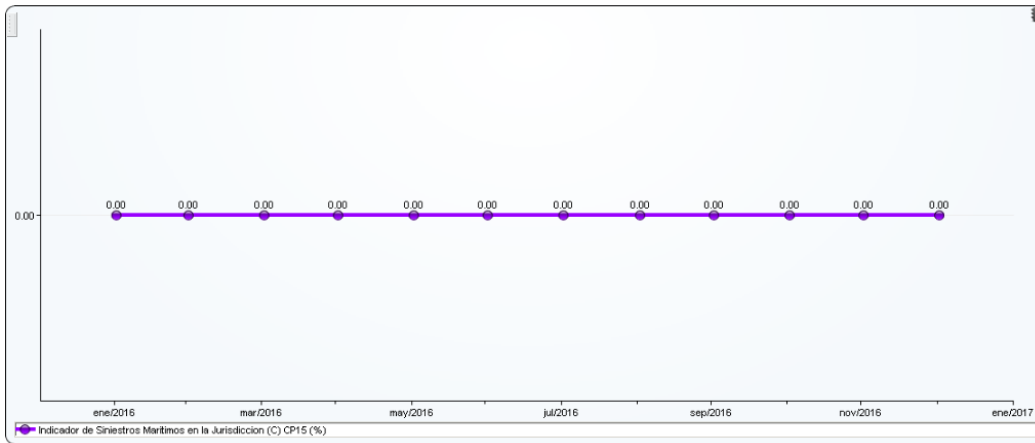
Efectos

En la jurisdicción no se presentaron siniestro durante este lapso de tiempo

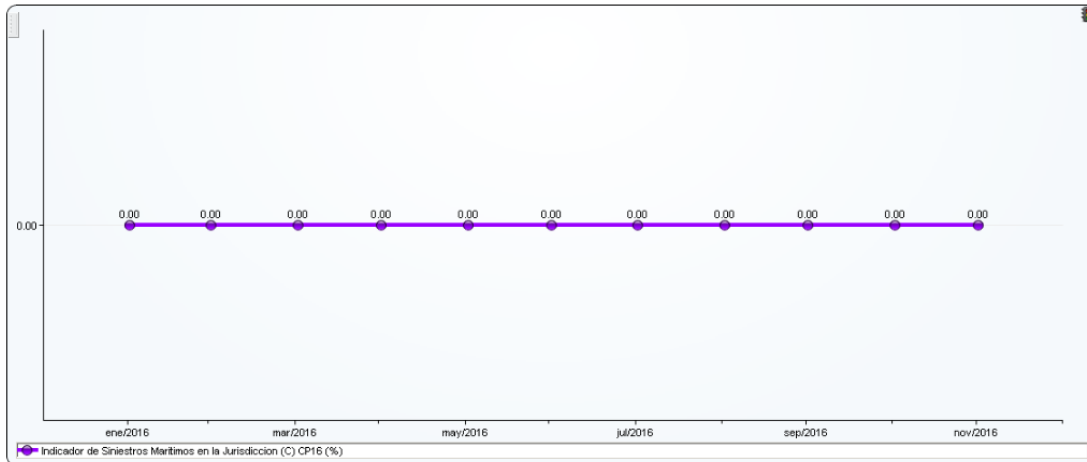
7.17. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP14



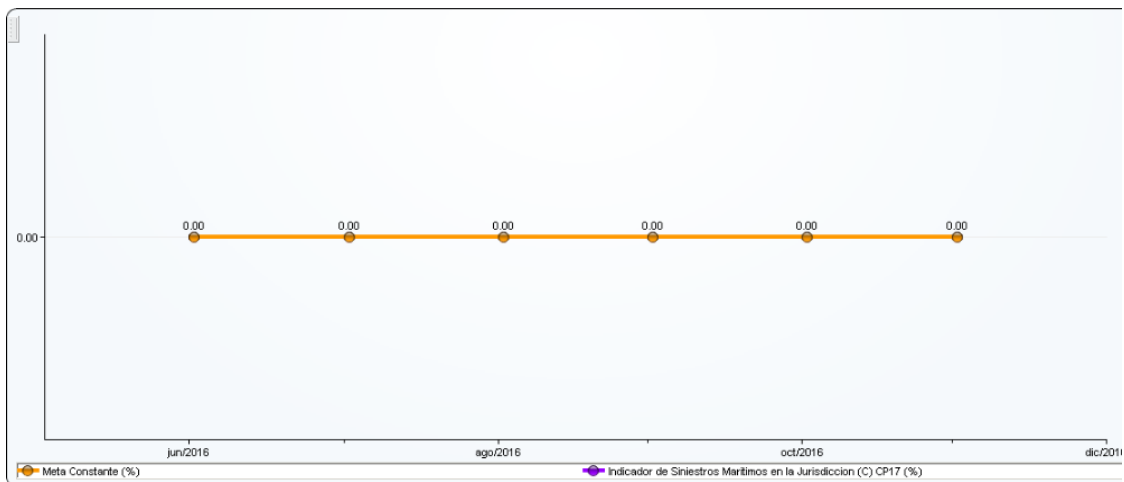
7.18. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP15



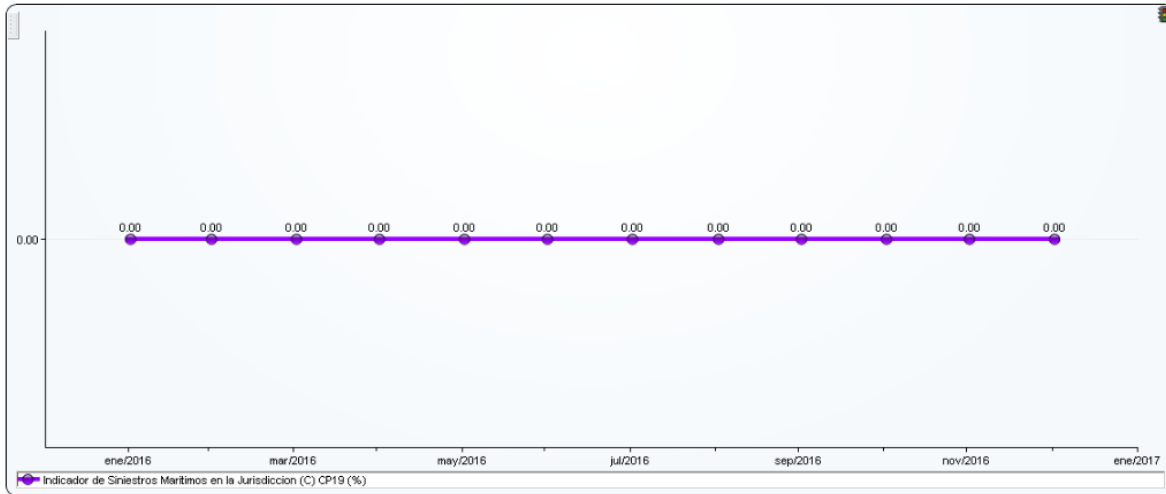
7.19. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP16



7.20. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP17

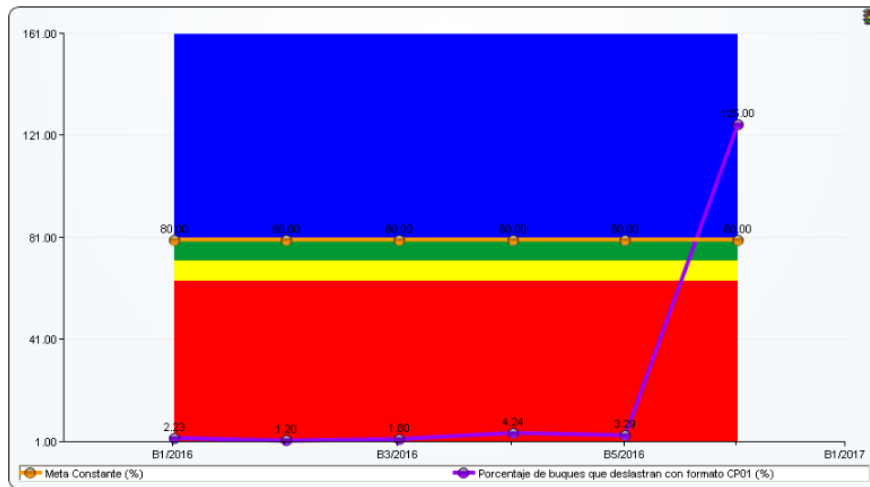


7.21. Indicador de Siniestros Marítimos en la Jurisdicción (C) CP19



8. PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO E M3

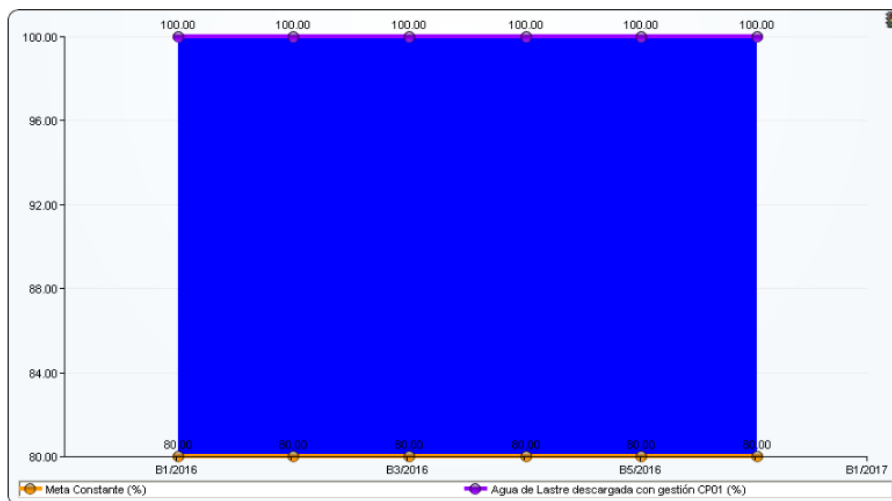
8.1. Porcentaje de Buques que Deslastran con Formato CP01



Causas

Durante el sexto bimestre de 2016, se realizó por parte de la Autoridad Marítima un seguimiento y control a la totalidad de las motonaves que realizaron descarga de aguas de lastre, disminuyendo así las posibilidades de ingreso de especies invasoras, dando cumplimiento lo establecido en la resolución 0477 de 2012, como al Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques.

8.2. Agua de Lastre Descargada con Gestión CP01

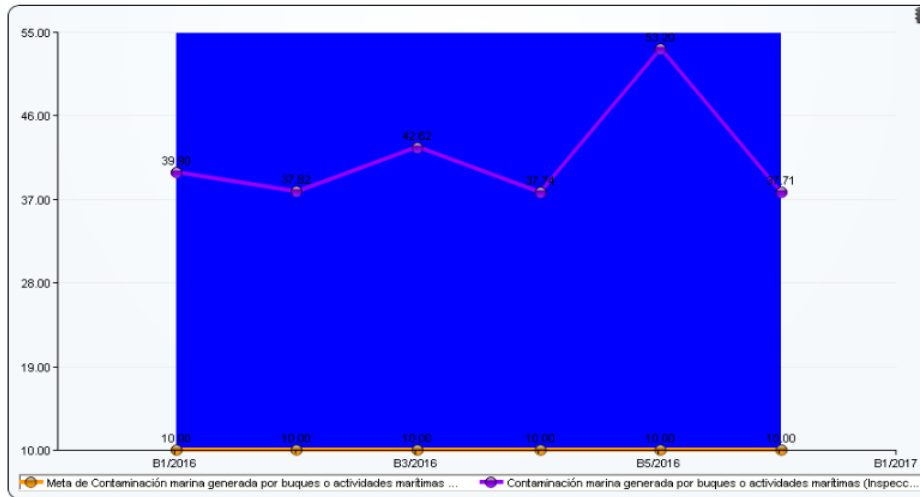


Causas

El control realizado por parte de la Autoridad Marítima a los buques que descargan aguas de lastre durante el 6° semestre de 2016 fue efectivo y ha generado que la gran mayoría de las motonaves que ingresan al puerto, aun sin tener intención de deslastre, envíen el formato de notificación establecido en la resolución 0477 de 2012, dando así

cumplimiento a la normatividad nacional e internacional dirigida a la protección del medio marino.

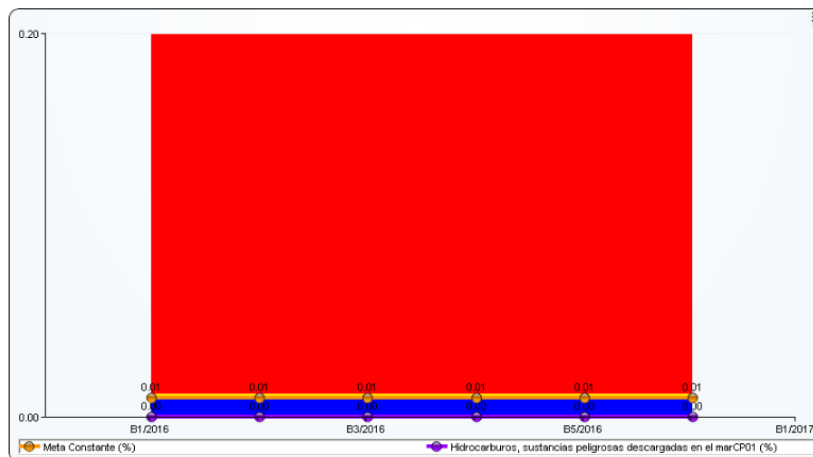
8.3. Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Carga y Descargue) CP01



Causas

Durante el cargue o descargue de hidrocarburos o sustancias nocivas no se presentaron derrames, lo que indica que el control realizado por parte de la autoridad marina fue efectivo y cumplió con su objetivo, el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales dirigidas a la protección del medio marino durante el 6° bimestre de 2016

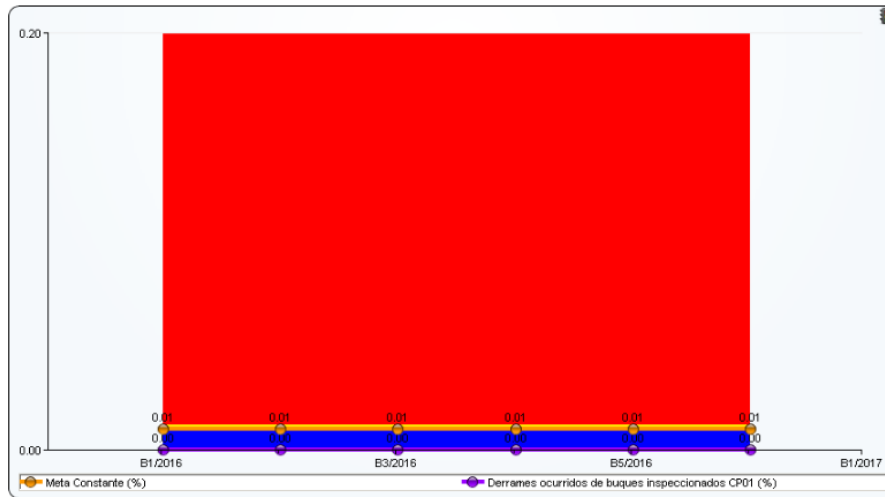
8.4. Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP01



Causas

Como resultado de los controles ejercidos por la Autoridad Marítima y trabajo ejercido por el cuerpo de inspectores de la autoridad Marítima durante las maniobras de cargue o descargue de hidrocarburos o sustancias nocivas, no se generó ninguna novedad que pusiera en riesgo el medio ambiente marino durante el 6° bimestre de 2016.

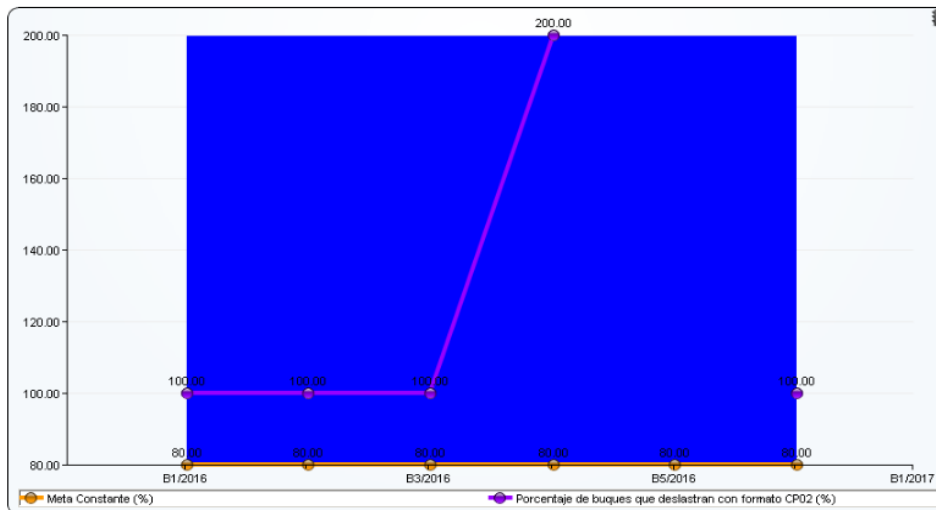
8.5. Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP01



Causas

Como resultado de la gestión realizada por el cuerpo de inspectores de la Autoridad Marítima, se realizaron maniobras limpias, previniendo la contaminación marina durante el 6° semestre de 2016.

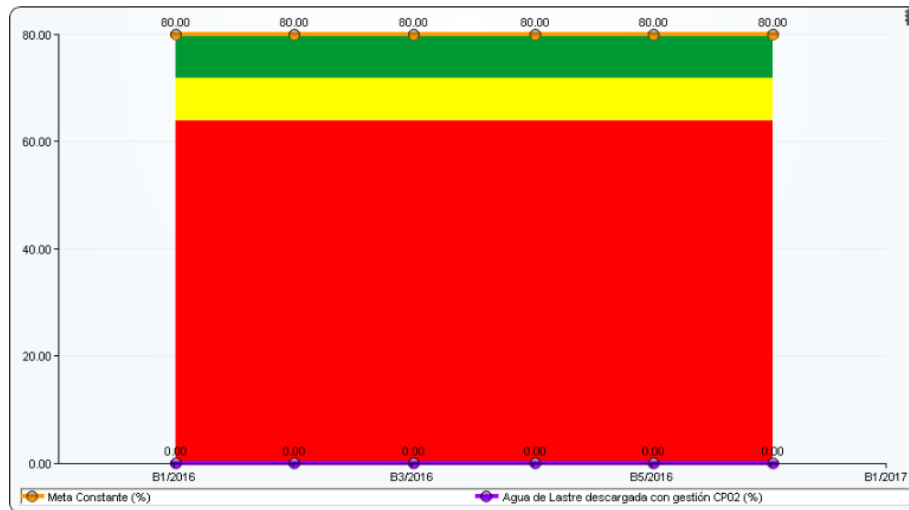
8.6. Porcentaje de Buques que Deslastran con Formato CP02



Efectos

Se realizan en los formatos establecidos con la finalidad de cumplimiento de la resolución DIMAR477/2012, y los procedimientos que se aplica para todos los buques que descargan agua de lastre en los puertos colombianos.

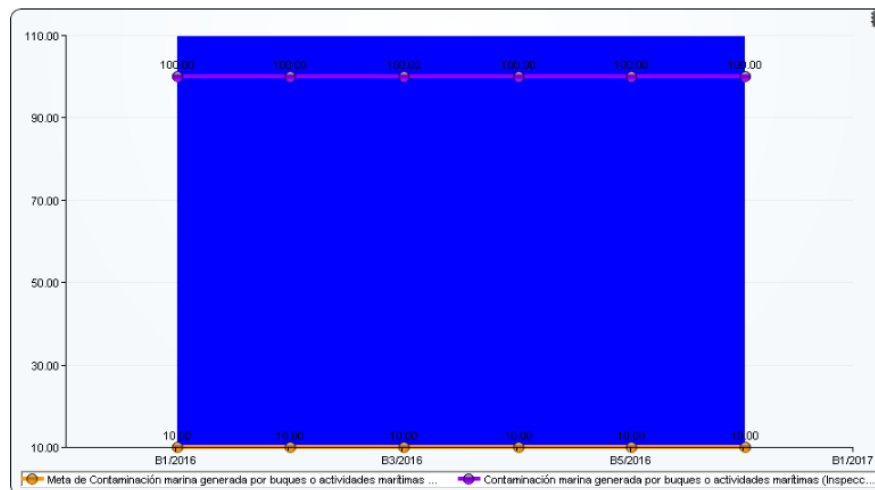
8.7. Agua de Lastre Descargada con Gestión CP02



Efectos

Establecer el procedimiento para el control y gestión de aguas de lastre con la verificación del muestreo abordado de buques con la intención de descargar aguas de lastre el cumplimiento de la resolución DIMAR 477/2012.

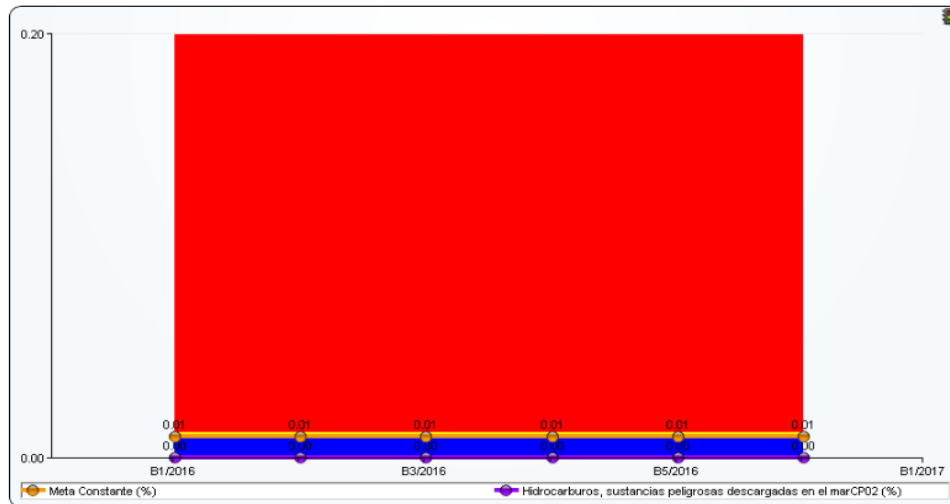
8.8. Contaminación marina generada por buques o actividades marítimas (Inspección cargue y descarga) CP02



Efectos

Establecer las actividades necesarias para la realizar el control de operaciones de naves y artefactos navales, con la finalidad de prevenir la contaminación de medio marino, las inspecciones se realizan con los debidos elementos de seguridad de la actividad de cargue y descarga, se realizan charlas antes de las maniobras en puerto.

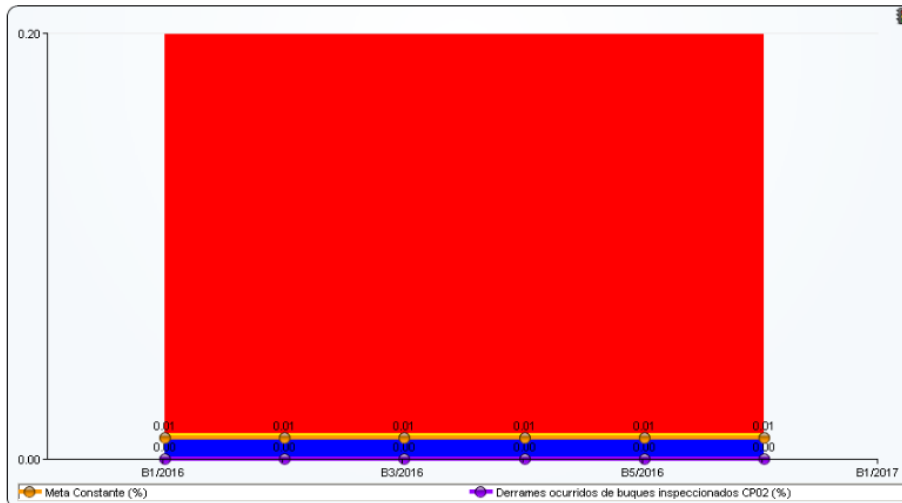
8.9. Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP02



Efectos

No se realizan descargas de sustancias controladas en el mar por contaminación todo se realizan con los controles de las actividades y prevenir la contaminación, generada por buques y/o artefactos navales.

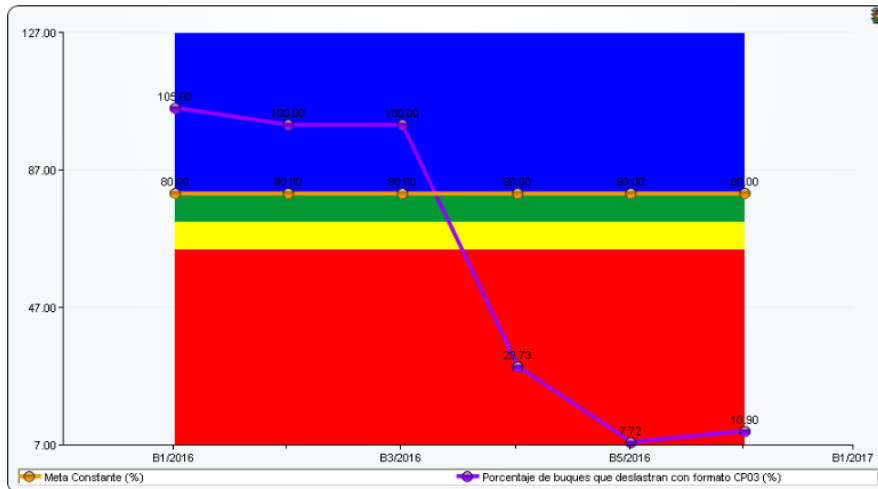
8.10. Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP02



Causas

Se realizan los procedimientos con el fin de realizar una inspección de contaminación, los peritos son los encargados de la verificación de las tomas de combustible que se desarrollen fugas que interfieran en la actividad y produzcan contaminación, es necesario los protocolos de seguridad.

8.11. Porcentaje de Buques que Deslastran con Formato CP03



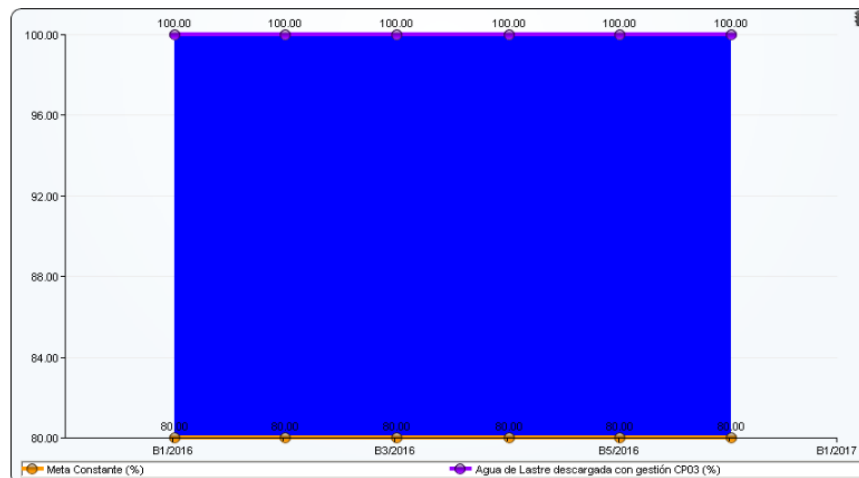
Causas

Para recaudar la información de los buques que de lastran en el puerto de Barranquilla adecuadamente, se utiliza el formato M3-FOR-030 el cual es diligenciado, por el inspector de contaminación quien recopila y verifica la información.

Efectos

Los buques que arriban al puerto de Barranquilla son inspeccionados, con el formato M3-FOR-030 el cual es diligenciado debidamente con la información recibida del inspector de contaminación de CP03.

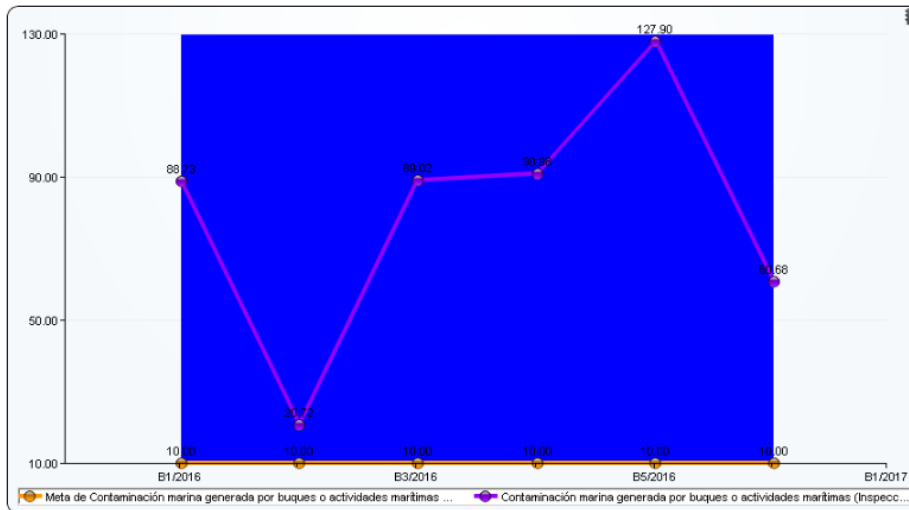
8.12. Agua de Lastre Descargada con Gestión CP03



Causas

Debido que algunos buques arriban al puerto de Barranquilla a cargue de mercancía o algún producto químico, realizan el recambio de agua de lastre al ingreso del puerto y realizan su recambio en la ruta de navegación por tal razón, el agua de lastre descargada es con gestión adecuada.

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



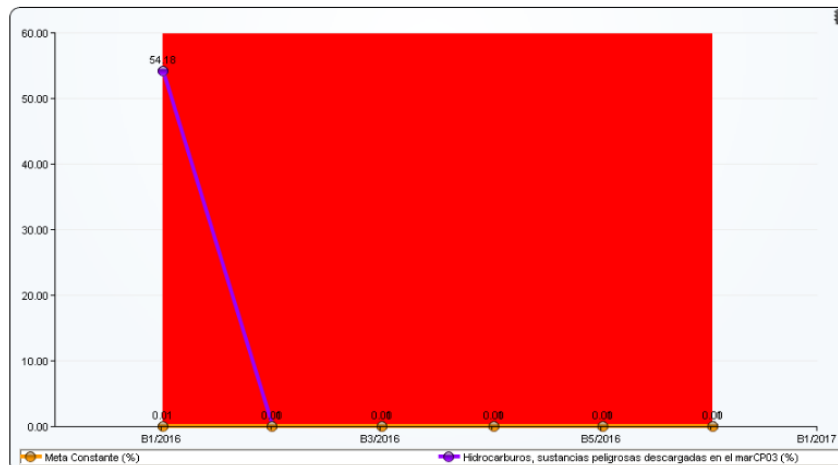
Causas

En el puerto de Barranquilla debido al control de Inspecciones que realiza La Capitanía de Puerto con los Inspectores de Contaminación, no se generaron contaminaciones marina.

Efectos

Control de la contaminación con las inspecciones realizadas, a los buques que arriban al puerto.

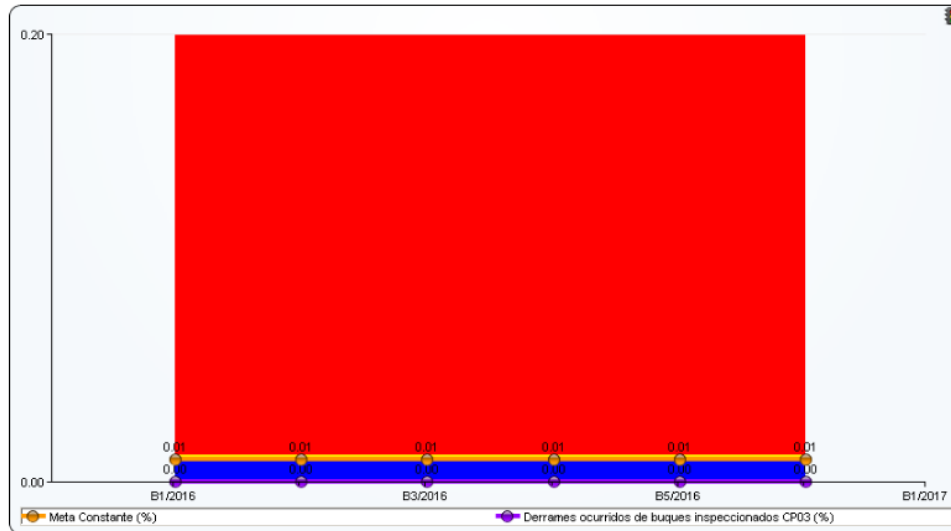
8.14. Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP03



Causas

En el puerto de Barranquilla debido al control de Inspecciones que realiza La Capitanía de Puerto con los Inspectores de Contaminación en el bimestre sexto (6) no se presentaron descargas accidentalmente en el mar.

8.15. Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP03



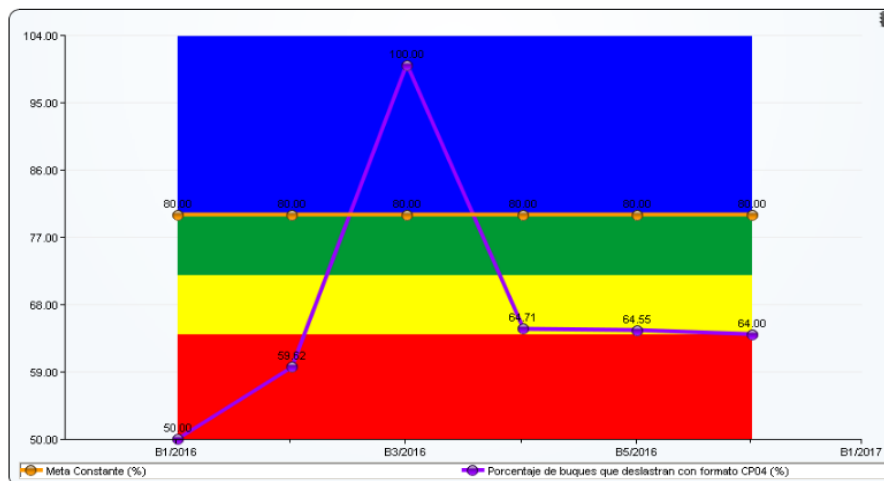
Causas

En el puerto de Barranquilla debido al control de Inspecciones que realiza La Capitanía de Puerto con los Inspectores de Contaminación, no se presentaron derrames ocurridos en los buques inspeccionados.

Efectos

Por tal motivo no se presentaron derrames en buques.

8.16. Porcentaje de Buques que Deslastran con Formato CP04



Causas

Debido a la temporada de fin de año 2016 y a los fuertes vientos alisios reinantes generando condiciones Meteorológicas adversas se ha reducido la cantidad de buques también se presentó el cierre de los terminales debido las condiciones Meteorológicas.

difíciles y la parada de operación de algunos buques que ya estaban atracados en los terminales.

Efectos

Se han desviado buques de bandera extranjera a otros puertos por seguridad marítima y también ha disminuido la exportación de carbón para la época de fin de año 2016, presentándose reducción en la cantidad de embarcaciones que deslastran

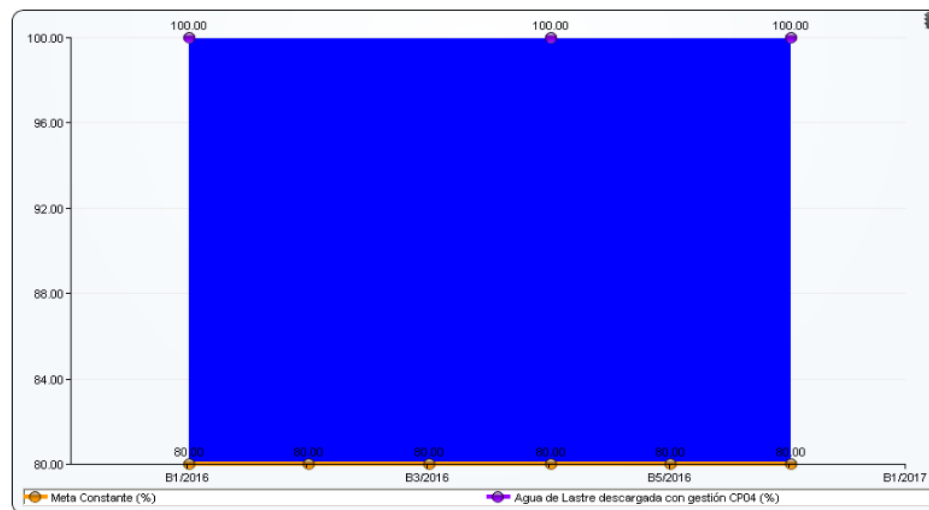
Se ha observado los terminales días completos sin buques que atender y/o con largas paradas de operación debido a los fuertes vientos.

Soluciones

Se recomienda bajar el valor de la variable de control que se encuentra en 80% siendo consecuente con la realidad, ya que todas las épocas del año no son iguales.

El proceso es muy dinámico y no estándar además depende también de la economía mundial, los tratados bursátiles que maneja el país y del tráfico mercante en la región.

8.17. Agua de Lastre Descargada con Gestión CP04



Causas

Se realizaron las inspecciones respectivas para verificar la gestión adecuada de las aguas de lastre importadas, encontrándose el cumplimiento del convenio BWM por las embarcaciones de bandera extranjera.

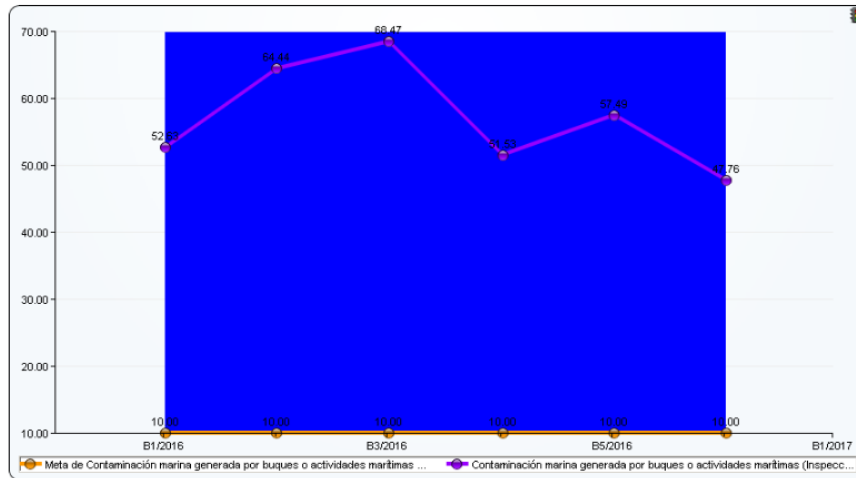
Efectos

La toma de conciencia ambiental por parte de las navieras, permitió una gestión adecuada de las aguas de lastre, encontrándose el cumplimiento del convenio BWM por las embarcaciones de bandera extranjera.

Soluciones

Continua capacitando al personal y realizado las inspecciones con mejores equipos y formación profesional.

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



Causas

De acuerdo a los rigurosos y mejores controles, supervisión, idoneidad y compromiso del personal de inspectores, minimizando visiblemente lo riesgos en contaminación.

Efectos

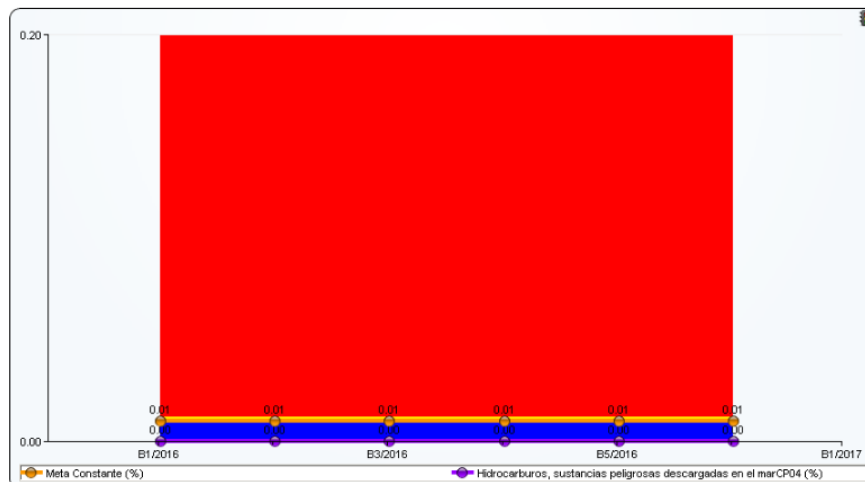
No se han generado derrames durante las diversas inspecciones verificadas en cumplimiento del Decreto 1827/1979, el MARPOL, IMDG y los compromisos OMI- MEPC.

Soluciones

Continuar capacitando al personal y estar en constante actualización para minimizar los riesgos en contaminación.

Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP04

8.19. Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP04



Causas

Por los mayores controles de la Autoridad Marítima, las herramientas y equipos utilizados, además de difusión de los programas de seguridad marítima integral y la concientización de las navieras.

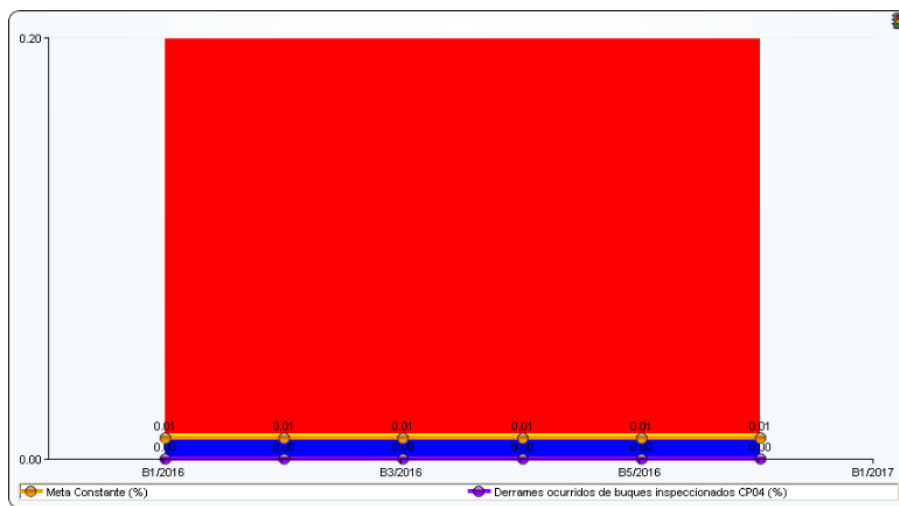
Efectos

No se han presentado descargas al mar de hidrocarburos o potenciales contaminantes, transportando de manera óptima y segura un gran volumen de estos contaminantes

Soluciones

Continuar realizando los controles óptimos con personal idóneo en el tema

8.20. Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP04



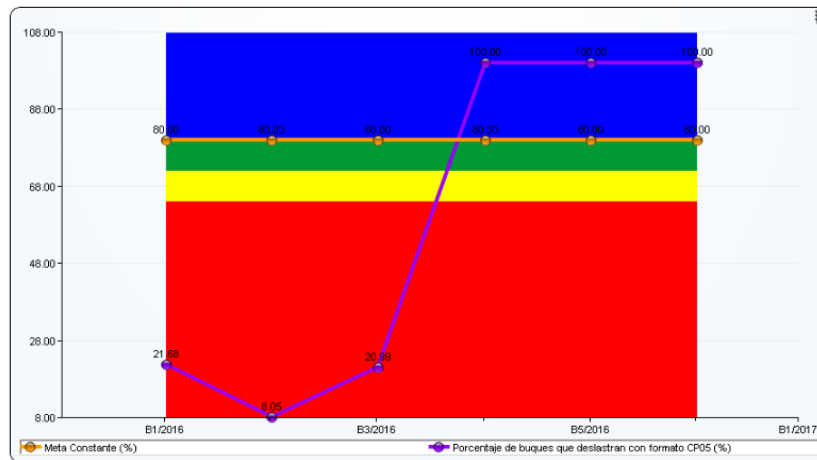
Causas

De acuerdo a la aplicación y optimo cumplimiento del decreto 1875 de 1979 y a los convenios internacionales OMI. Marpol e IMDG se han minimizado en su máxima expresión o riesgo la generación de derrames de naves supervisadas.

Efectos

Durante el periodo verificado no se presentaron derrames en ninguna de las naves objetivo de cumplimiento de los convenios MARPOL e IMDG. Ni durante el año 2016.

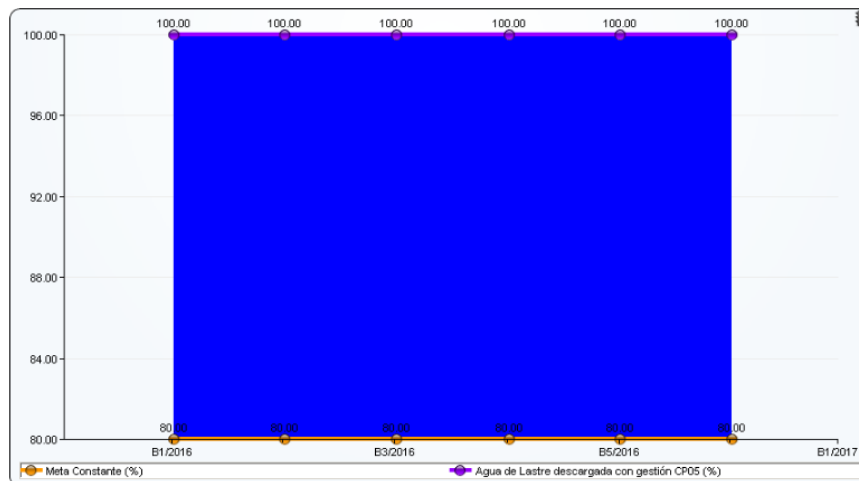
8.21. Porcentaje de Buques que Deslastran con Formato CP05



Efectos

Objetivos establecer el control de la gestión de aguas de lastre, en la toma de muestras de buque que desarrollan el tráfico Internacional, el cumplimiento de la resolución de DIMAR 477/2012, establece que los buques que realizan el descargue de aguas de lastre se deben enviar las notificaciones por parte de la Agencias Marítimas, la verificación con los equipos de verificación en la finalidad de verificar la salinidad, temperatura.

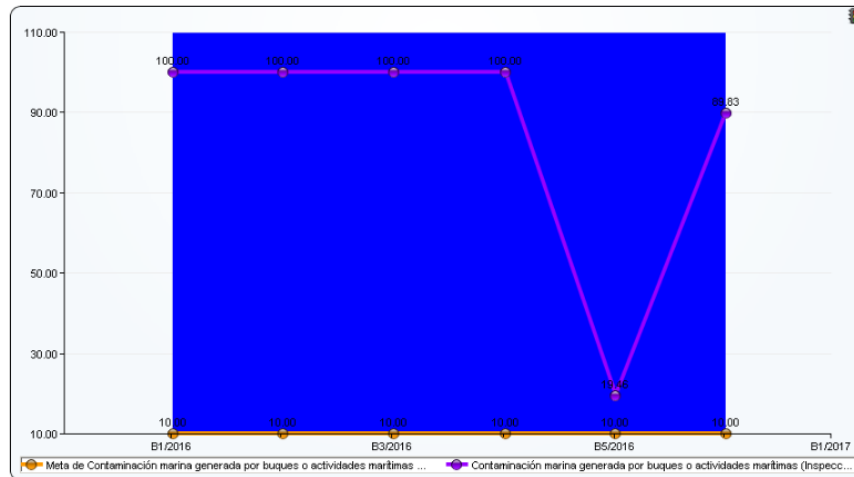
8.22. Agua de Lastre Descargada con Gestión CP05



Efectos

Establecer el procedimiento para el control, gestión de las aguas de lastre, toma de muestras en las inspecciones abordaje 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.

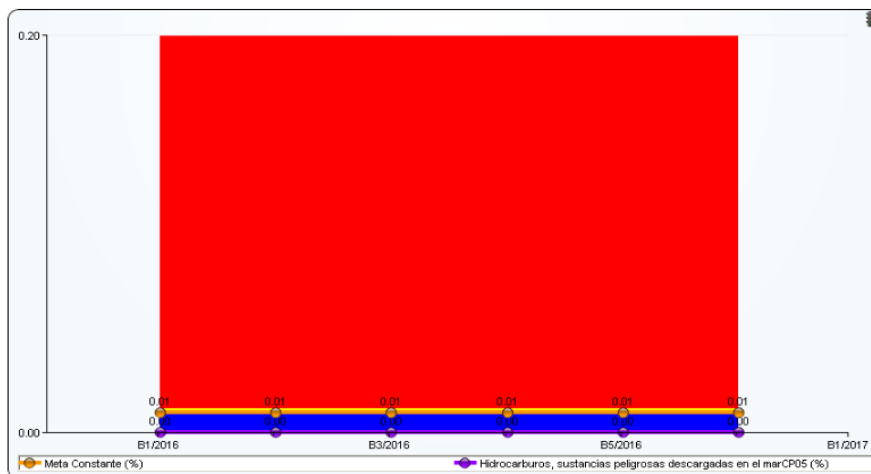
8.23. Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Cargue y Descargue) CP05



Efectos

Establecer las actividades necesarias para el control de las 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

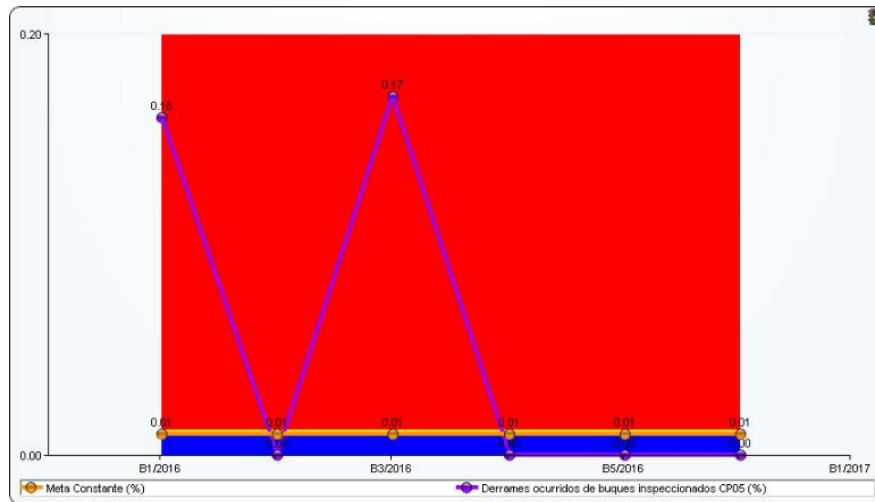
8.24. Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP05



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.

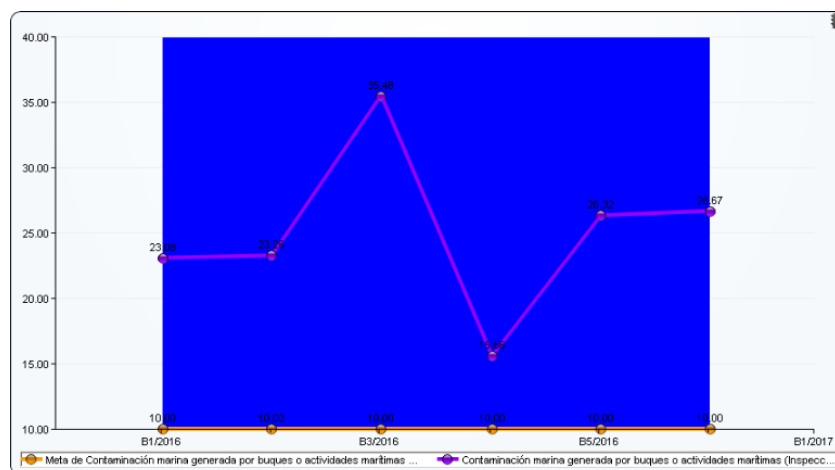
8.25. Derrames Ocurredos de Buques Inspeccionados CP05



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.

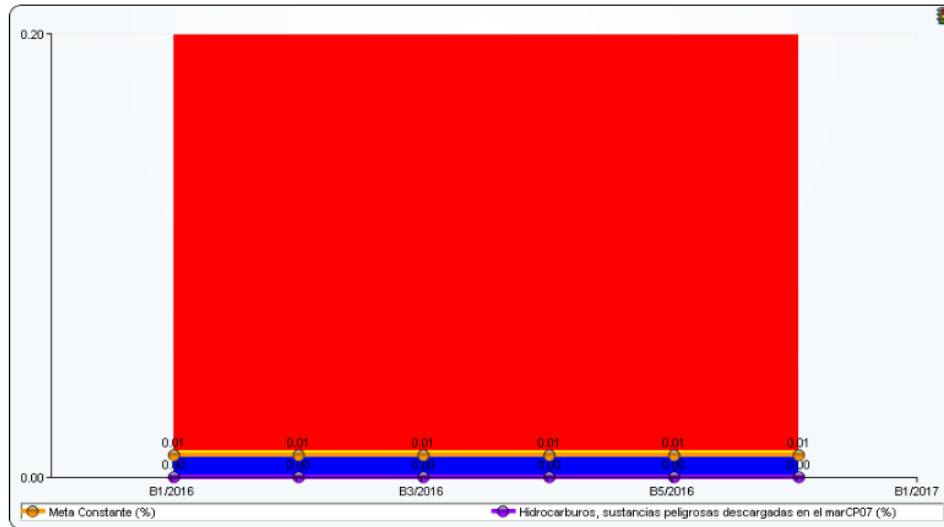
8.26. Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Cargue y Descargue) CP06



Causas

Durante el sexto bimestre de 2016 no se presentaron derrames durante las operaciones de cargue y/o descargue de combustible, con lo cual se aseguró una adecuada protección del medio marino.

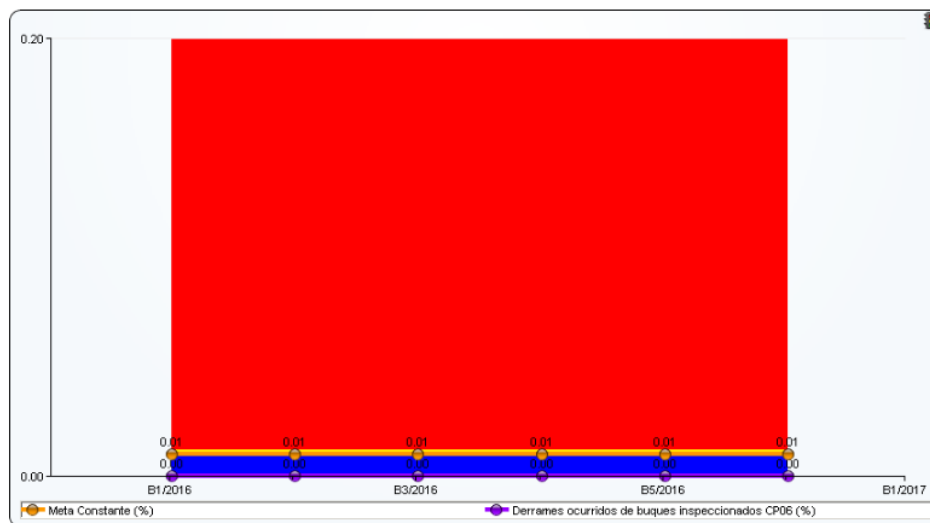
8.27. Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP06



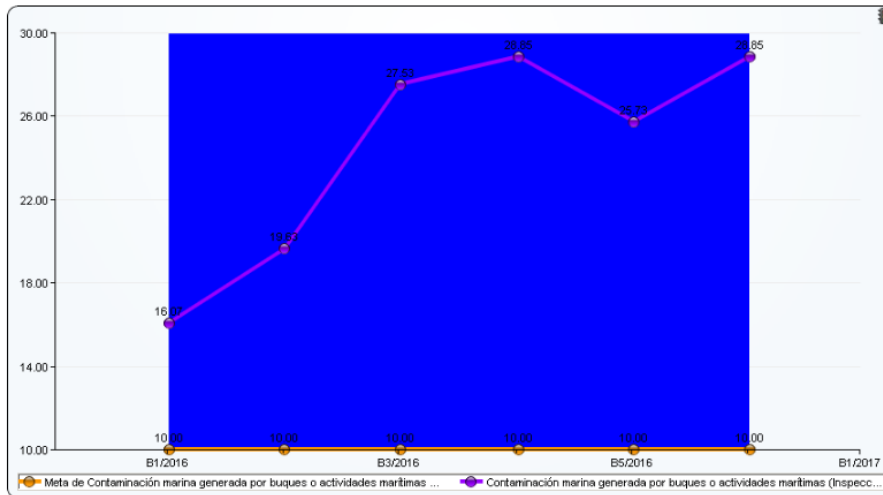
Efectos

Durante el último lapso bimensual del año 2016, se realizó un estricto seguimiento y control realizado en las maniobras de cargue y descargue de hidrocarburos por el contratista inspector de la Autoridad Marítima, se mantuvo el puerto de San Andrés con maniobras limpias y sin derrames, dando cumplimiento a lo establecido en el convenio de la prevención de la contaminación del medio marino.

8.28. Derrames Occurridos de Buques Inspeccionados CP06



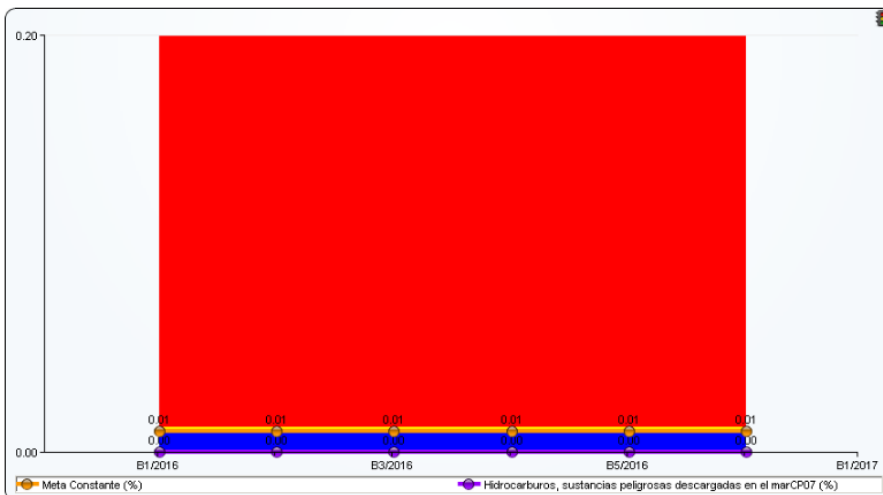
8.29. Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Cargue y Descargue) CP07



Efectos

Durante el último lapso bimensual del año 2016 se recibieron una totalidad de 156 embarcaciones en la jurisdicción de San Andrés Islas, de estas solo 45 motonaves solicitaron inspección de contaminación para cargue/descargue de hidrocarburos, de las cuales se realizó su totalidad cumpliendo así con el 100% de las inspecciones solicitadas durante este lapso bimensual.

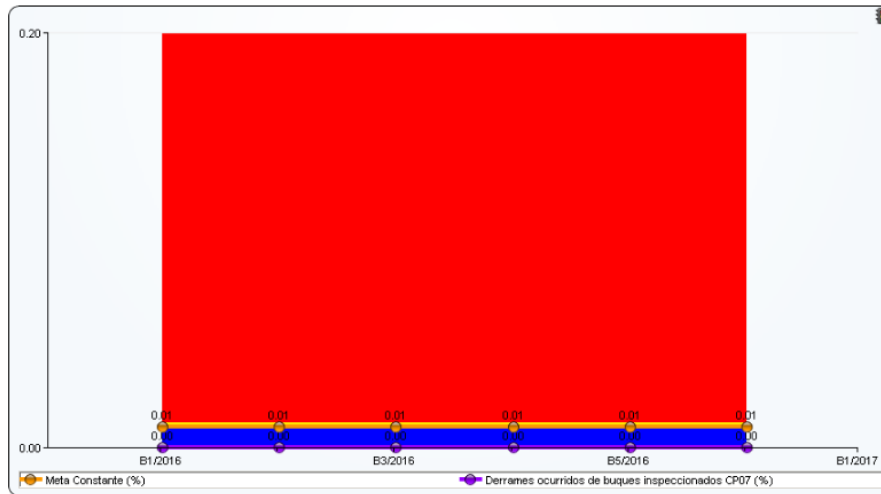
8.30. Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP07



Efectos

Durante el último lapso bimensual del año 2016, se realizó un estricto seguimiento y control realizado en las maniobras de cargue y descargue de hidrocarburos por el contratista inspector de la Autoridad Marítima, se mantuvo el puerto de San Andrés con maniobras limpias y sin derrames, dando cumplimiento a lo establecido en el convenio de la prevención de la contaminación del medio marino.

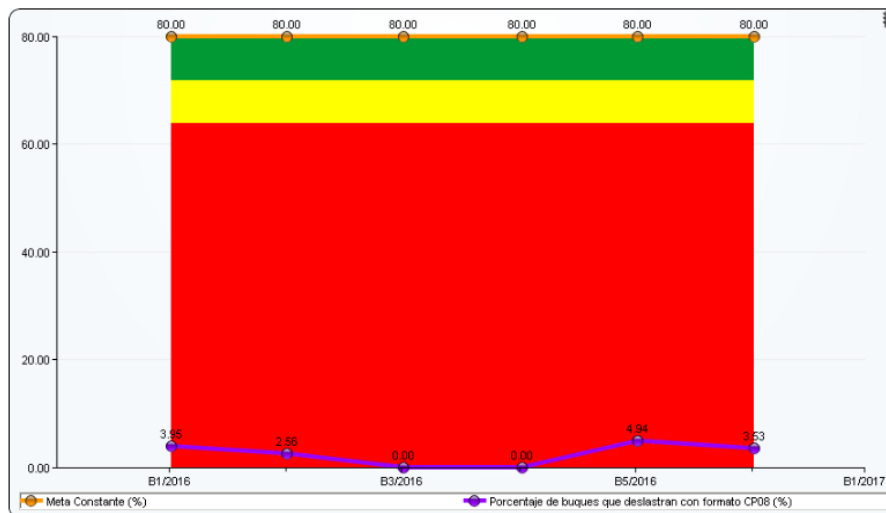
8.31. Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP07



Efectos

Durante el último lapso bimensual del año 2016 se continua con el control de protocolos de seguridad por parte de los inspectores de Dimar ante de los procedimientos de cargue y descargue de hidrocarburos, con el fin de establecer la seguridad para la actividad y poder continuar con el puerto en cero derrames de hidrocarburos al medio marino y mantener los estándares de prevención de contaminación al máximo.

8.32. Porcentaje de Buques que Deslastran con Formato CP08



Causas

Se verificó un total de 85 embarcaciones por aguas de lastre, de estas solo se deslastraron 3.

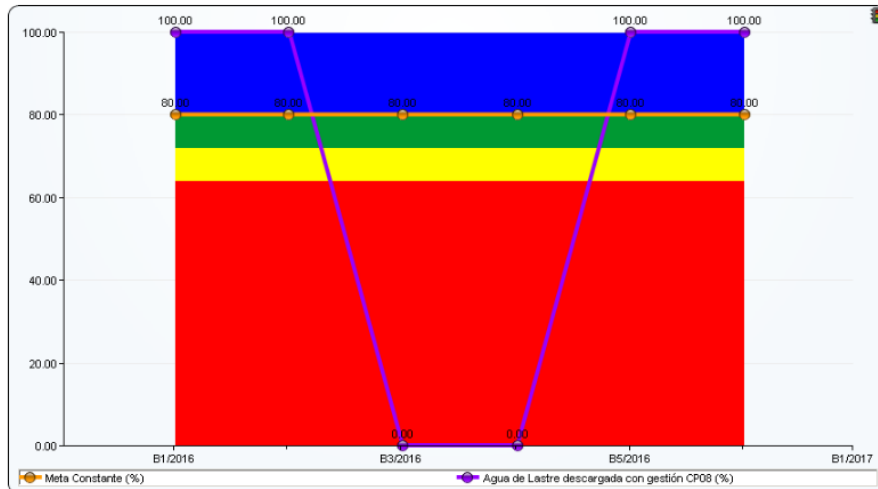
Efectos

Al efectuar el cruce de las variables el indicador se situó en rojo.

Soluciones

Teniendo en cuenta que el 100% de los buques que deslastraron lo hicieron con formato, se recomienda replantear la fórmula para que el indicador se muestre en verde, ya que se cumplió con el objetivo propuesto.

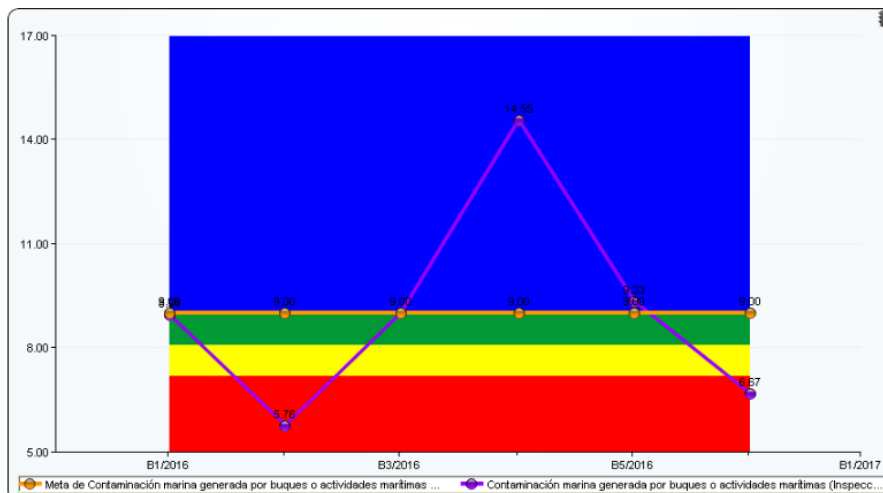
8.33. Agua de Lastre Descargada con Gestión CP08



Causas

Durante el sexto bimestre del 2016 se verificó que la totalidad del agua de lastre descargada en la jurisdicción de esta Unidad tuviera un tratamiento adecuado para disminuir la probabilidad de la introducción de especies invasoras.

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



Causas

Durante el sexto bimestre del 2016, arribaron un total de 180 embarcaciones, sin embargo se inspeccionaron 12 porque eran las únicas que realizaron cargue de combustible.

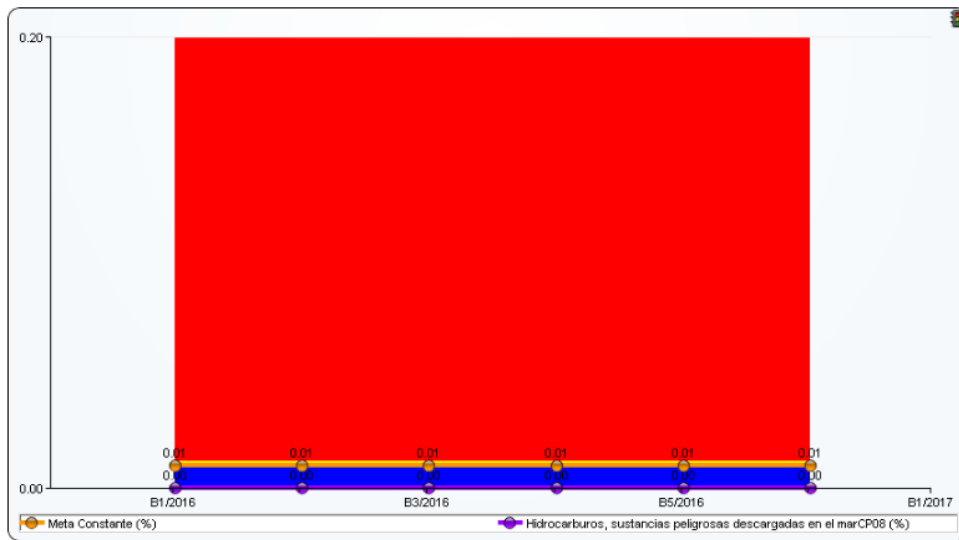
Efectos

A pesar que se inspeccionaron el 100% de las embarcaciones que efectuaron cargue de combustible, al ejecutar la fórmula matemática el sistema pone en indicador en rojo.

Soluciones

Replantear la fórmula para que se tenga en cuenta la cantidad de buques que requieren inspección de prevención de contaminación (y no la cantidad de embarcaciones arribadas) Vs buques inspeccionados.

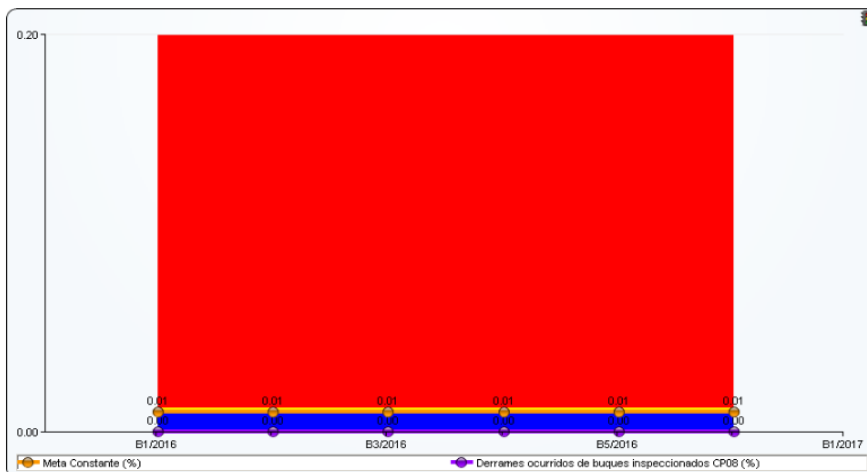
8.35. Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP08



Causas

Durante el sexto bimestre no se presentaron derrames accidentales al mar, se procederá a continuar con las labores prevención para asegurar una adecuada protección al medio marino.

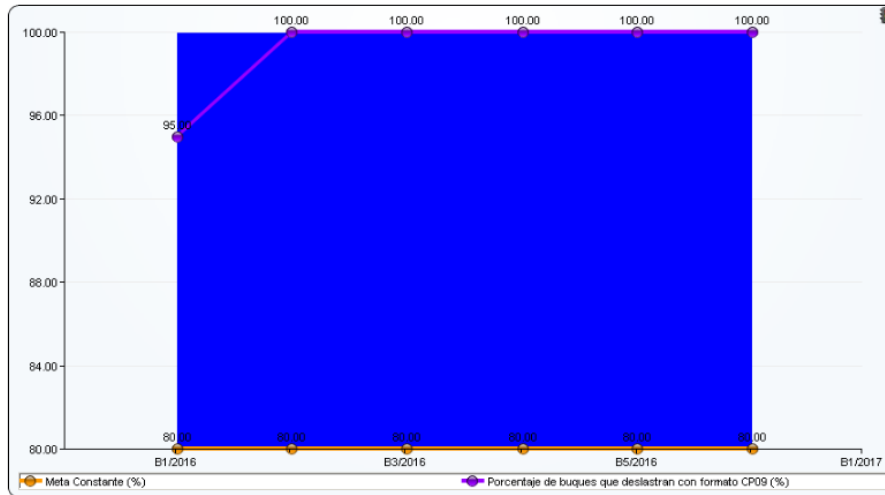
8.36. Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP08



Causas

Durante el sexto bimestre de 2016 no se presentaron derrames durante las operaciones de carga y/o descarga de combustible, con lo cual se aseguró una adecuada protección del medio marino.

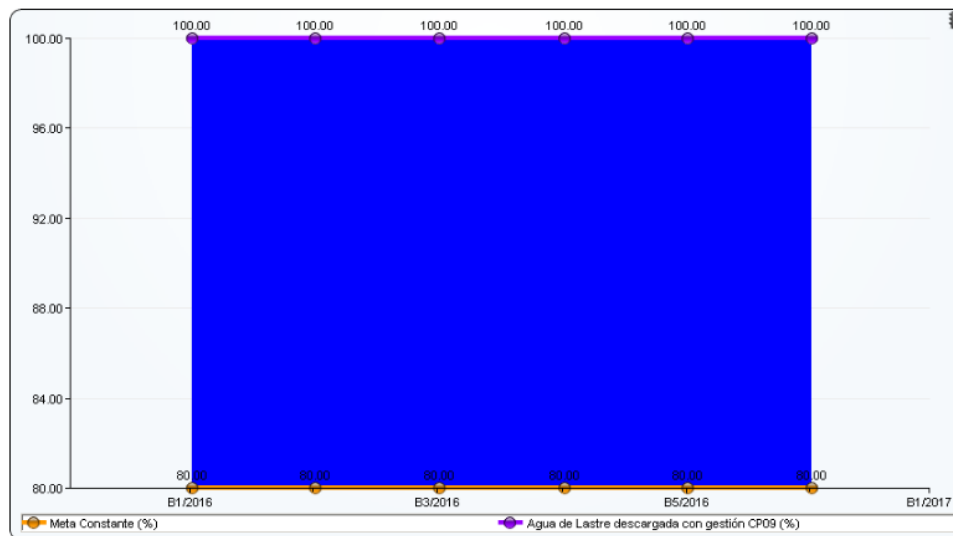
8.37. Porcentaje de Buques que Deslastran con Formato CP09



Efectos

El 100% de los buques que deslastraron en el puerto lo hicieron con la gestión adecuada y el control por parte del cuerpo de inspectores de la Capitanía de puerto de Coveñas.

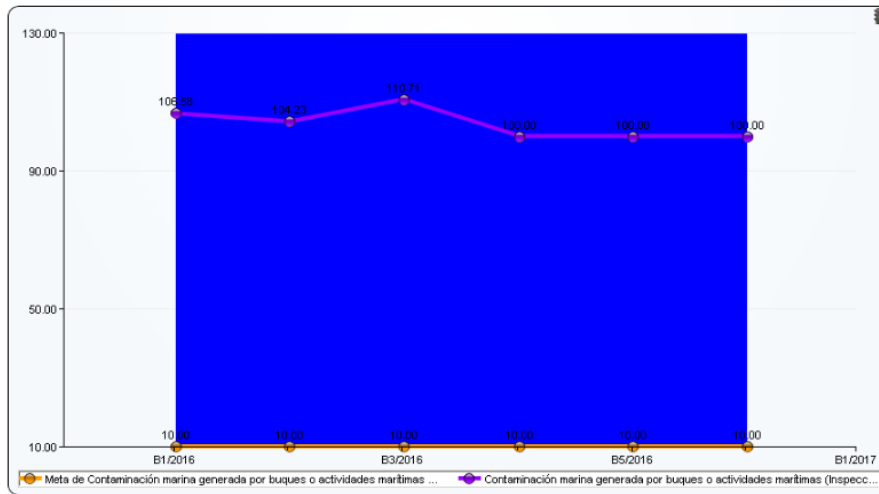
8.38. Agua de Lastre Descargada con Gestión CP09



Efectos

La gestión y el control adecuado a las inspecciones que se realizan a todos los buques que arriban al Puerto de Coveñas.

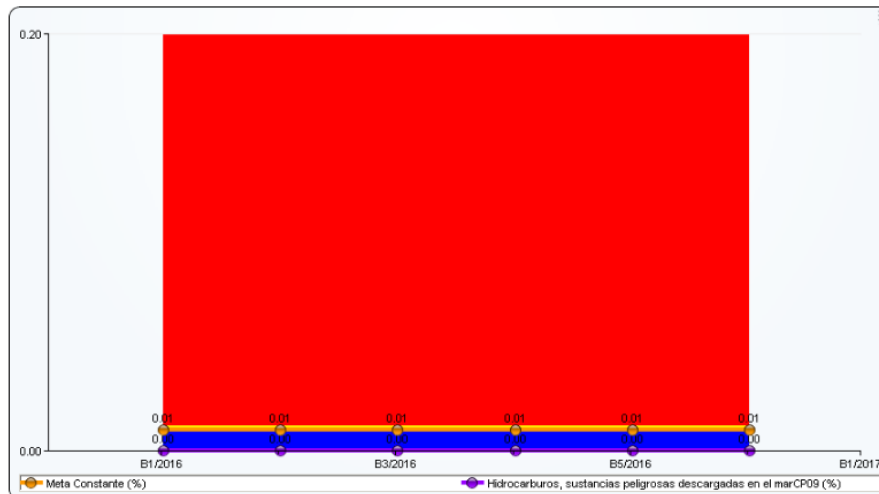
8.39. Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Cargue y Descargue) CP09



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.

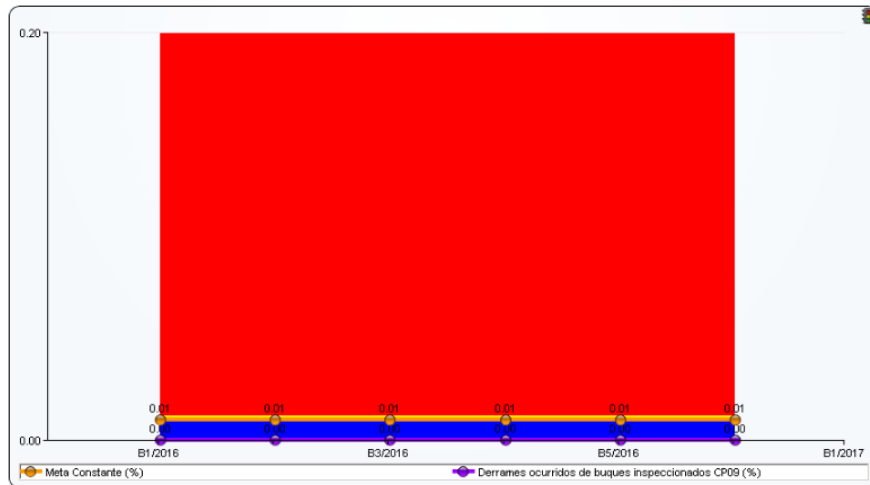
8.40. Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP09



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.

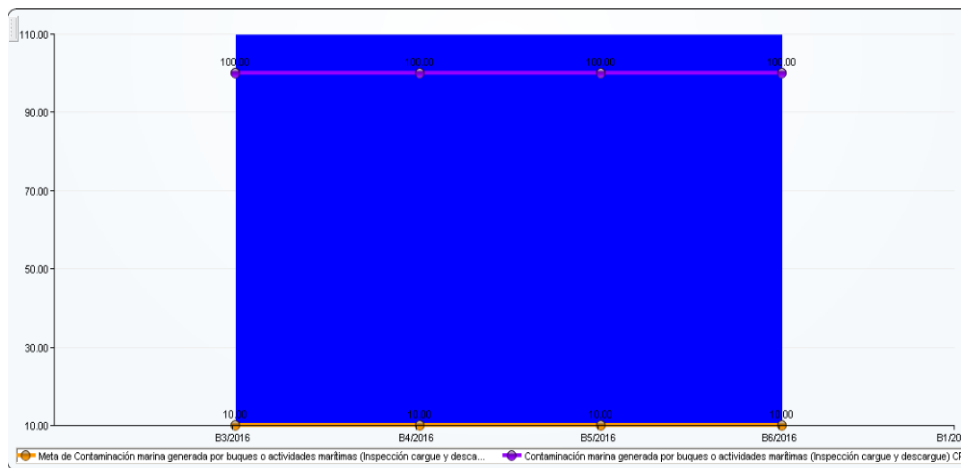
8.41. Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP09



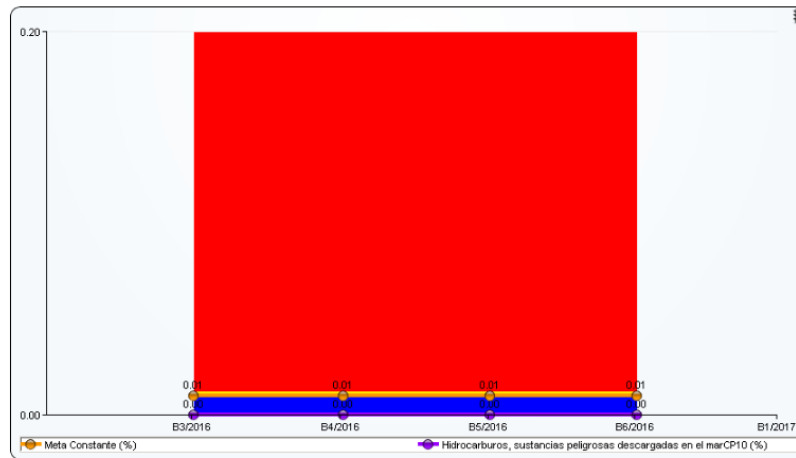
Efectos

Para la totalidad del 100% de los buques que se inspeccionaron en el puerto de coveñas no se registró ningún derrame.

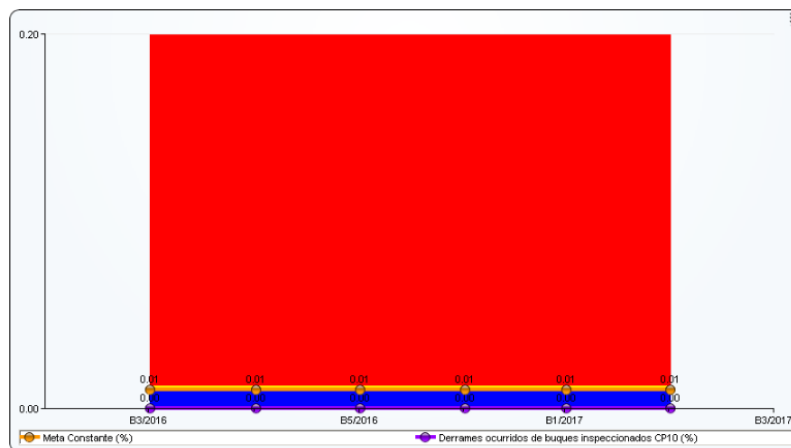
8.42. Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Carga y Descarga) CP10



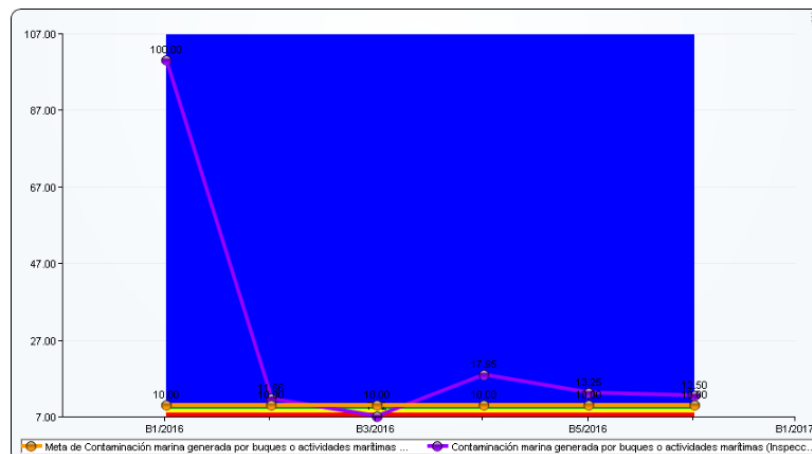
8.43. Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP10



8.44. Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP10



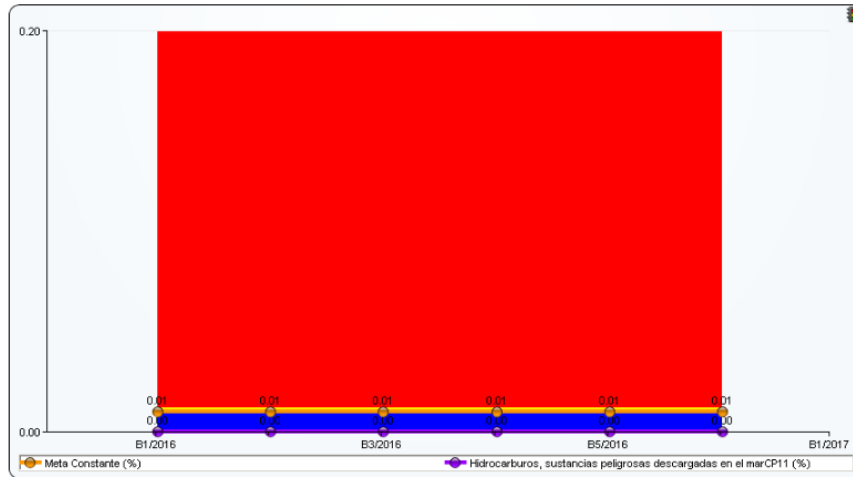
8.45. Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Carga y Descarga) CP11



Efectos

De acuerdo a las inspecciones de prevención de contaminación por hidrocarburo realizadas a buques y artefacto naval en el descargue de combustible no hubo contaminación marina.

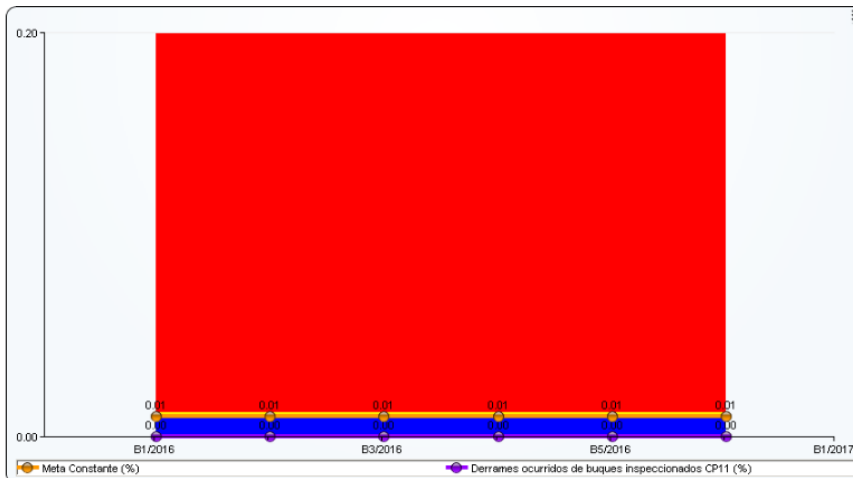
8.46. Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP11



Efectos

De acuerdo a las inspecciones de prevención de contaminación por hidrocarburo realizadas a buques y artefacto naval en el descargue de combustible No hubo contaminación marina

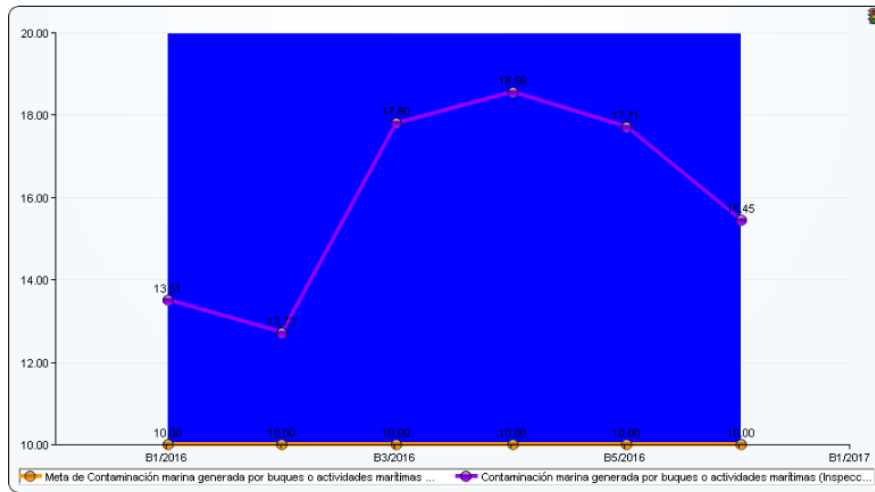
8.47. Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP11



Efectos

Dentro de las 21 inspecciones realizadas de prevención de contaminación por hidrocarburo al medio marino a buques y artefacto naval NO se registró ningún derrame durante el proceso de descargue.

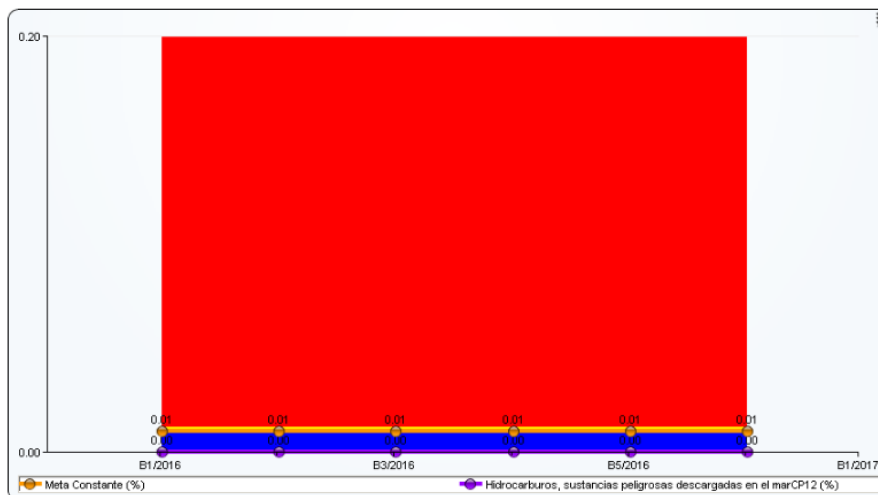
8.48. Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Cargue y Descargue) CP12



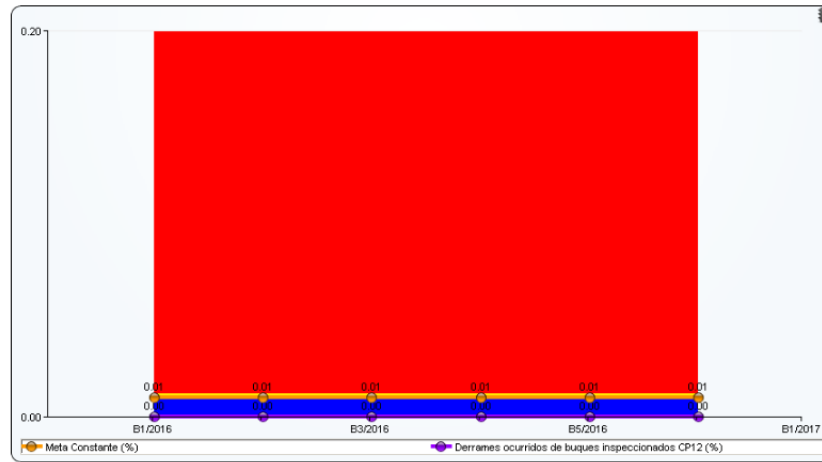
Efectos

Durante el sexto bimestre del 2016, en la Capitania de Puerto de Providencia se realizaron un total de 17 inspecciones a motonaves que realizaron maniobras descargue de combustible, en las cuales se descargó un total de 678,91 toneladas métricas de combustibles. Fueron utilizadas como combustible de propulsión un total de 80,82 toneladas métricas de MDO. Durante las inspecciones realizadas no se presentaron derrames o novedades algunas garantizando así la seguridad en las maniobras y la NO afectación del medio marino.

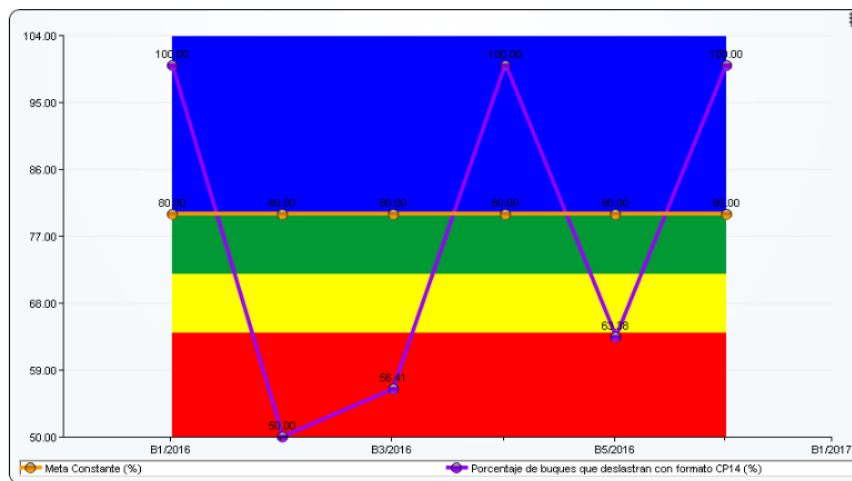
8.49. Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP12



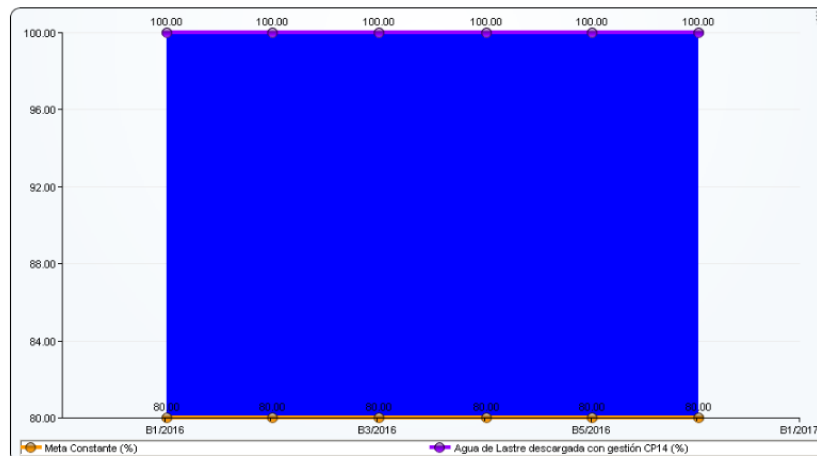
8.50. Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP12



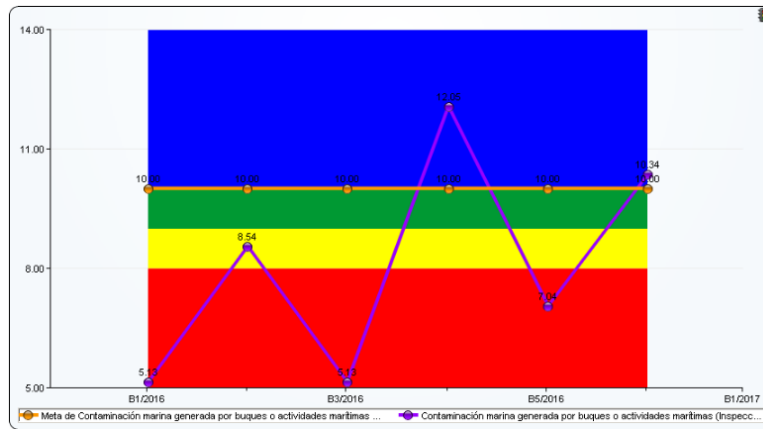
8.51. Porcentaje de Buques que Deslastran con Formato CP14



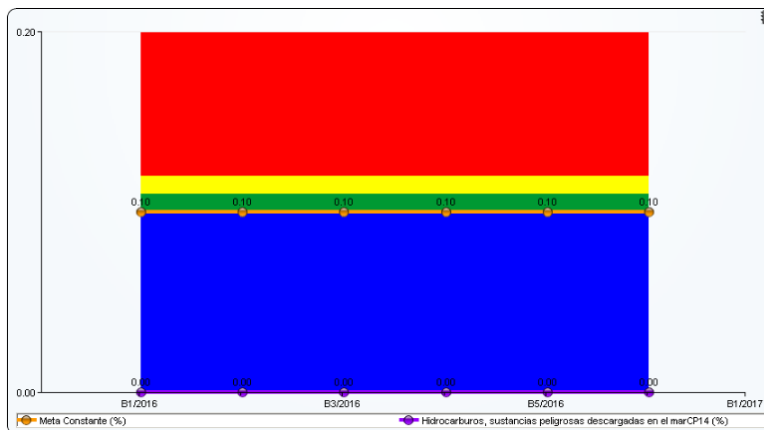
8.52. Agua de Lastre Descargada con Gestión CP14



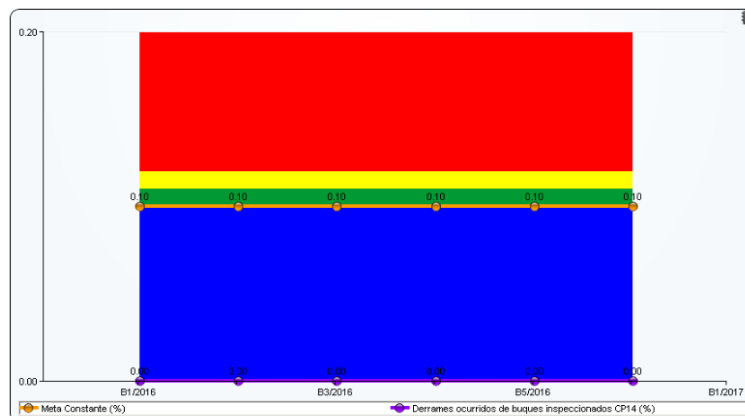
8.53. Contaminación Marina Generada por Buques o Actividades Marítimas (Inspección Cargue y Descargue) CP14



8.54. Hidrocarburos, Sustancias Peligrosas Descargadas en el Mar CP14

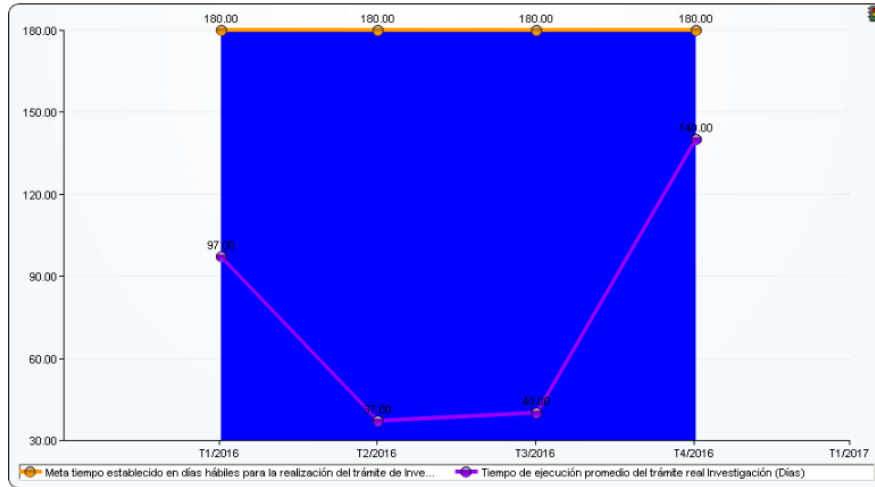


8.55. Derrames Ocurridos de Buques Inspeccionados CP14



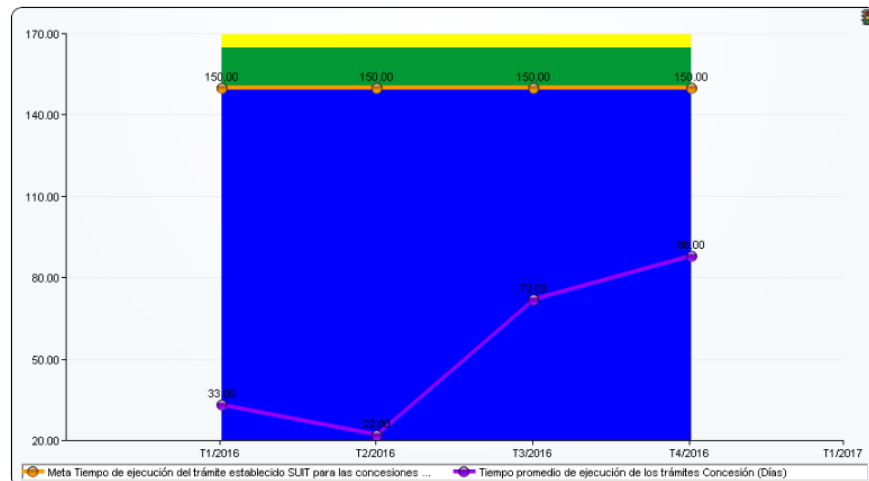
9. LITORALES Y ÁREAS MARINAS È M7

9.1. Tiempo de Ejecución Promedio del Trámite Real Investigación



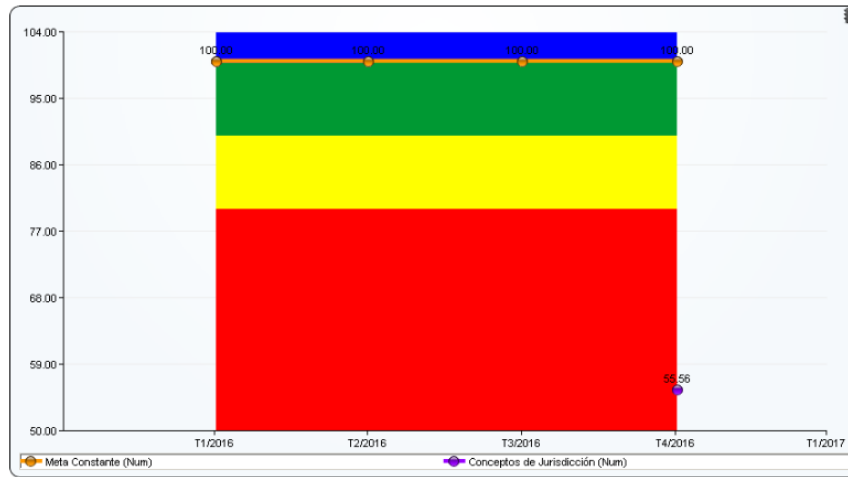
Durante el cuarto trimestre se dio cumplimiento con el tiempo establecido en el SUI, se resolvió una solicitud llegada.

9.2. Tiempo Promedio de Ejecución de los Trámites Concesión



Durante el cuarto trimestre del 2016, se dio respuesta a 12 solicitudes llegadas.

9.3. Conceptos de Jurisdicción



Durante el último trimestre se recibieron 9 solicitudes de las cuales quedaron pendientes 4 las cuales están en proceso de recibir información para dar la respuesta.

Causas

No llega la información completa

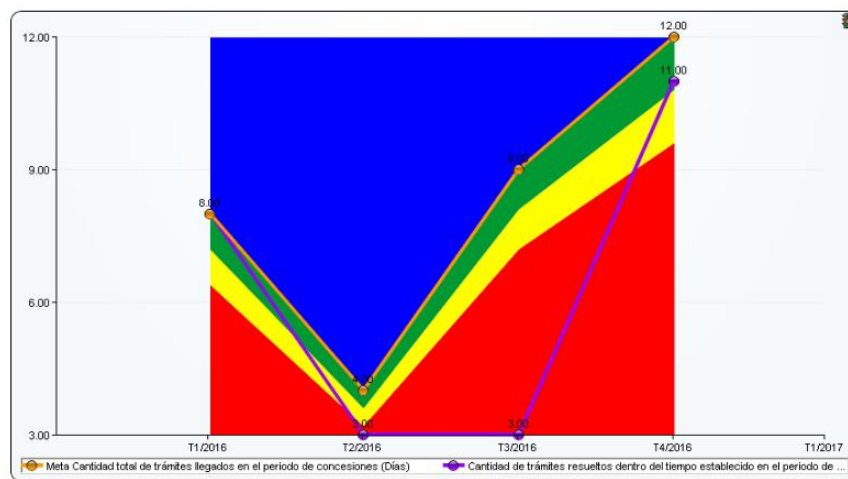
Efectos

Demora en la respuesta

Soluciones

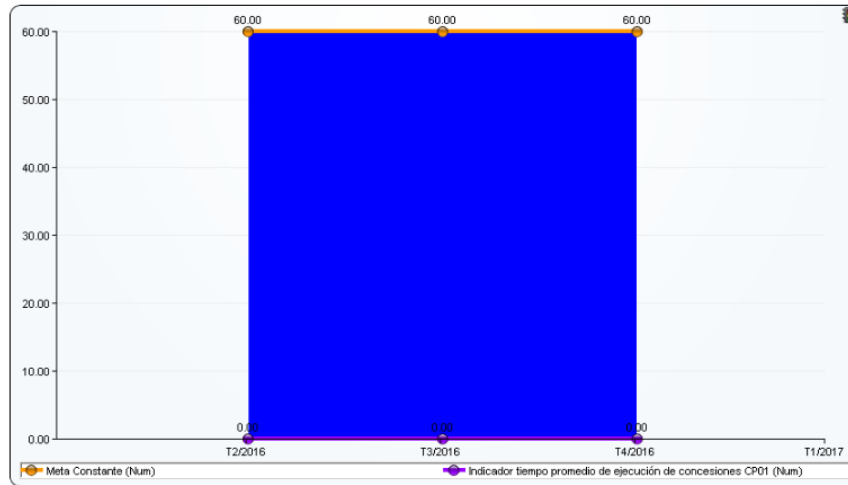
Tan pronto este toda la información se da la respuesta.

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

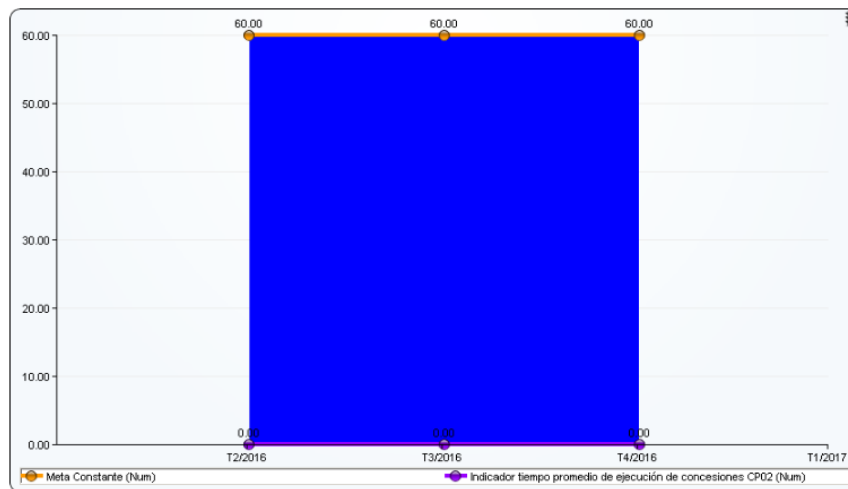


Durante el cuarto trimestre del 2016 se recibieron 12 solicitudes de las cuales fueron resueltas todas durante el tiempo estipula en el SUIT, solo 1 tramite paso del tiempo en solo 3 días.

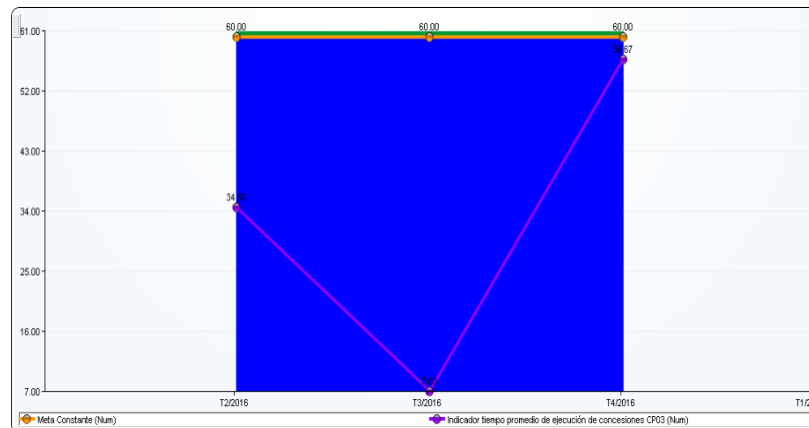
9.5. Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP01



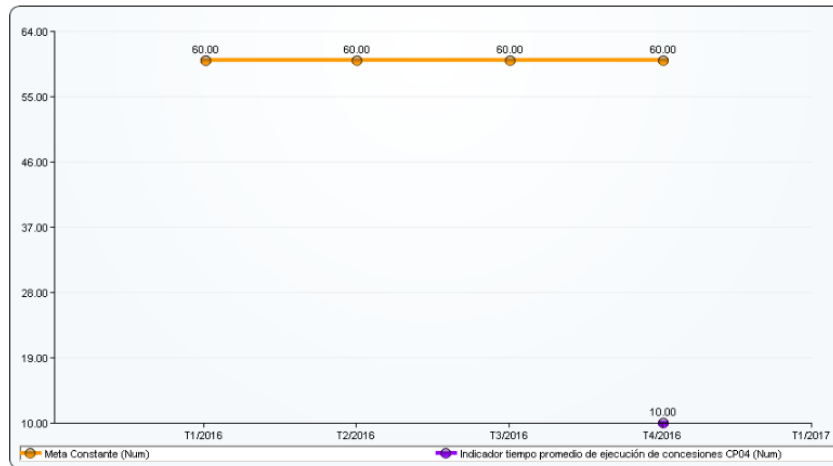
9.6. Indicador tiempo promedio de ejecución de concesiones CP02



9.7. Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP03

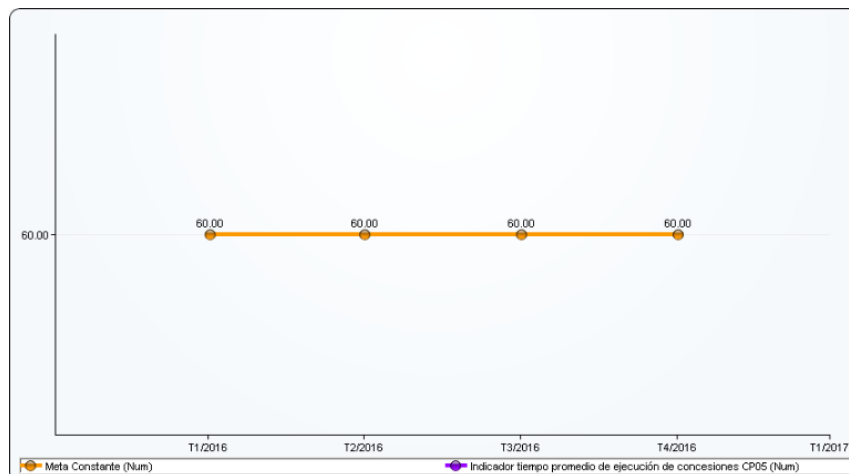


9.8. Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP04

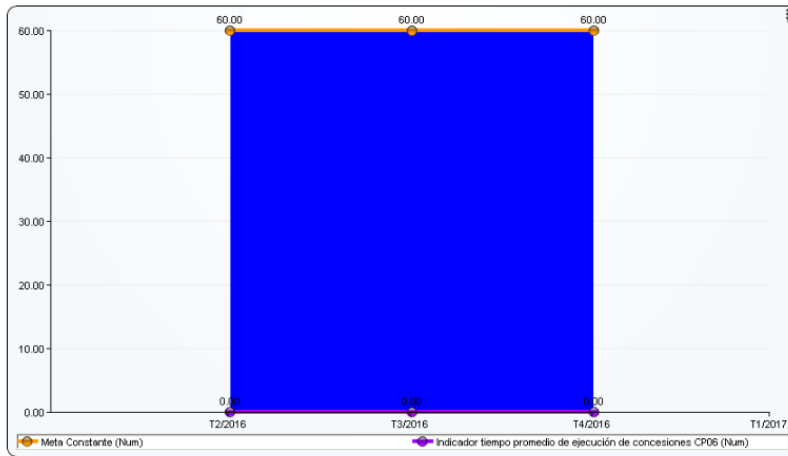


La meta establecida para las concesiones en el SIMEC es de 60 días calendario, sin embargo acuerdo la resolución 0489-2015, mediante el cual se establecen los criterios y procedimientos para el trámite de concesiones, para marinas, clubes náuticos y bases náuticas; se establecen diferentes tiempos teniendo en cuenta la pre-factibilidad, estableciéndose menos tiempo los tramites en las capitanías. Teniendo en cuenta lo anterior el valor consignado en este indicador fue de 10 días, pero la fórmula establecida en el SIMEC, lo toma como si fuera una oportunidad de mejora; por lo tanto se sugiere se corrija la fórmula del SIMEC en el indicador o se cree uno nuevo, con el fin de que se registren solicitudes de oportunidades de mejora.

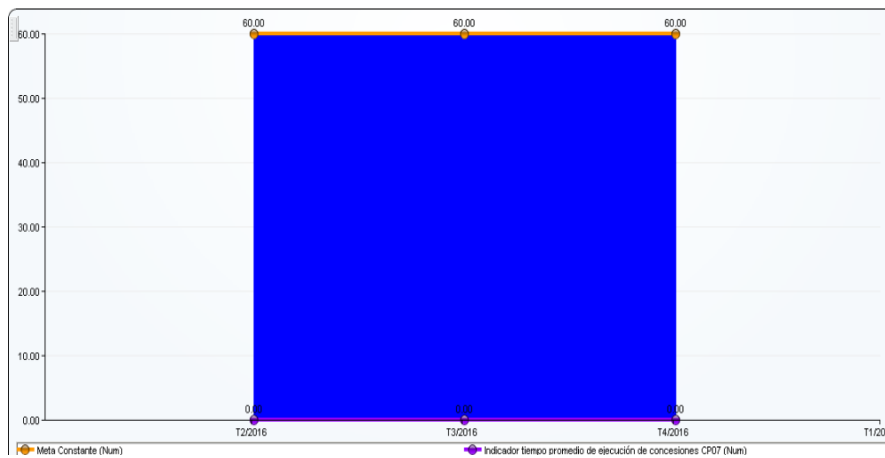
9.9. Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP05



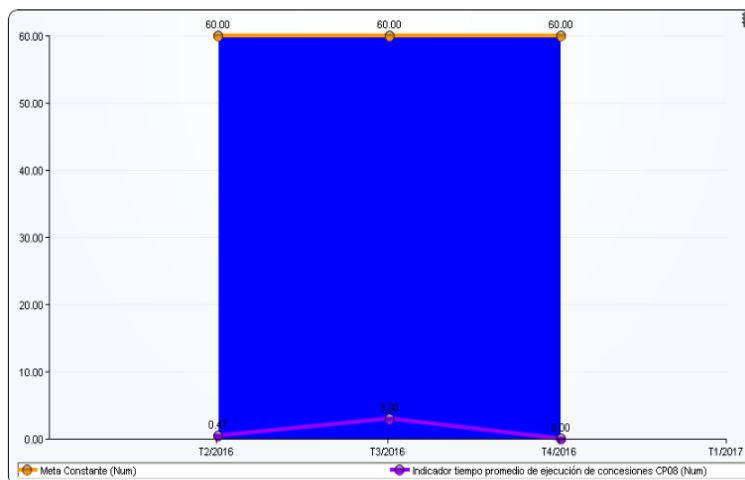
9.10. Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP06



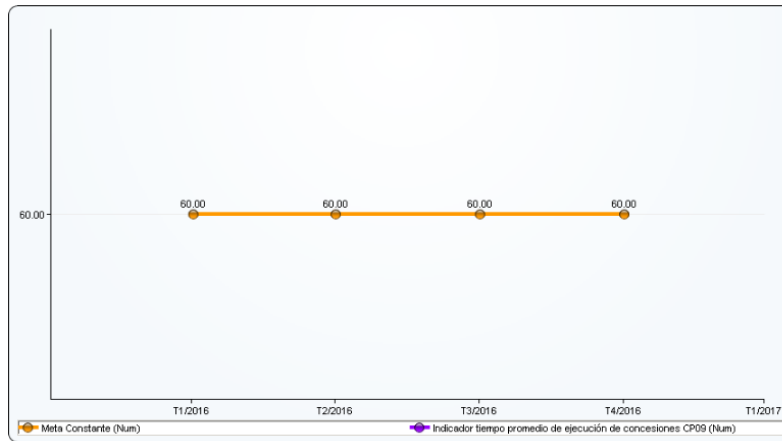
9.11. Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP07



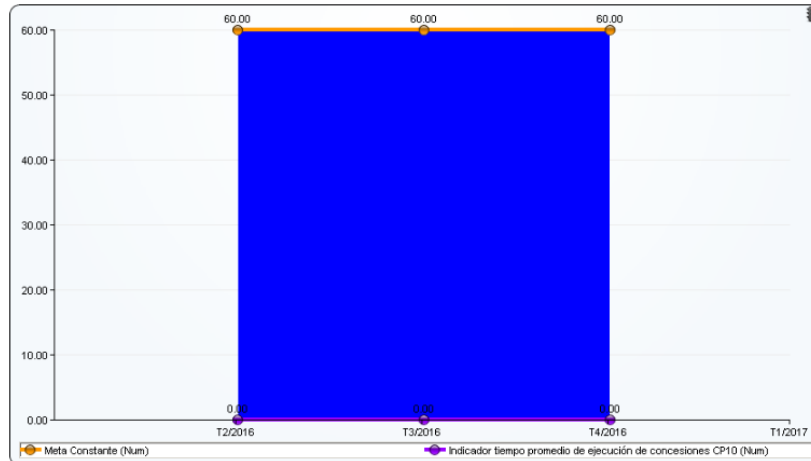
9.12. Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP08



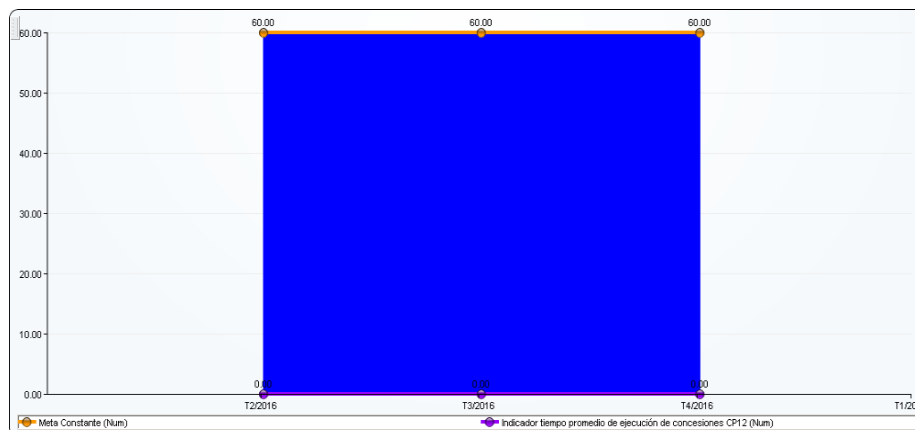
9.13. Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP09



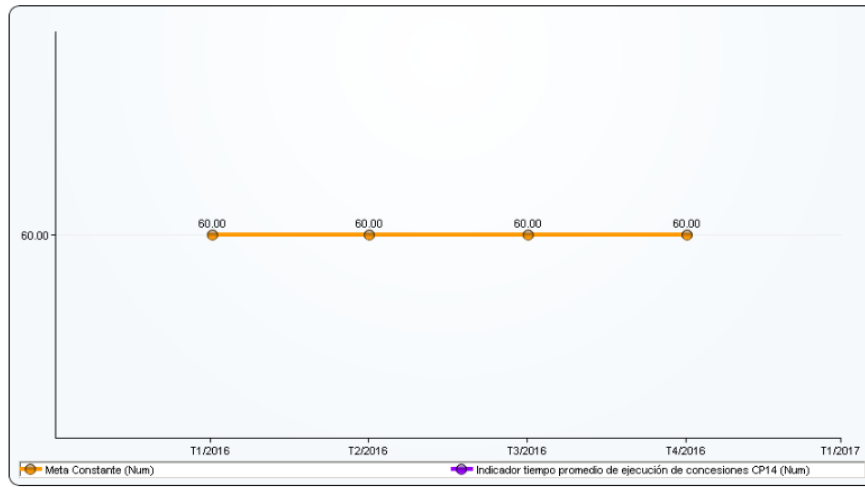
9.14. Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP10



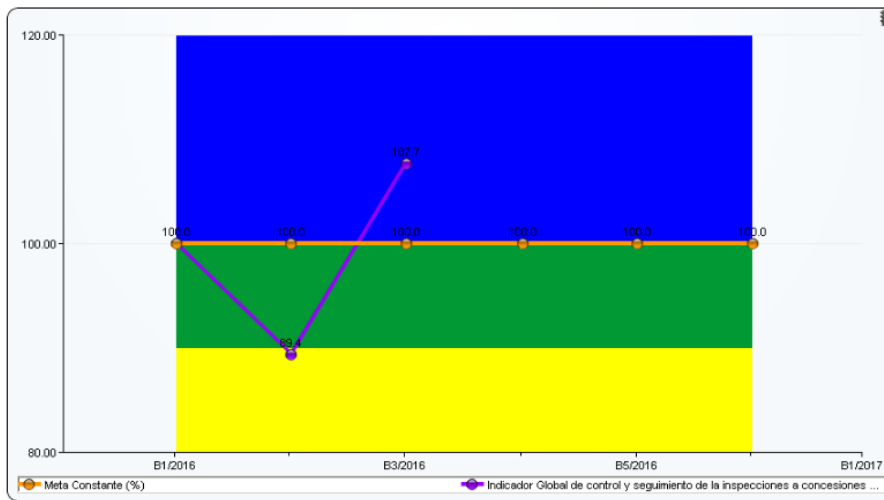
9.15. Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP12



9.16. Indicador Tiempo Promedio de Ejecución de Concesiones CP14

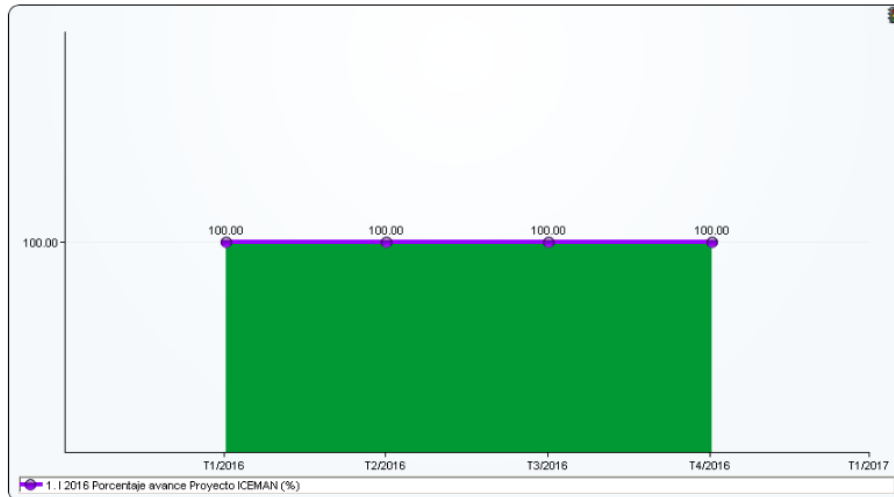


9.17. Indicador Global de Control y Seguimiento de la Inspecciones a Concesiones y Playas SC



10. INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA MARINA Ë M8

10.1. Porcentaje avance Proyecto ICEMAN I-2016



De acuerdo al informe de Gestión M8-FOR-003, Anexo A, el Proyecto reporta para el Trimestre el cumplimiento del 100% del proyecto.

Se da inicio a la III Expedición Antártica "Almirante Padilla", a bordo del ARC 20 de Julio, el cual zarpó de la Cartagena el 16 de Dic16, en esta expedición se desarrollarán 06 propuestas de Investigación como:

- Caracterización del comportamiento de variables físicas en el área de estudio.
- Análisis de la variabilidad interanual del oleaje y el nivel del mar
- Análisis de las condiciones de oleaje bajo la presencia de hielo flotante
- Análisis de la dinámica de nutrientes y variabilidad de contaminantes en el Estrecho de Gerlache.
- Evaluación de las propiedades bio-ópticas del Estrecho de Gerlache.
- Levantamiento batimétrico para la elaboración de la carta náutica

Se realizó el cumplimiento a satisfacción de los contratos y se realizó el respectivo cierre. Se realizan las gestiones necesarias con GPLAD para obtener el presupuesto faltante para la adquisición de la dotación.

Causas

Se cumple a satisfacción con las actividades.

Se adquirió la dotación a través del contrato 208 . GINRED4-2016.

Efectos

Se cumplió a satisfacción con los contratos, se hizo el respectivo cierre de estos.

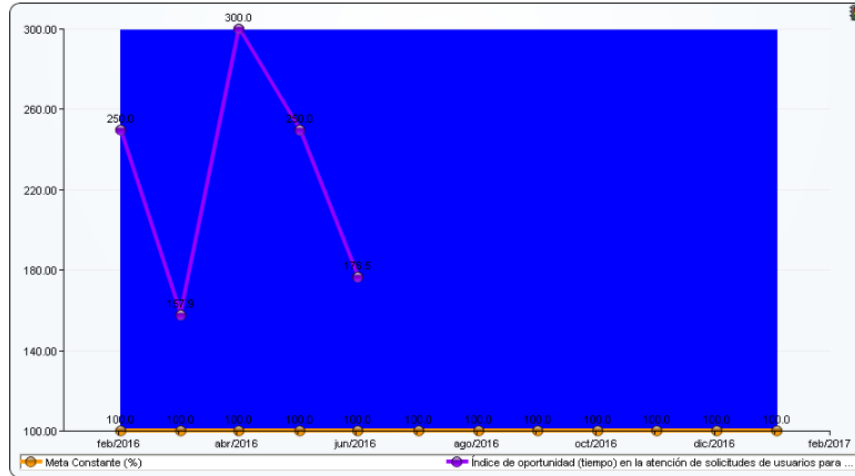
El personal designado para embarcarse en la Expedición se embarca sin novedad.

Soluciones

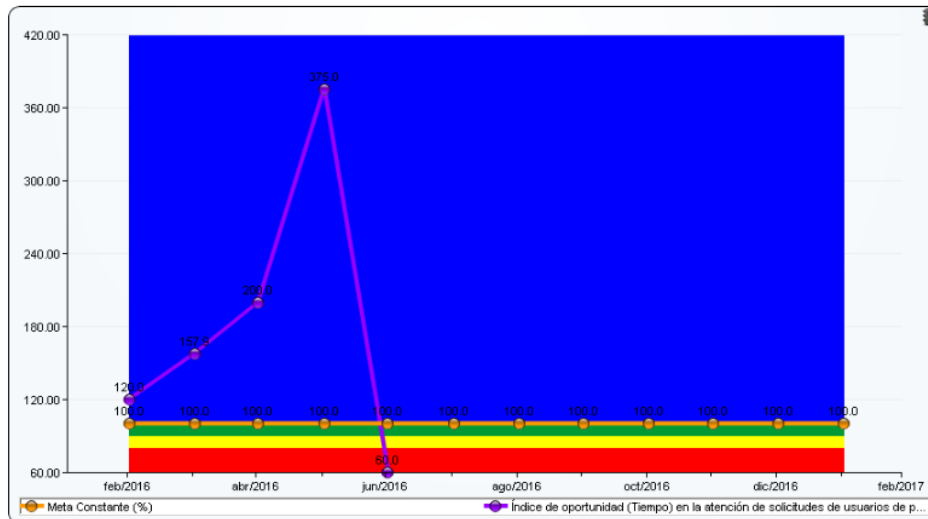
Teniendo en cuenta el reporte de cumplimiento al 100% del proyecto, no aplica relacionar soluciones.

11. GESTIÓN MARÍTIMA È M9

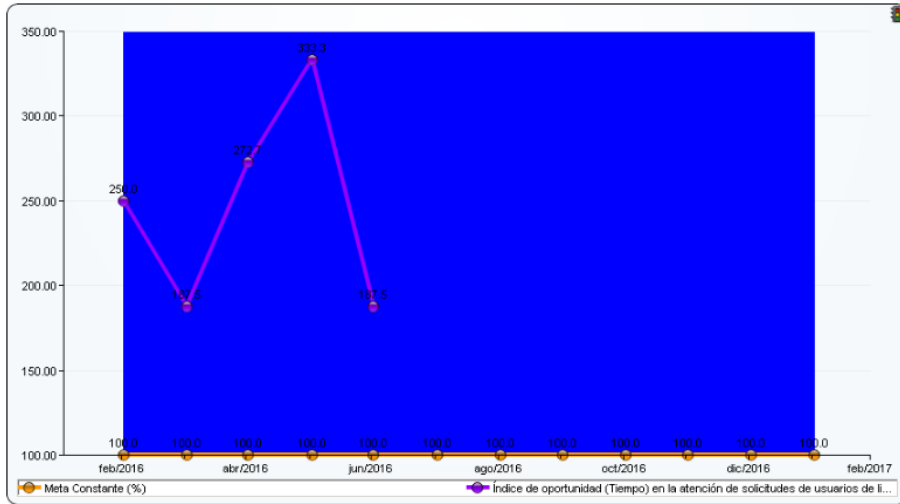
11.1. Índice de Oportunidad (Tiempo) en la Atención de Solicitudes de Usuarios para los Trámites de Gente de Mar (Títulos, Licencias, DIM y Permisos de Ascenso de la Gente de Mar)



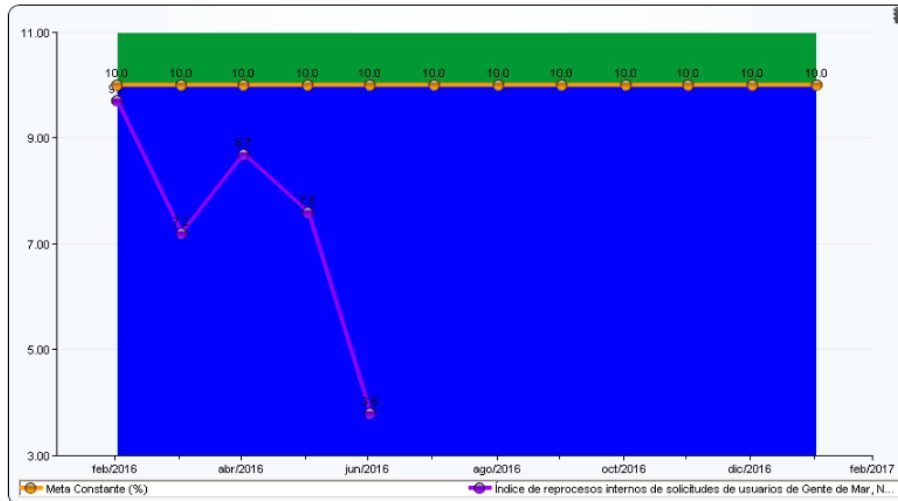
11.2. Índice de Oportunidad (Tiempo) en la Atención de Solicitudes de Usuarios de para los Trámites de Naves (Permisos de Operación, Matricula, Autorización de Modificación y Permisos de Construcción)



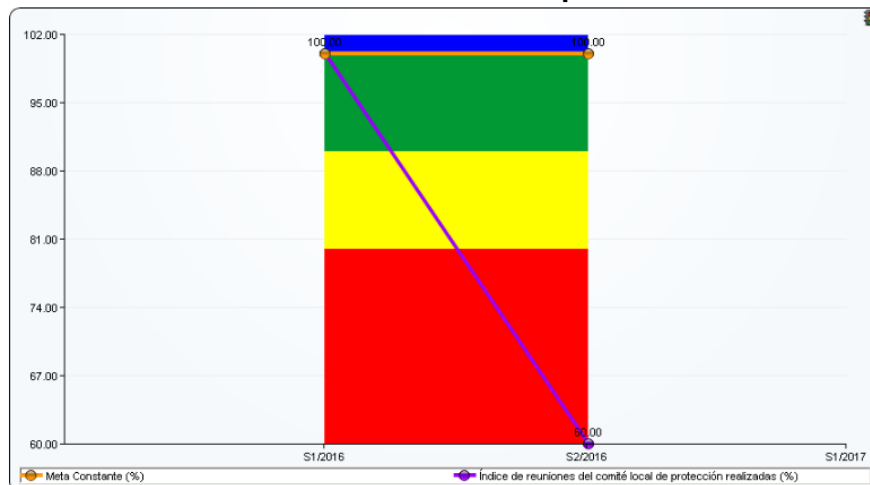
11.3. Índice de Oportunidad (Tiempo) en la Atención de Solicitudes de Usuarios de Licencias de Empresas de Servicios Marítimos



11.4. Índice de Reprocesos Internos de Solicitudes de Usuarios de Gente de Mar, Naves y Empresas



11.5. Índice de reuniones del comité local de protección realizadas



No se realizaron reuniones en CP3, CP5, CP7, CP8 y CP9

Causas

Falta de conocimiento y capacitación de personal, retiro de personal de responsables, falta de planeación.

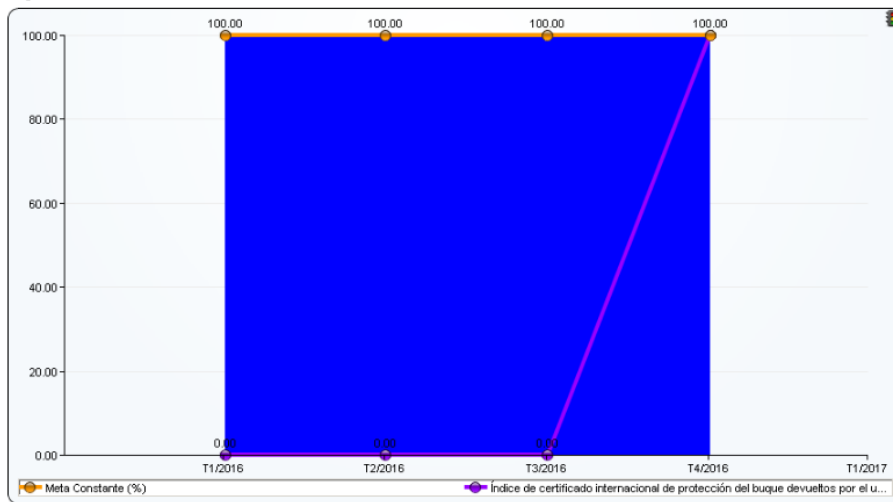
Efectos

Impacto negativo de la imagen Dimar, como autoridad marítima.

Soluciones

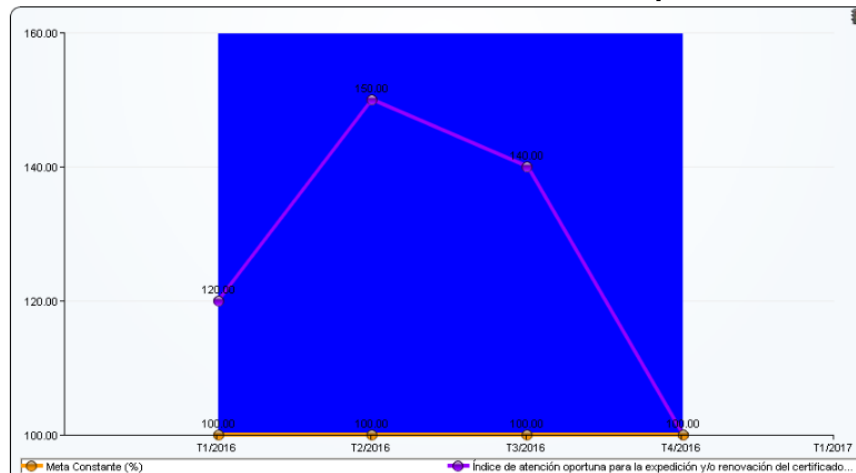
Capacitar al personal de OPAR nuevos, recabar la orden a los capitanes de puerto de la obligatoriedad de la realización de las reuniones.

11.6. 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.

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

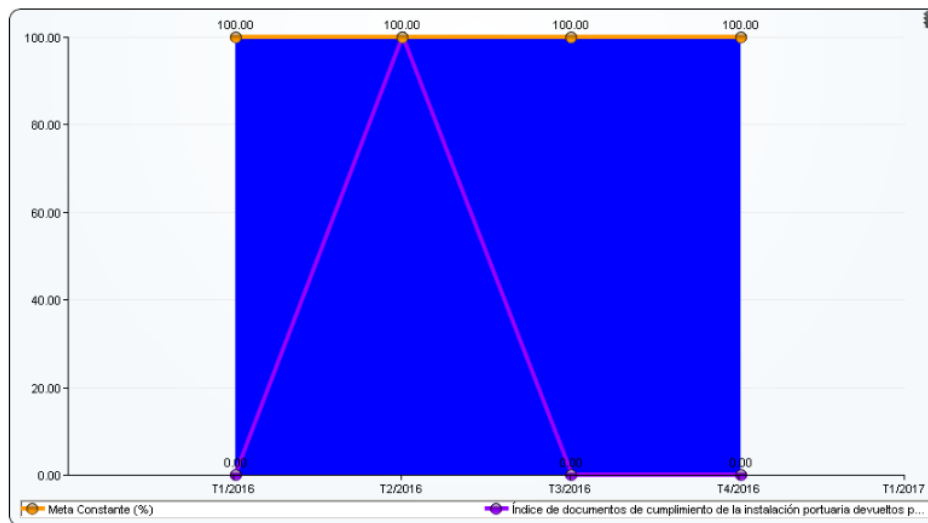


Durante el año 2016 se expidieron 8 certificados internacionales de protección de buques en un tiempo promedio de 12.6 días. Lo anterior muestra eficiencia del proceso en este trámite, afectando positivamente la imagen de Dimar ante el gremio marítimo.

Efectos

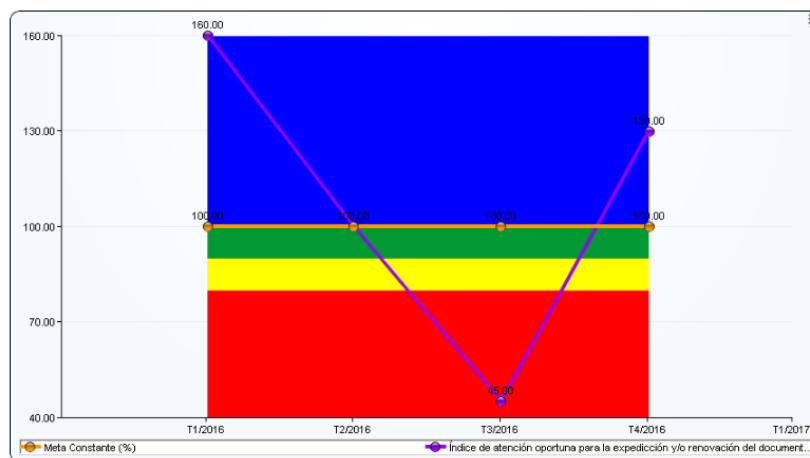
Impacto positivo en la imagen de DIMAR, como una entidad eficiente y ágil para este tipo de trámites.

11.8. 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.

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



Durante el año, se evidencia un promedio de 17.5 días para la expedición de los documentos de cumplimiento de las instalaciones portuarias, dicha cifra se encuentra muy cerca del límite establecido de 20 días. Lo anterior se debió a que durante el tercer semestre uno de los OPAN del proceso, se excusó e hizo uso de vacaciones, lo cual evidencio la falta de personal del proceso afectando los tiempos de atención. El proceso de protección marítima ha perdido 02 personas en un lapso menor a 6 años.

Causas

Falta de personal.

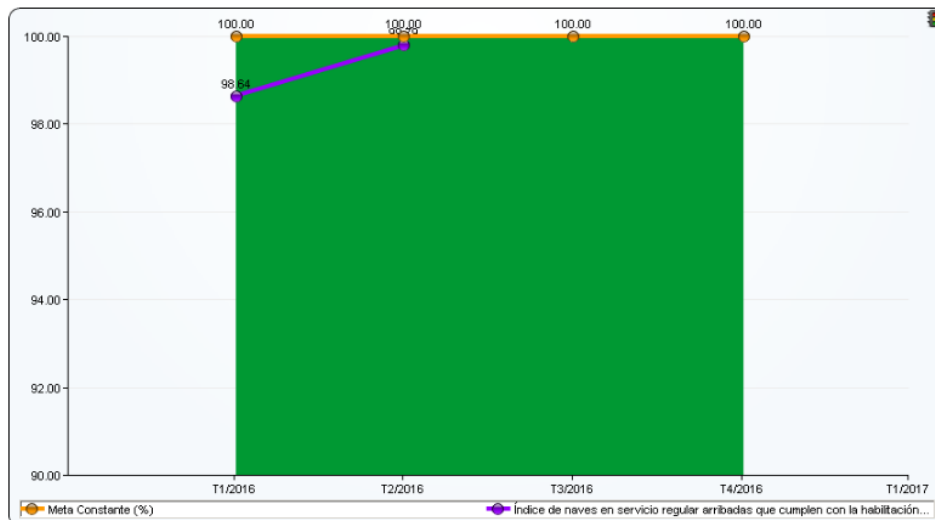
Efectos

Impacto negativo en la imagen de DIMAR, como una entidad ágil y eficiente.

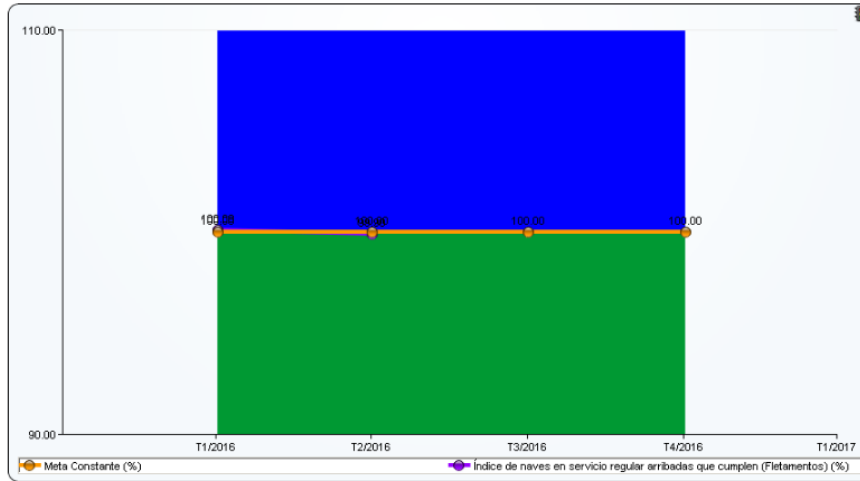
Soluciones

Dotar al proceso de protección marítima de más personal capacitado.

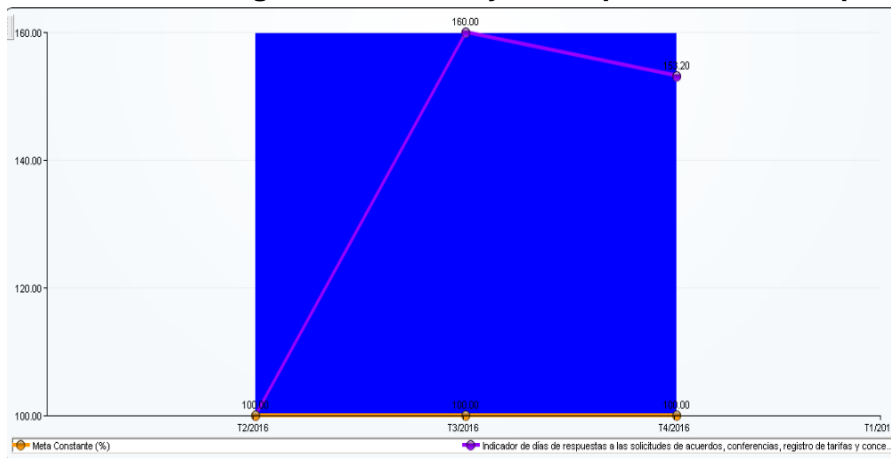
11.10. Índice de Naves en Servicio Regular Arribadas que Cumplen con la Habilitación y Permiso de Operación



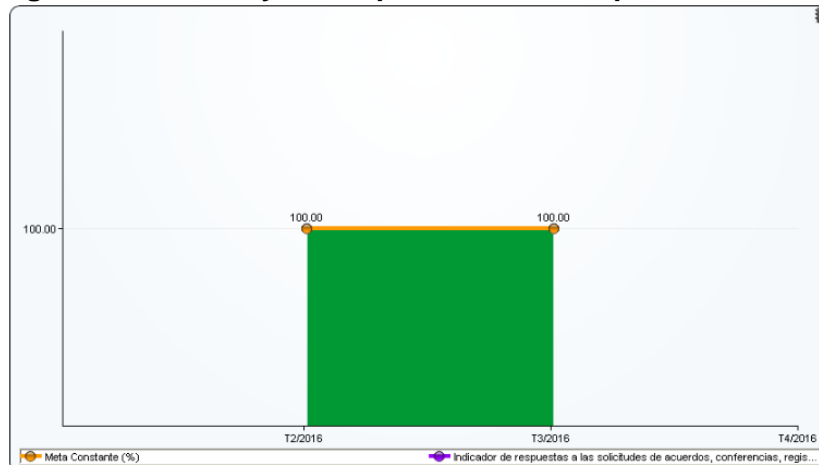
11.11. Índice de Naves en Servicio Regular Arribadas que Cumplen (Fletamentos)



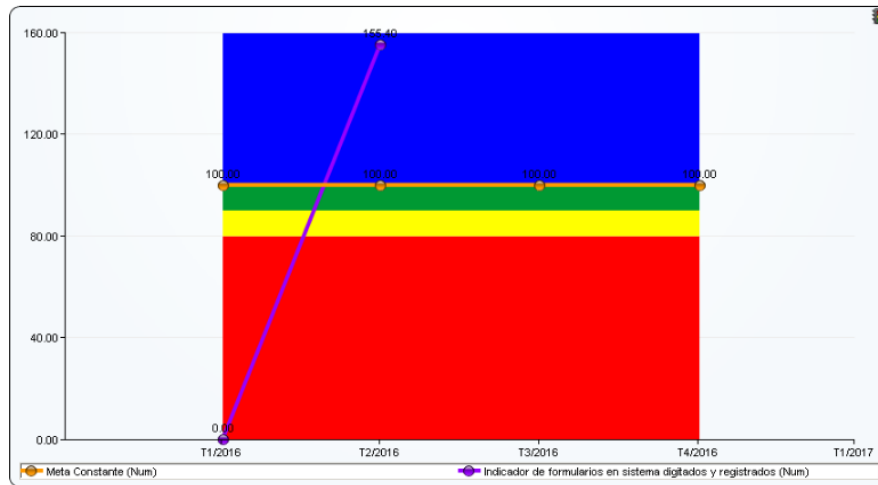
11.12. Indicador de Días de Respuestas a las Solicitudes de Acuerdos, Conferencias, Registro de Tarifas y Conceptos sobre Transporte



11.13. Indicador de Respuestas a las Solicitudes de Acuerdos, Conferencias, Registro de Tarifas y Conceptos sobre Transporte

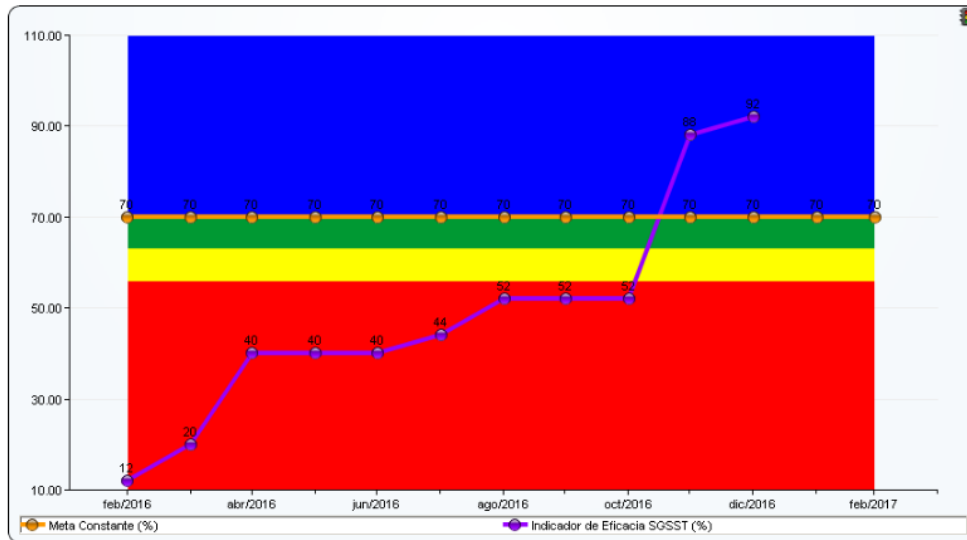


11.14. Indicador de Formularios en Sistema Digitados y Registrados



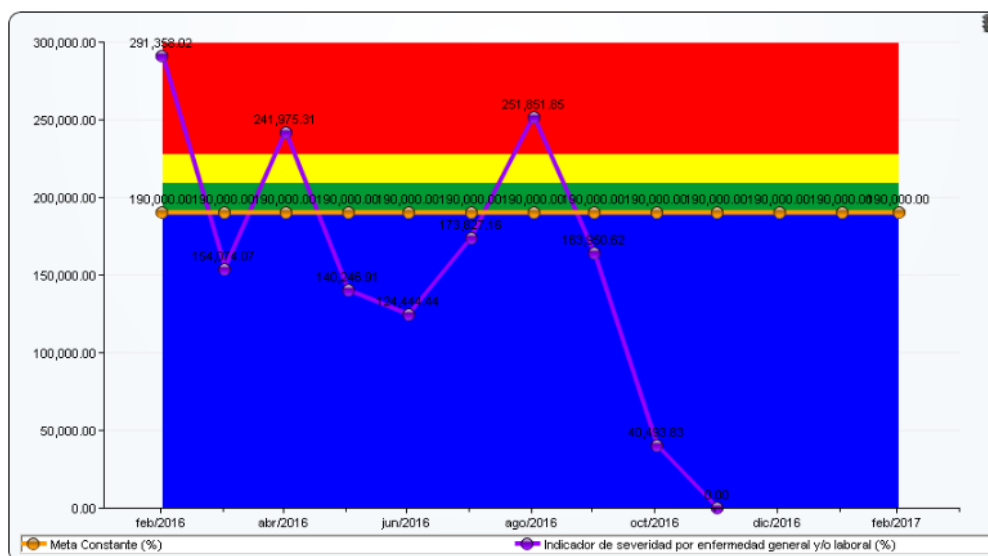
12. GESTIÓN DE PERSONAL - A1

12.1. Indicador de Eficacia SGSST

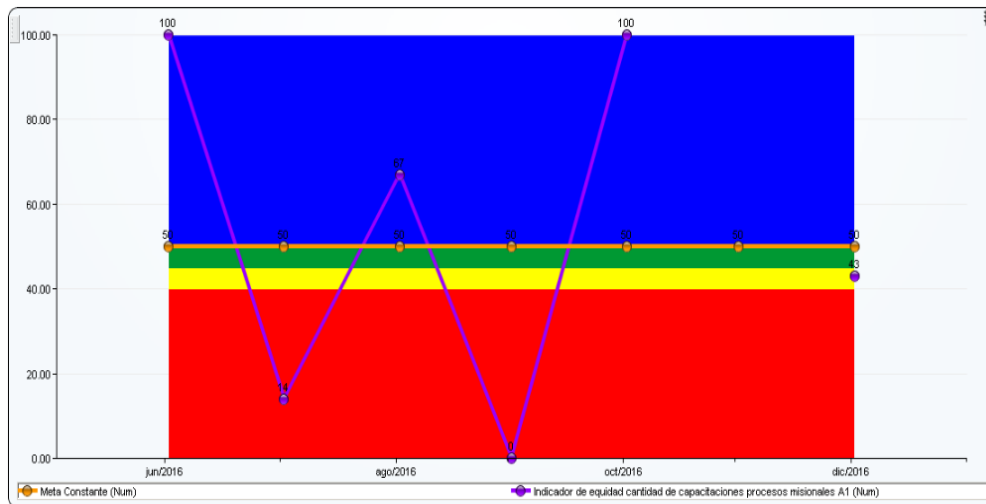


Se lograron cumplir con 24 actividades de las 25 programadas para el año 2016. Dentro de las mismas se encuentran las actividades realizadas en las oficinas de medicina preventiva y seguridad e higiene industrial. En el anexo en la HOJA ACTIVIDADES 2016 - SIMEC se encuentra el cronograma de actividades que se llevó a cabo. Hay que tener en cuenta que se agruparon las actividades en 25; sin embargo el nivel de carga es mucho mayor y por cada actividad aproximadamente se comprenden entre 5 y 8 tareas para cumplir con la actividad.

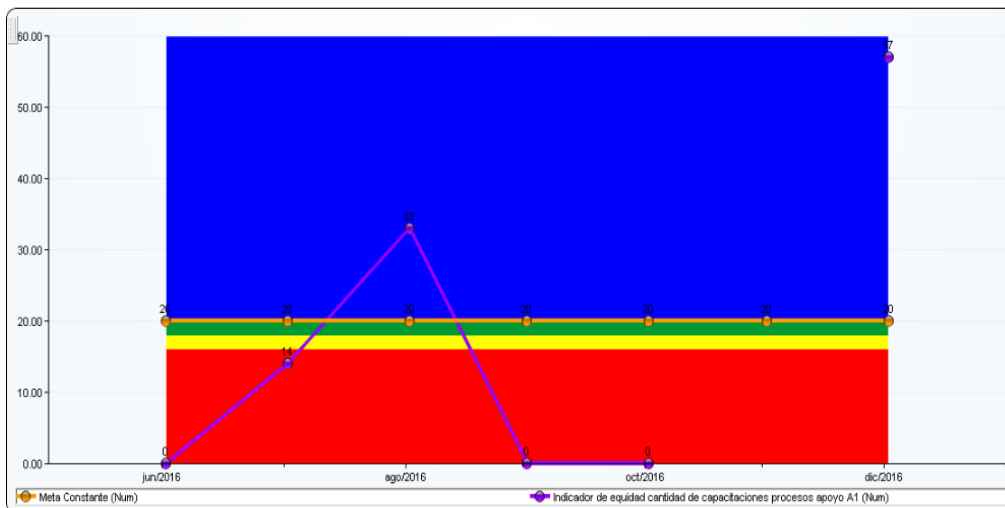
12.2. Indicador de Severidad por Enfermedad General y/o Laboral



12.3. Indicador de Equidad Cantidad de Capacitaciones Procesos Misionales A1

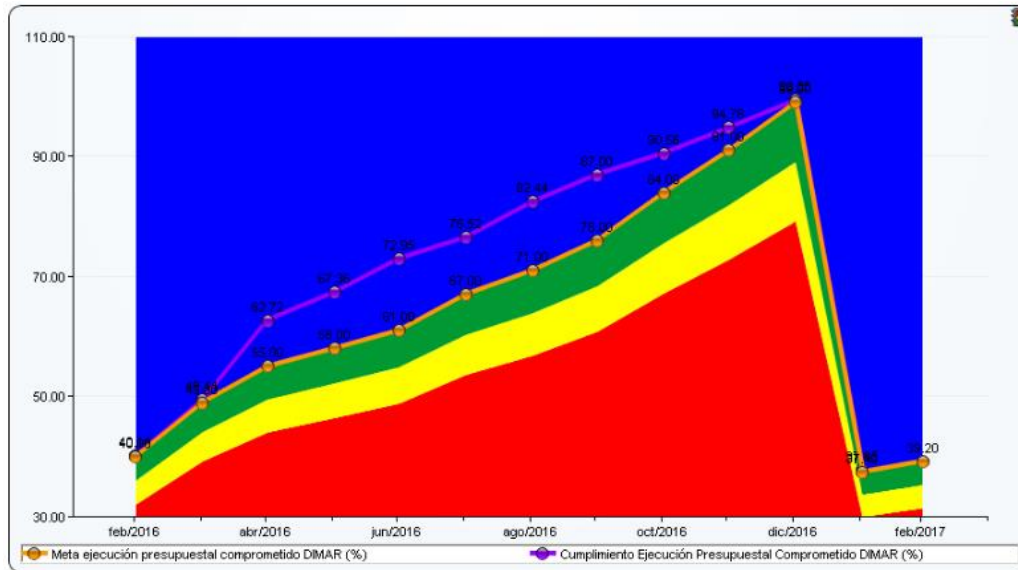


12.4. Indicador de Equidad Cantidad de Capacitaciones Procesos Apoyo A1



13. GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA - A2

13.1. 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 2016, presenta un avance a nivel de compromisos del 99.36% en general, y por concepto del gasto así:

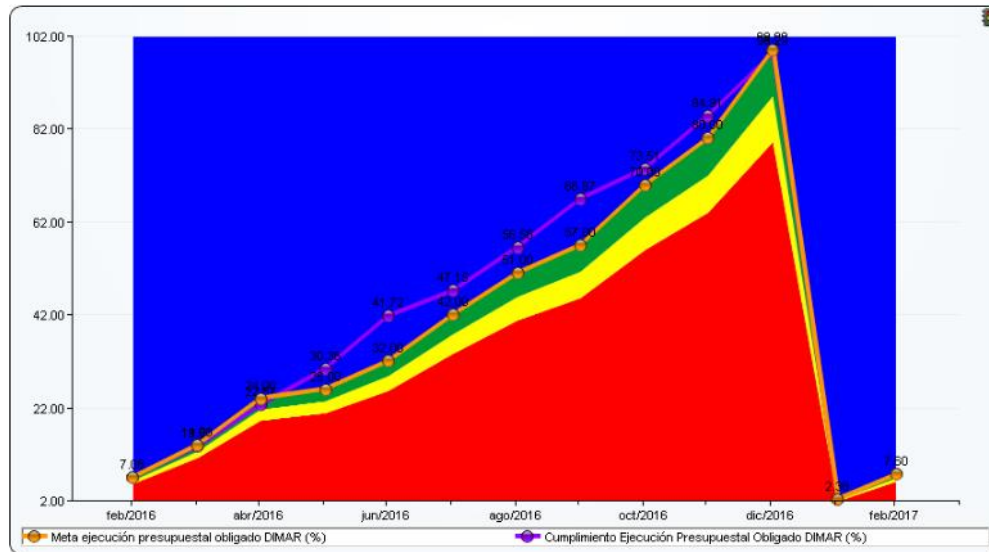
- Gasto comprometido
- Gastos de funcionamiento 99.15%
- Inversión 99.69%
- Total: 99.36%

De acuerdo con los porcentajes presentados, me permito informar que la entidad cumple frente a las metas internas establecidas de compromisos, encontrándose por encima del promedio esperado.

Por lo anterior me permito dar al detalle a nivel de compromisos:

- Gastos de Personal en total \$ 25.773.492.253,39 y con un porcentaje del 98.29%
- Gastos Generales en total \$ 47.556.898.961,14 y con un porcentaje del 99.72%
- Transferencias en total \$ 246.824.839,00 y con un porcentaje del 83.80%
- Inversión en total \$ \$ 45.531.906.792,89 y con un porcentaje del 99.69%

13.2. 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 2016, presenta un avance a nivel de obligaciones del 98.29% en general, y por concepto del gasto así:

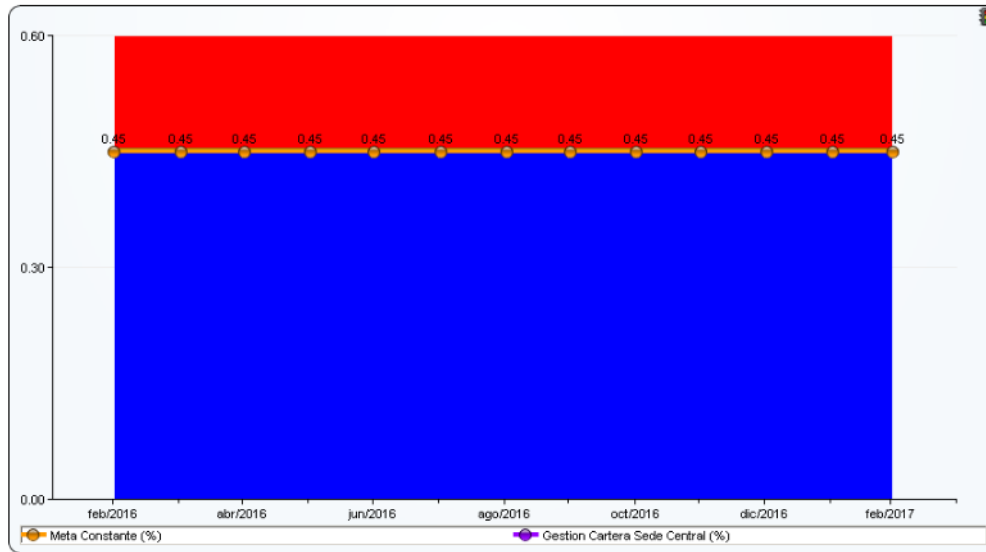
- Gasto comprometido
- Gastos de funcionamiento 97.91%
- Inversión 98.90%
- Total: 98.29%

De acuerdo con los porcentajes presentados, me permito informar que la entidad cumple frente a las metas internas establecidas de obligaciones, encontrándose por encima del promedio esperado.

Por lo anterior me permito dar al detalle a nivel de obligaciones:

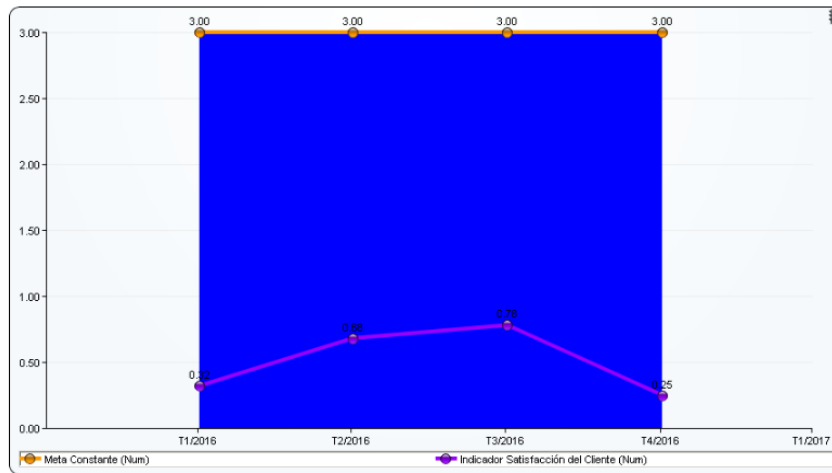
- Gastos de Personal en total \$ 25.773.492.253,39 y con un porcentaje del 98.29%
- Gastos Generales en total \$ 46.639.526.524,86 y con un porcentaje del 97.80%
- Transferencias en total \$ 246.824.839,00 y con un porcentaje de 83.80%
- Inversión en total \$ 45.169.219.715 y con un porcentaje del 98.90%

13.3. Gestión Cartera Sede Central



14. GESTIÓN INFORMÁTICA Y DE COMUNICACIONES È A3

14.1. Indicador Satisfacción del Cliente



Causas

La causa principal de que el indicador se mantenga en azul obedece al trabajo persuasivo realizado por las personas de soporte realizando el acompañamiento al usuario final para que realice el cierre y calificación del servicio.

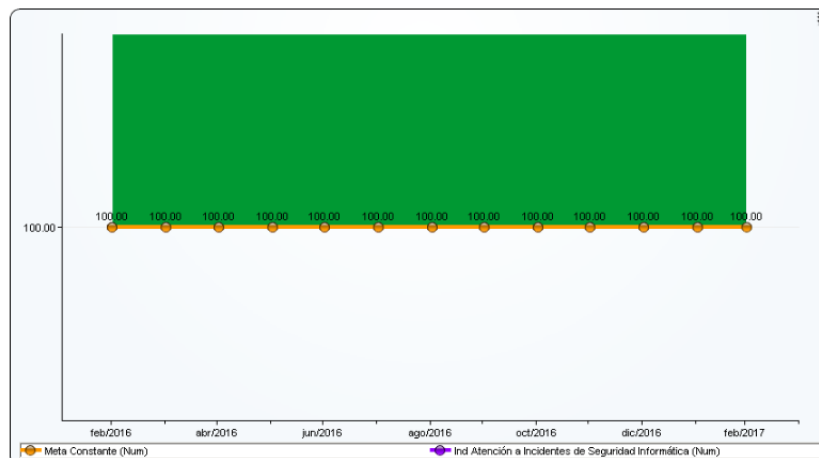
Efectos

Se tiene como efecto que al realizar el cierre oportuno de los casos abiertos se obtiene una mayor certeza del verdadero nivel de satisfacción del usuario final.

Soluciones

Velar para que los usuarios realicen el registro de los casos en el sistema y así mismo seguir realizando el acompañamiento para el cierre y la calificación de los mismos.

14.2. Ind Atención a Incidentes de Seguridad Informática



Se realizan los análisis de vulnerabilidades a las aplicaciones de DIMAR, tanto de manera interna, como por parte del proveedor externo evidenciando la aplicación de las buenas practicas así como las recomendaciones para fortalecer los esquemas de seguridad de los sitios, así mismo las políticas y ajustes a los sistemas de protección perimetral, para evitar focos de vulnerabilidades, siempre en el marco de la actualización de las herramientas de UTM y seguridad perimetral como Imperva.

Causas

El creciente intento de ataques a los dominios militares y Gubernamentales, así como de grupos Hacktivistas en el país con fines a entidades del estado, así mismo la evolución en los malware y los APT (Ataques persistentes avanzados) que se crean con el fin de atacar y vulnerar las plataformas tecnológicas existentes en el mundo y que atañen a lo existente en DIMAR, y a las publicaciones que apoyan las actividades misionales y de apoyo se ven impactadas, en el mes de Diciembre se presentó un incidente de seguridad el cual radico en un ataque de denegación de servicios al sistema de antispam de la entidad.

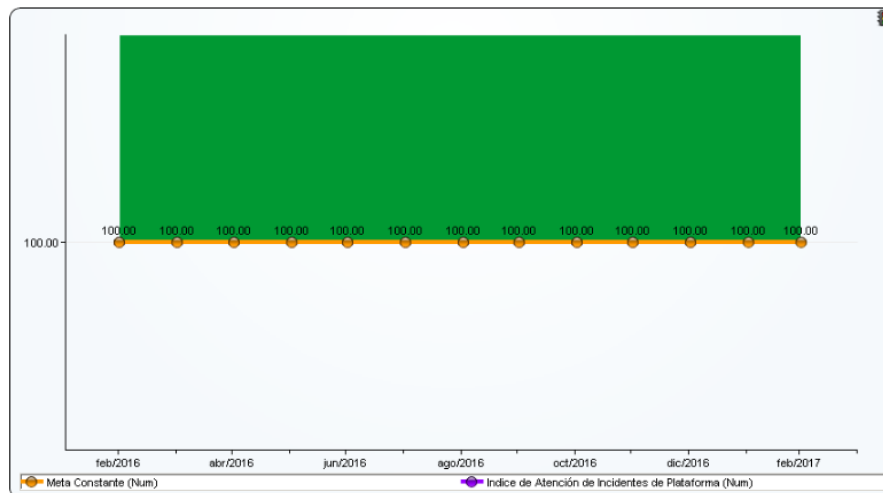
Efectos

Vulnerabilidades en los aplicativos que pueden ser aprovechados por los grupos Hacktivistas para cometer cibercrimes y danos a las infraestructuras lógicas de la entidad, así mismo pueden causar efectos sobre los aplicativos publicados en Internet y plataformas en línea que existen y soportan la autoridad marítima, por ello el ataque dirigido al servicio de antispam, produjo una indisponibilidad de 06 horas del servicio de correo dado que al no estar disponible el antispam, no permite realizar recibo ni entrega de correos electrónicos.

Soluciones

Se toma plan de choque colocando la contingencia de antispam, pero esta fue también atacada, paso a seguir se restableció de los backup la configuración del antispam, y se cambió topología de conexión del mismo.

14.3. Índice de Atención de Incidentes de Plataforma



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

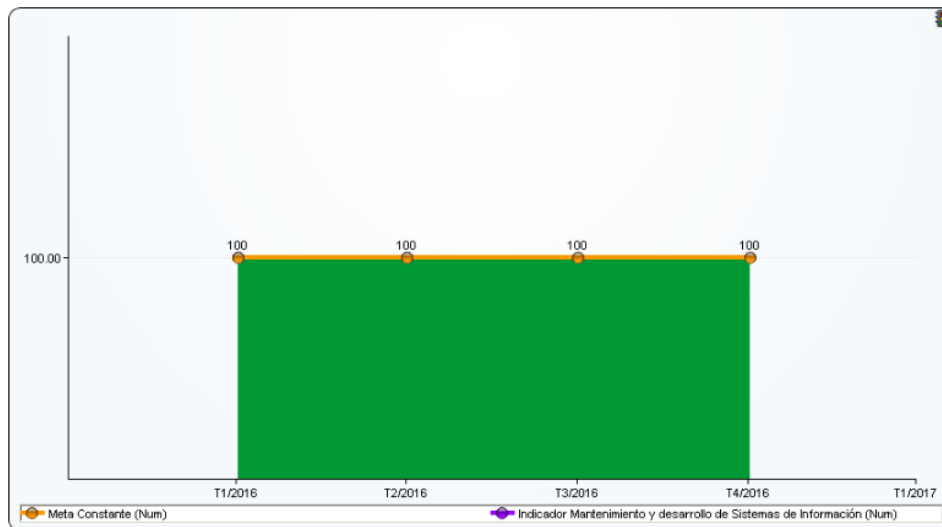
Causas

Se agregan protocolos y procedimientos de monitorización en donde se revisa mediante aplicación el estado y variable de los servidores y servicios

Efectos

Se puede realizar un diagnóstico y elaborar planes preventivos en la plataforma, llevando a que los cambios necesarios puedan realizarse antes de que ocurran incidentes que afecten la funcionalidad de la plataforma.

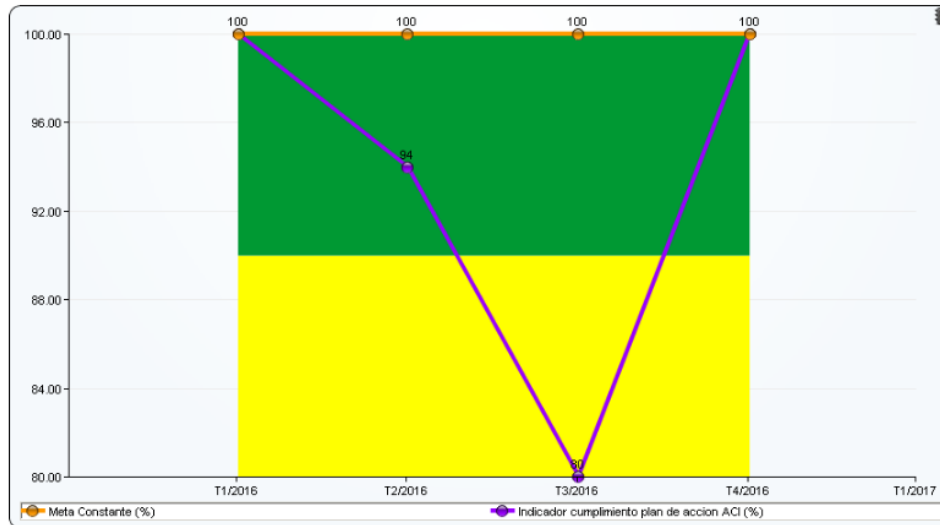
14.4. Indicador Mantenimiento y Desarrollo de Sistemas de Información



Se atendieron las modificaciones solicitadas para los sistemas SIVEV, Faros y Boyas, modificaciones las cuales mejoran las funcionalidades de los sistemas y en algunos casos fortalecen debilidades o novedades encontradas.

15. EVALUACIÓN E E1

15.1. Indicador Cumplimiento Plan de Acción ACI



Efectos

El presente indicador permite medir el grado de cumplimiento de las auditorías planeadas para un periodo específico de tiempo. Cada auditoría realizada alimenta el indicador una vez el auditor hace la entrega de los informes correspondientes.

El plan de acción del Grupo de Control Interno para el cuarto trimestre del año 2016 contempla el reporte de 39 informes, de los cuales 12 corresponden a la categoría A (Informes de Ley), 7 a la categoría B (Seguimiento), 5 a la categoría C (Programa de Auditorías Integrales), 13 a la categoría D (Programa de Auditorías) y 2 a la categoría E (Fomento de la Cultura del Control). Reportando un cumplimiento del 100%, de acuerdo a las actividades planificadas.

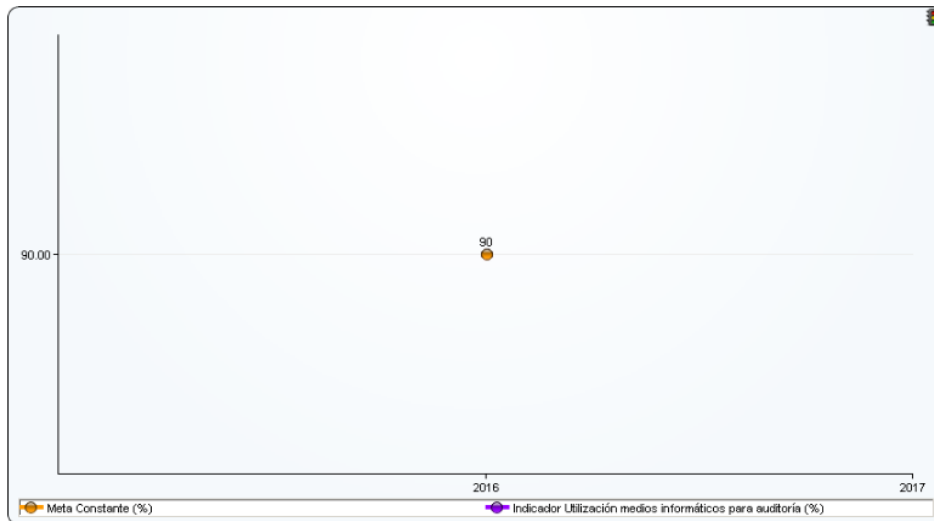
Al comparar este resultado con la medición realizada en el tercer trimestre para el mismo indicador (80%), se evidencia un incremento en el nivel de cumplimiento del 20%.

Al comparar dicho indicador con el reporte de cumplimiento del cuarto trimestre del año 2015 (89%), se evidencia un incremento del 11% en el nivel de cumplimiento. Por consiguiente, el desempeño del indicador evidencia un comportamiento ascendente entre los años 2015 y 2016.

El cumplimiento al 100% del indicador genera los siguientes impactos:

- Aporte a la cultura de la planeación en Dimar. Actuar conforme se planea.
- Eliminación de sobrecostos y desgastes administrativos y logísticos.
- Máxima disminución de la improvisación al momento de realizar las auditorías.
- Identificación directa de oportunidades de mejora en cada uno de los temas evaluados.
- Fortalecimiento del seguimiento y acompañamiento a los procesos.

15.2. Indicador Utilización medios informáticos para auditoría



Efectos

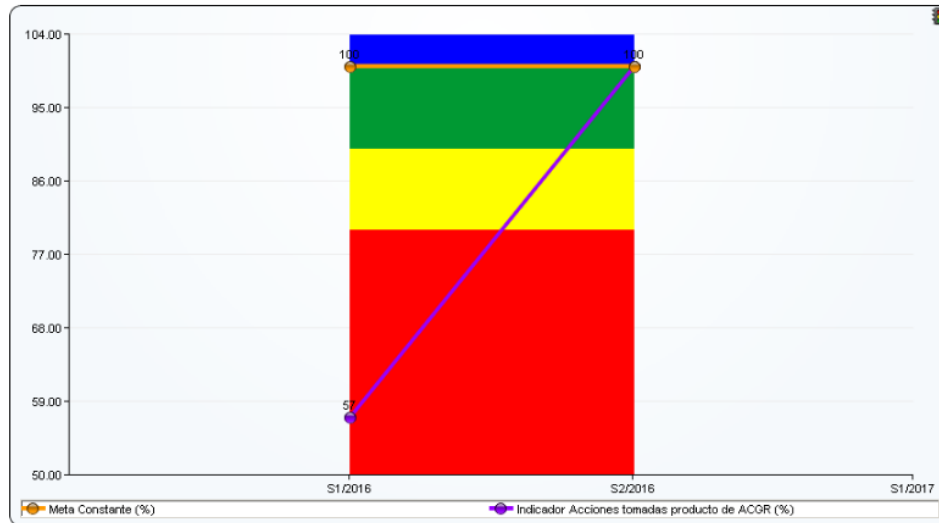
El presente indicador permite evaluar las aplicaciones informáticas que sirven de insumo para la auditoría. Cada auditoría realizada alimenta el indicador una vez el auditor hace la entrega de los informes correspondientes especificando el número de aplicaciones utilizadas en la auditoría.

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.

15.3. Indicador Acciones tomadas producto de ACGR



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 31 de diciembre de 2016, el Plan de Mejoramiento suscrito con la Contraloría se cumplió en un 100%, correspondiente a 17 hallazgos contenidos en 21 metas establecidas, de las cuales 9 metas estaban para ser desarrolladas en el segundo semestre, quedando cerrado el plan al cierre de la vigencia.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Para la fecha de elaboración del informe de los 179 indicadores de gestión activos con que cuenta la entidad el 51% reporta indicadores completos es decir con datos y análisis, 20% reporta indicadores con datos pero sin análisis y 28% no reporta información.

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. Así mismo se recomienda prestar atención a las alertas informativas (automáticas) enviadas por el SIMEC al correo electrónico, para ingresar al sistema los datos respectivos en tiempo oportuno.

La autoevaluación trimestral de los procesos es el espacio en donde los indicadores pueden ser evaluados, verificar la pertinencia de estos por los responsables y, de ser necesario, proponer cambios que aseguren su adecuación y mejoramiento continuo.

Los indicadores de proceso deben tener su respectivo análisis de datos, explicar las causas, efectos soluciones y soportes para entender a qué se debe determinado comportamiento del indicador y apoyar la toma de decisiones oportuna del proceso.

Se recomienda seguir las instrucciones que se dan en los diferentes documentos generados por el área de planeación como son la guía G2-GUI -002 Guía Formulación y Seguimiento de Indicadores frente al diseño, implementación y seguimiento de indicadores que permitan medir y evaluar el desempeño de la organización así como fortalecer su gestión institucional, el instructivo G2-INS-004 Manejo del Módulo de Indicadores del SIMEC frente a la creación, cargue de datos (gestión) y consulta de Indicadores del módulo de Indicadores del SIMEC y el formato G2-FOR-041 como herramienta donde se registrarán los datos básicos del indicador para facilitar el ingreso de datos al SIMEC.