



INFORME RESULTADOS DE INDICADORES

II Semestre
Vigencia 2019

GRUPO DE PLANEACIÓN

Tabla de Contenido

1.	<u>INTRODUCCIÓN</u>	<u>4</u>
2.	<u>METODOLOGÍA</u>	<u>4</u>
1.	<u>GESTIÓN DIRECTIVA – G1</u>	<u>5</u>
2.	<u>PLANEACIÓN ESTRATÉGICA – G2</u>	<u>8</u>
3.	<u>GESTIÓN DE RELACIONES INTERNACIONALES – G4</u>	<u>12</u>
4.	<u>GESTIÓN PARTES INTERESADAS Y COMUNICACIONES - G5</u>	<u>14</u>
4.1.	<u>ATENCIÓN AL CIUDADANO - G5.2</u>	<u>14</u>
4.2.	<u>COMUNICACIONES ESTRATÉGICAS - G5.3</u>	<u>17</u>
5.	<u>GESTIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL – M1</u>	<u>32</u>
6.	<u>GESTIÓN DE EMPRESAS DE SERVICIOS MARÍTIMO – M2</u>	<u>43</u>
7.	<u>GESTIÓN DE GENTE DE MAR – M3</u>	<u>47</u>
8.	<u>GESTIÓN DE NAVES – M4</u>	<u>60</u>
9.	<u>PROTECCIÓN MEDIO MARINO – M5</u>	<u>81</u>
10.	<u>GESTIÓN DE SEGURIDAD MARÍTIMA EN PUERTO – M6</u>	<u>84</u>
11.	<u>PROTECCIÓN MARÍTIMA – M7</u>	<u>85</u>
12.	<u>GESTIÓN DEL RIESGO POR TSUNAMI Y OTRAS AMENAZAS DE ORIGEN MARINO – M8</u>	<u>87</u>
13.	<u>GESTIÓN PARA EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LITORALES Y ÁREAS MARINAS – M9</u>	<u>88</u>
14.	<u>GESTIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO Y FLUVIAL – M10</u>	<u>95</u>

<u>15.</u>	<u>INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA MARINA – M11-----</u>	<u>97</u>
<u>14.</u>	<u>GESTIÓN DE LA REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA – M12 -----</u>	<u>98</u>
<u>15.</u>	<u>GESTIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA Y FLUVIAL - M13-----</u>	<u>100</u>
<u>14.</u>	<u>GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN HIDROGRÁFICA - M14-----</u>	<u>103</u>
<u>14.</u>	<u>GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN OCEANOGRÁFICA Y METEOROLÓGICA MARINA- M15----</u>	<u>104</u>
<u>15.</u>	<u>GESTIÓN JURÍDICA – A1-----</u>	<u>108</u>
<u>16.</u>	<u>ESTIÓN DOCUMENTAL Y DE CONTENIDO – A2 -----</u>	<u>112</u>
<u>17.</u>	<u>GOBIERNO Y GESTIÓN DE TICS – A3-----</u>	<u>115</u>
<u>18.</u>	<u>GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO – A4-----</u>	<u>118</u>
<u>18.1</u>	<u>ADMINISTRACIÓN DEL TALENTO HUMANO - A4-01-----</u>	<u>118</u>
<u>18.2</u>	<u>FORMACIÓN, CAPACITACIÓN Y ENTRENAMIENTO - A4-02-----</u>	<u>130</u>
<u>19.</u>	<u>GESTIÓN ADMINISTRATIVA, FINANCIERA Y DE INFRAESTRUCTURA – A5-----</u>	<u>131</u>
<u>19.1</u>	<u>GESTIÓN FINANCIERA – A5-01 -----</u>	<u>131</u>
<u>19.2</u>	<u>GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y LOGÍSTICA – A5-02 -----</u>	<u>134</u>
<u>19.3</u>	<u>GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPOS – A5-03-----</u>	<u>136</u>
<u>20.</u>	<u>CONTROL INTERNO INSTITUCIONAL – E1 -----</u>	<u>137</u>
<u>3.</u>	<u>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES-----</u>	<u>138</u>

1. Introducción

El presente informe consolida el desempeño del año 2019 a través de los resultados y análisis de los indicadores de gestión de los procesos y subprocesos de la Entidad.

Aquí se detallan los indicadores de cada proceso, la estadística de los resultados obtenidos con el fin que los procesos verifiquen su comportamiento y avance al cumplimiento de los objetivos propuestos para esta vigencia.

2. Metodología

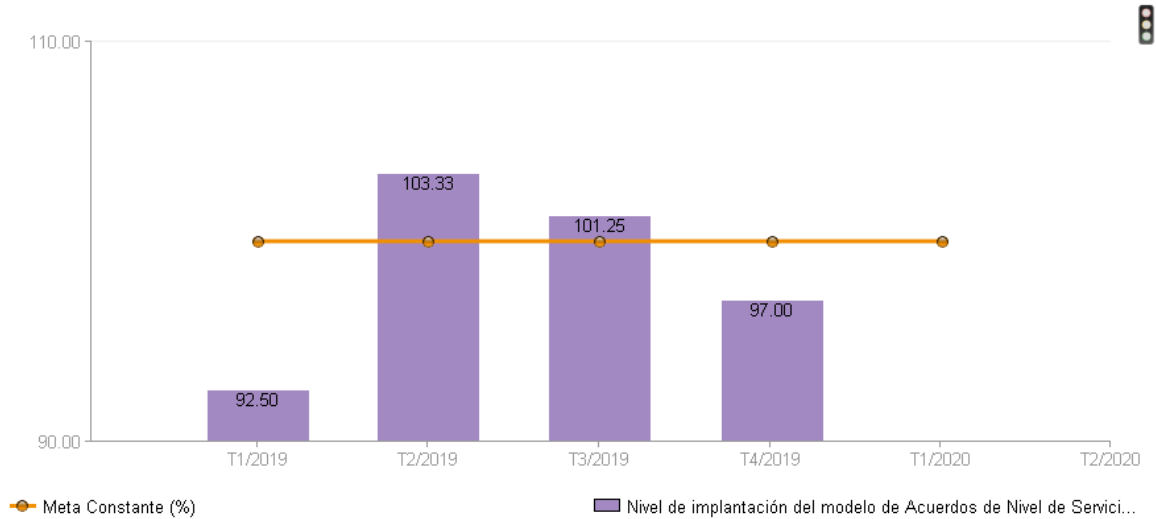
La información que se presenta a continuación es extraída del módulo de indicadores del SIMEC, la cual fue registrada directamente por los funcionarios asignados por cada uno de los procesos para tal fin, con lo cual se garantiza la confiabilidad y veracidad de este documento.

La consolidación de este informe tiene como propósito

- Medir el nivel de compromiso de los procesos con la medición y análisis de la gestión realizada en la vigencia 2019.
- Que cada responsable de proceso o subproceso de la entidad pueda realizar un ejercicio de mejora continua que contribuya a la mejora de sus indicadores de gestión y planes de trabajo ajustados al nivel de interacción de los demás procesos/subprocesos.

1. Gestión Directiva – G1

Nivel de implantación del modelo de Acuerdos de Nivel de Servicio (ANS)



Causas

El 92% es el porcentaje de cumplimiento en la implantación del modelo de Acuerdos de Nivel de Servicio (ANS) en el cuarto trimestre del año 2019.

- Se realizó el 100% de la capacitación en ANS para los procesos M9, M7 y M10. Se registró un avance del 80% para el proceso M13, quedando pendiente Capitanías de Puerto y CIOH.

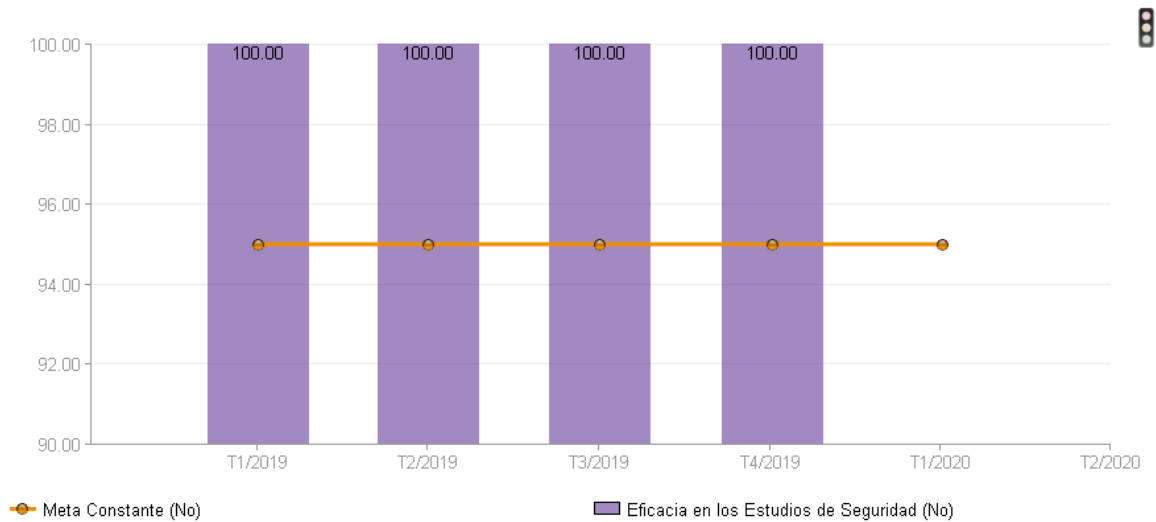
- Se alcanzó la firma de ANS para el 75% de los procesos M7, M10 y se renovó por segunda vez el ANS del Proceso M9.

- Se realizó seguimiento parcial al ANS activo del Proceso M9.

Efectos

El cumplimiento de la mayor parte de las tareas programadas, influyó para alcanzar en un alto grado la meta programada de ejecución para el periodo cuarto trimestre de 2019. Se recomienda tomar acciones para lograr la firma de los ANS programados en los procesos de Submerc.

Eficacia en los Estudios de Seguridad



Comentario

En el IV trimestre de 2019, se hicieron en a nivel nacional 207 estudios de seguridad a personas mitigando los riesgos establecidos en el proceso, además mejorando el control de ingreso y contratación del personal.

El total de los Estudios están discriminados de la siguiente manera 03 para nombramiento provisional y 204 como contratistas de prestación de servicios.

Los resultados obtenidos 11 Nivel de Riesgo Alto, 08 Nivel de Riesgo Medio y 188 Nivel de Riesgo Bajo.

Causas

En el IV trimestre del 2019 se realizaron 207 estudios de seguridad a personas a nivel nacional para el personal que será nombrado para cargos provisional y contratistas de prestación de servicio para la contratación del cuerpo de inspectores de DIMAR.

Efectos

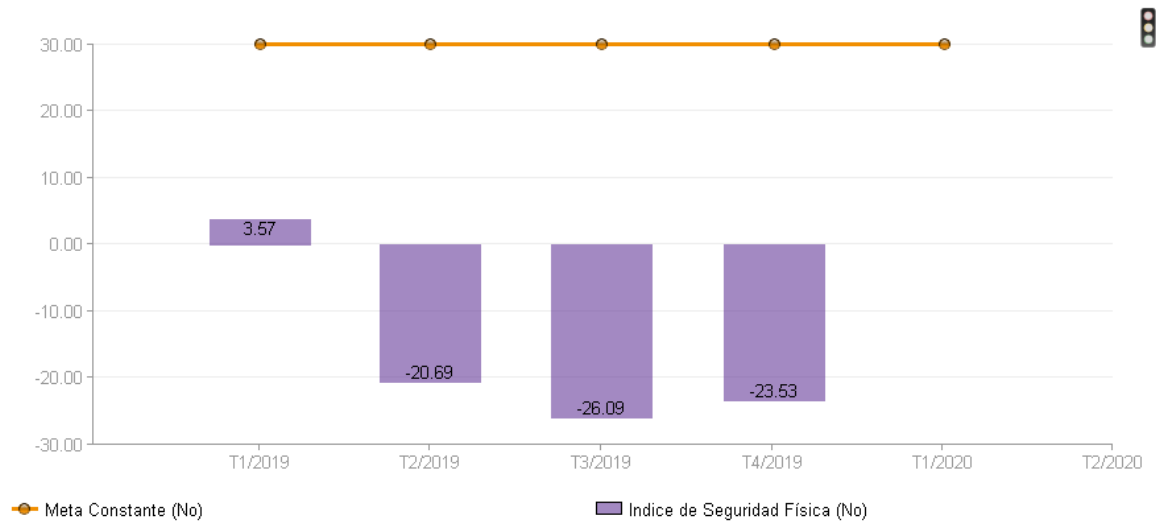
Resultado se obtuvieron:

- 11 resultado de estudios riesgo alto.
- 08 resultados estudios de riesgo medio
- 118 resultados estudios de riesgo bajo.

Soluciones

Mantener el control y actividades permanentes para mitigar el riesgo en la contratación y nombramiento de personal.

Índice de Seguridad Física



Comentario

En el IV trimestre del 2019, se pudo obtener mayor control en los procedimientos de seguridad, se dieron nuevas instrucciones de seguridad con el fin mejorar control de ingreso de paquetes y vehículos, debido a la alteración del orden público por las organización al margen de la Ley y las diferentes protestas que se han realizado en la ciudad, lo cual mayor restricciones de ingreso a causado inconformismo y po eso se denota las novedades presentadas en el control de acceso y la identificación por el CCTV.

Causas

En el IV trimestre del 2019, se pudo obtener mayor control en los procedimientos de seguridad, se dieron nuevas instrucciones de seguridad con el fin mejorar control de ingreso de paquetes y vehículos, debido a la alteración del orden público por las organización al margen de la Ley y las diferentes protestas que se han realizado en la ciudad, lo cual mayor restricciones de ingreso a causado inconformismo y por eso se denota las novedades presentadas en el control de acceso y la identificación por el CCTV.

Efectos

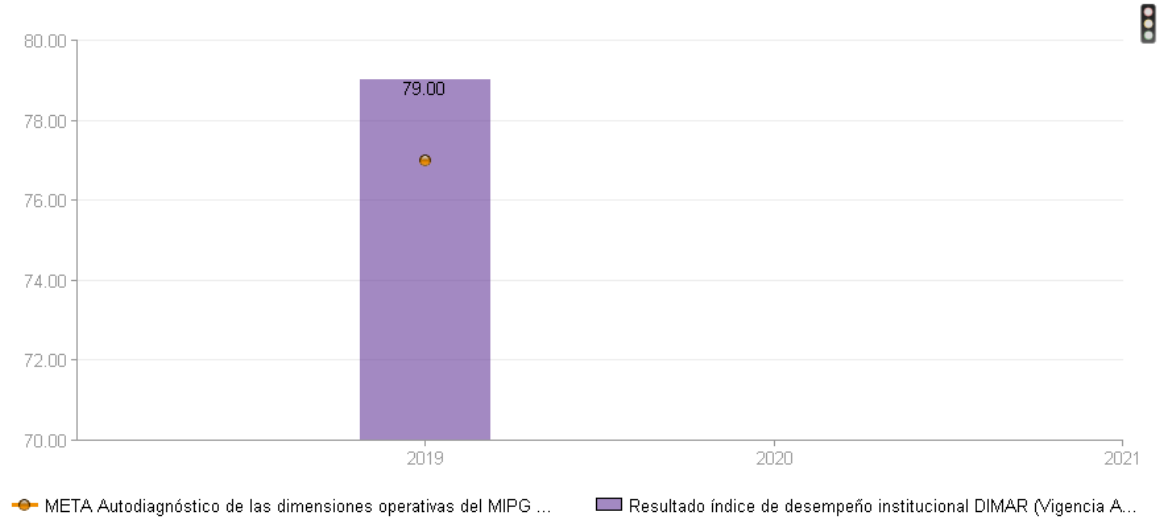
Se ha podido tener mayor control e identificación por el CCTV, siendo un potencial para mitigar los riesgos de seguridad de las instalaciones de la sede central.
Las nuevas directrices de control de acceso permite tener mayor control y mantener mitigado los riesgos identificados.

Soluciones

Mantener siempre en correcto funcionamiento el CCTV, charlas continuas al personal de vigilancia.
Fin evitar inconformismo con el personal de funcionarios y contratistas, reactivar los tips de seguridad vía email.

2. Planeación Estratégica – G2

Resultado índice de desempeño institucional DIMAR (Vigencia Anterior)



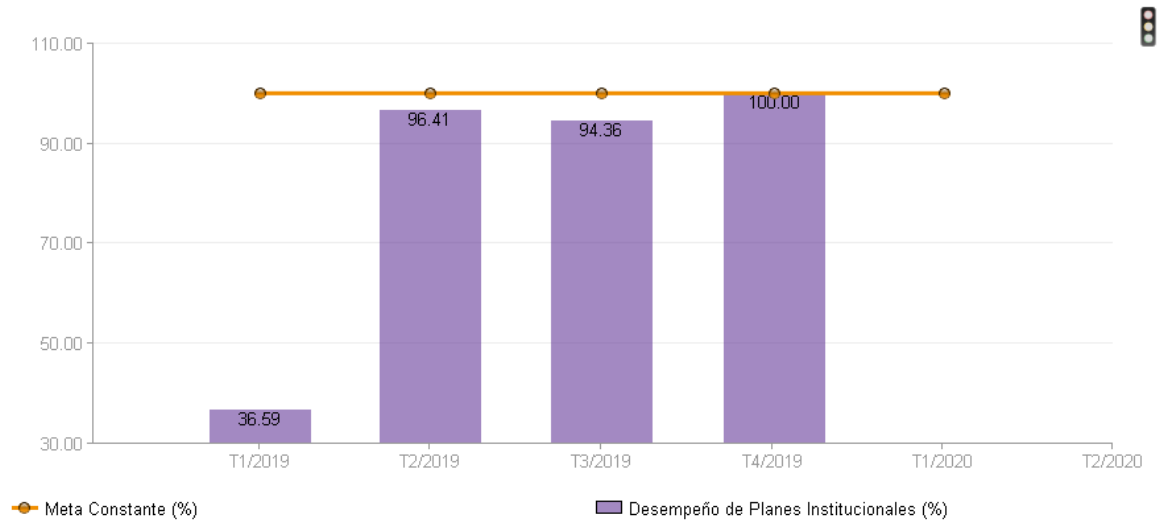
Causas

De acuerdo a la medición del FURAG realizada el 12 marzo de 2019, la Dirección General Marítima obtuvo una calificación de 79 en el índice de desempeño institucional, frente a un promedio de seis unidades del sector defensa de 75,5 de índice de desempeño institucional.

Cabe aclarar de acuerdo al DAFP que esta calificación será la línea base de calificación del cuatrienio 2019-2022. La meta para la evaluación de la vigencia 2019 es subir 4 puntos la calificación de la vigencia 2018.

Se deja constancia que la meta no es el 100, ya que de acuerdo a la línea base en la cual nuestra calificación fue de 79 y la meta establecida por MDN es subir 4 puntos anuales referente a la base la meta para esta vigencia sería de 83. Es por ello que se el indicador se encuentra en rojo ya que el sistema esta predeterminado a 100.

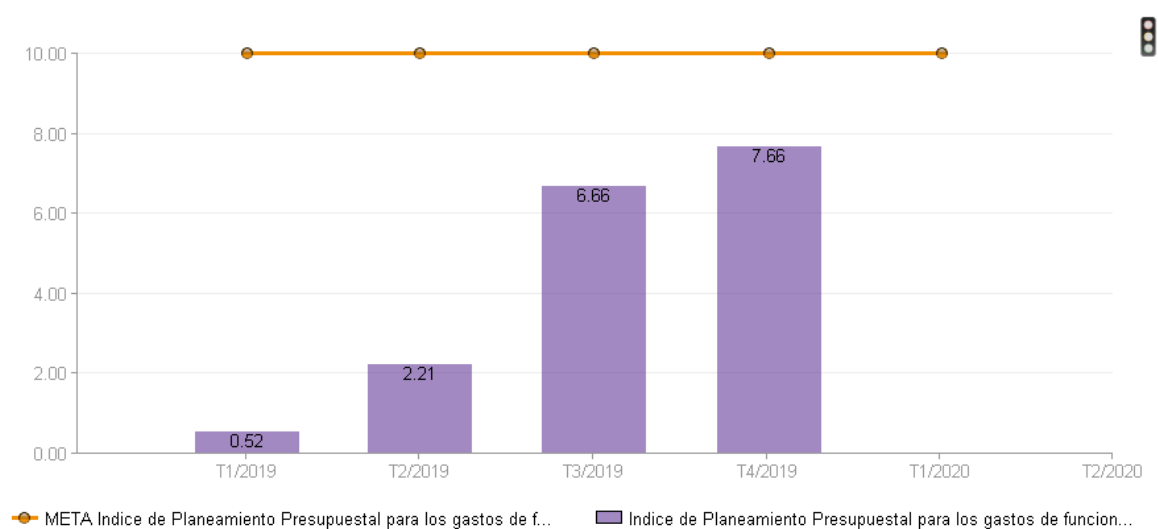
Desempeño de Planes Institucionales



Causas

Para la vigencia de 2019, los planes institucionales del MIPG, presentaron un desempeño del 100% a corte 31 diciembre de 2019, sobre lo planeado.

Índice de Planeamiento Presupuestal para los gastos de funcionamiento en la DIMAR



Causas

- Durante el 2019 las principales causas de modificaciones fueron por desagregación de rubros que quedaron de forma general al inicio de la vigencia

como lo fue el de dotación, Capacitación, Bienestar Social y Actividades Deportivas.

- Otra de las causas de modificaciones fue las descentralizaciones de partidas solicitada por el Sr. Director para que estas fueran contratadas por la intendencia beneficiaria.
- Necesidad no planteada (Nuevo elemento o servicio)" con 11 modificaciones causados por la solicitud de nuevos servicios técnicos, adquisición de licencias y equipos de cómputo.
- Otras modificaciones se debieron a error de clasificación presupuestal (cambio de rubro)

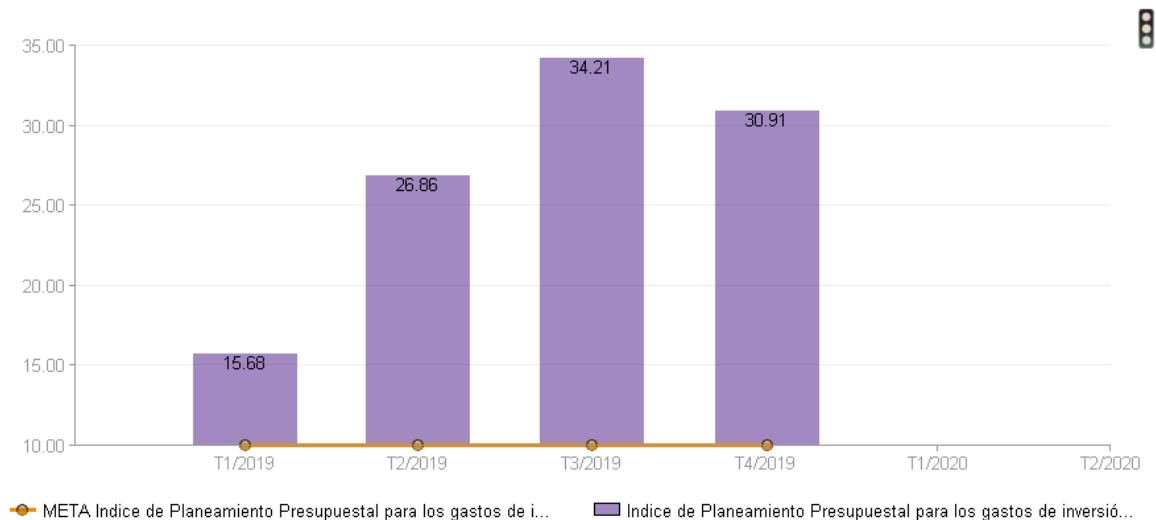
Efectos

Desgaste administrativo, reprocesos, ante saldos contratan más cantidades en lugar de hacer devolución de los mismos generando distorsión en el plan de compras y sobre stock en las unidades.

Soluciones

- Desde el anteproyecto realizar una excelente planeación, catalogación presupuestal.
- Evaluar las necesidades en el anteproyecto y dar más seriedad en la planeación.
- Centralización de la contratación en rubros especiales.
- Contratar las cantidades inicialmente solicitadas y aprobadas en el anteproyecto.

Índice de Planeamiento Presupuestal para los gastos de inversión en la DIMAR



Causas

Para el 2019 los proyectos de la DIMAR presentaron 195 modificaciones por Falta de Buena Planeación por valor de \$6.274 millones, causadas principalmente por Desagregación de los proyectos, actualización de las cadenas de valor y cambio de la Unidad Ejecutora.

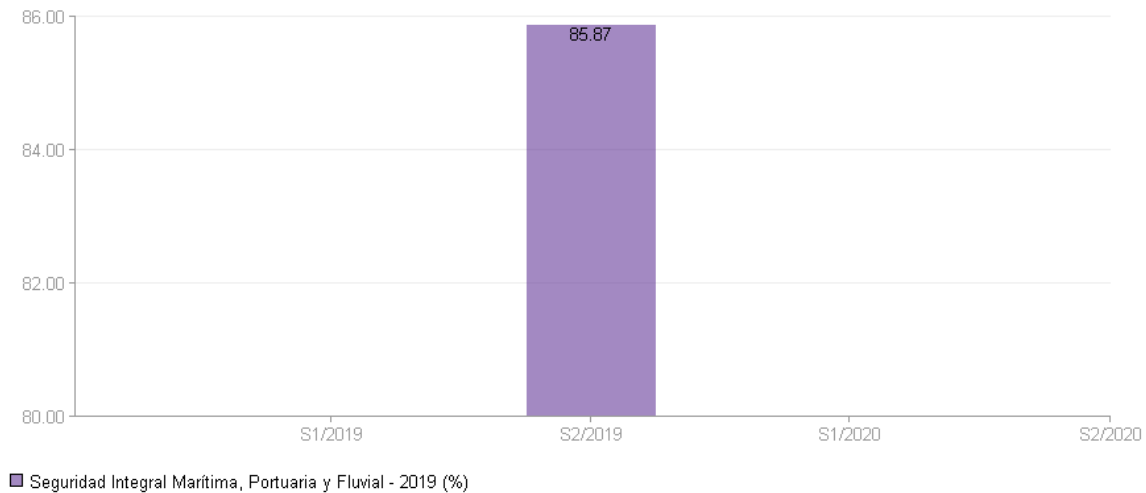
Efectos

Desgaste administrativo, reprocesos, ante saldos contratan más cantidades en lugar de hacer devolución de los mismos generando distorsión en el plan de compras y sobre stock en las unidades.

Soluciones

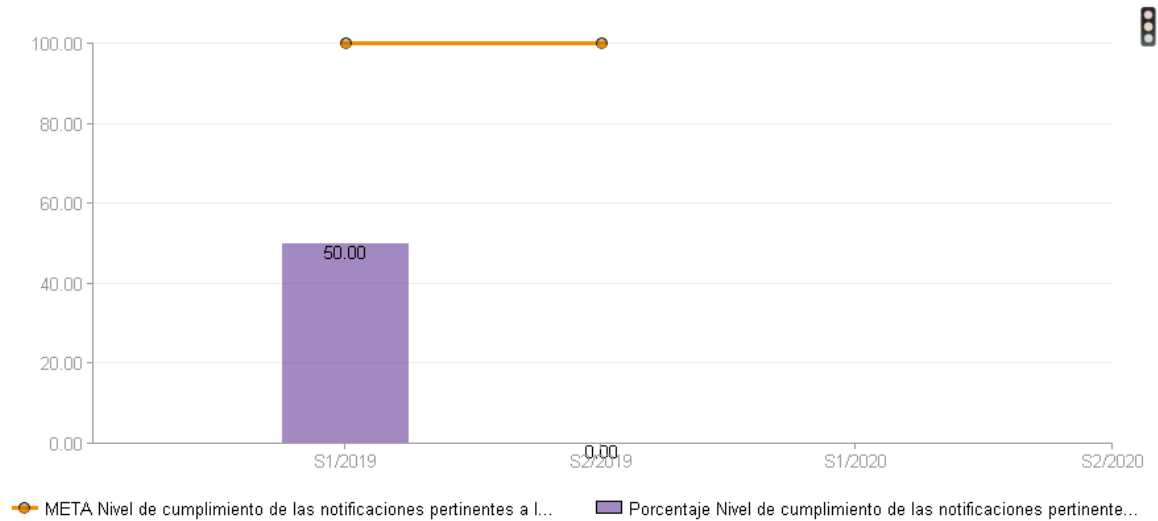
Evaluar las necesidades de cada uno de los proyectos en el anteproyecto desagregándolos al mayor nivel al igual que la cadena de valor para no tener que realizar cambios durante la vigencia.

Seguridad Integral Marítima, Portuaria y Fluvial - 2019



3. Gestión De Relaciones Internacionales – G4

Porcentaje Nivel de cumplimiento de las notificaciones pertinentes a la OMI o a los Gobiernos Contratantes correspondientes



Comentario

Por falta de información técnica no se pudo realizar las comunicaciones obligatorias.

Causas

Falta de información técnica para contestar.

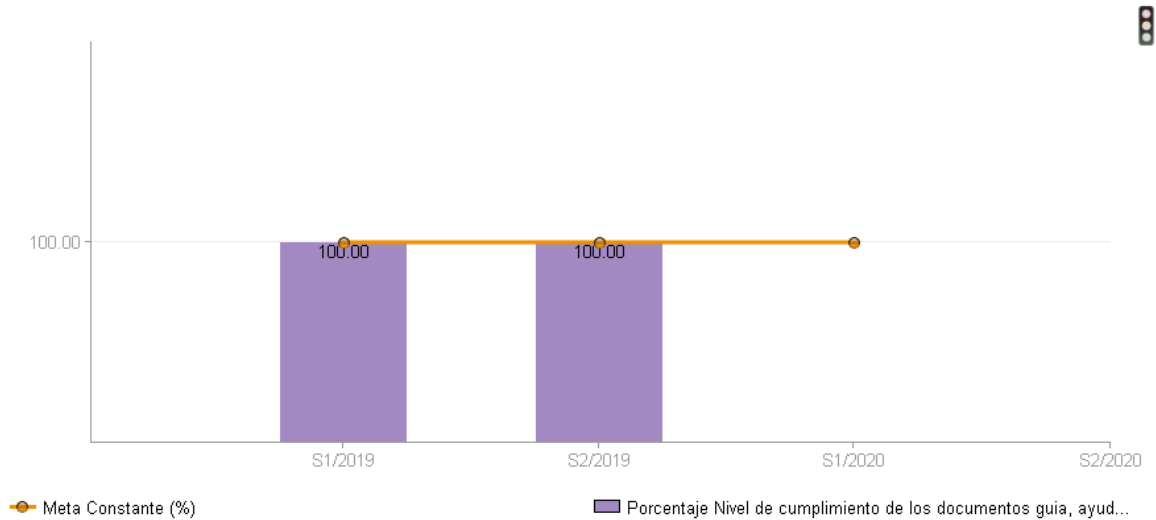
Efectos

Incumplimiento compromisos internacionales.

Soluciones

Se actualizó la información de la matriz de comunicaciones

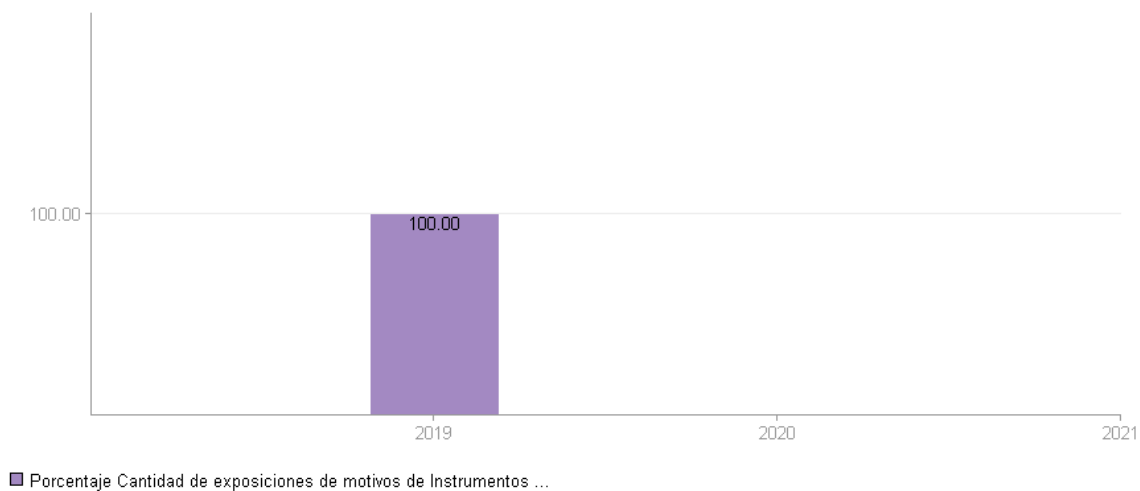
Porcentaje Nivel de cumplimiento de los documentos guía, ayudas memoria o documentos informativos emitidos para Eventos Internacionales



Comentario

Se logró el cumplimiento del 100% de las instrucciones planeadas a ser remitidas.

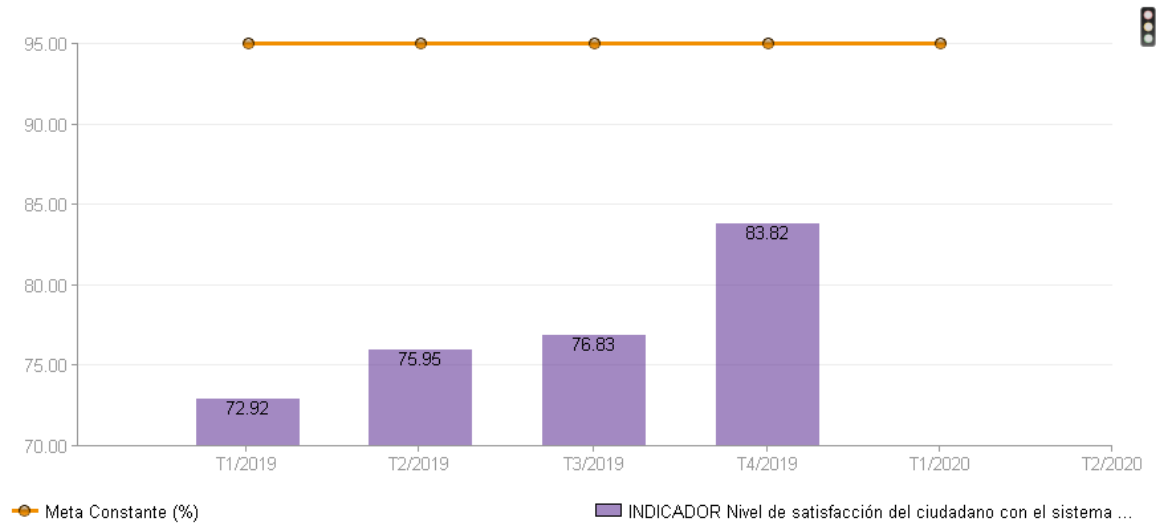
Porcentaje Cantidad de exposiciones de motivos de Instrumentos Internacionales no adoptados



4. Gestión Partes Interesadas y Comunicaciones - G5

4.1. Atención al Ciudadano - G5.2

Indicador Nivel de satisfacción del ciudadano con el sistema de atención a peticiones



Causas

Los usuarios han tomado la calificación de la encuesta de forma negativa por no encontrarse de acuerdo con la respuesta remitida por ejemplo la titulación de un Venezolano, Respuesta a petición donde se informan temas personales (deudas de un funcionario) adicional se expresa no haber recibido respuesta donde en seguimiento se identifica la gestión correspondiente y finalmente demora por estupefacientes para la expedición de trámites.

Efectos

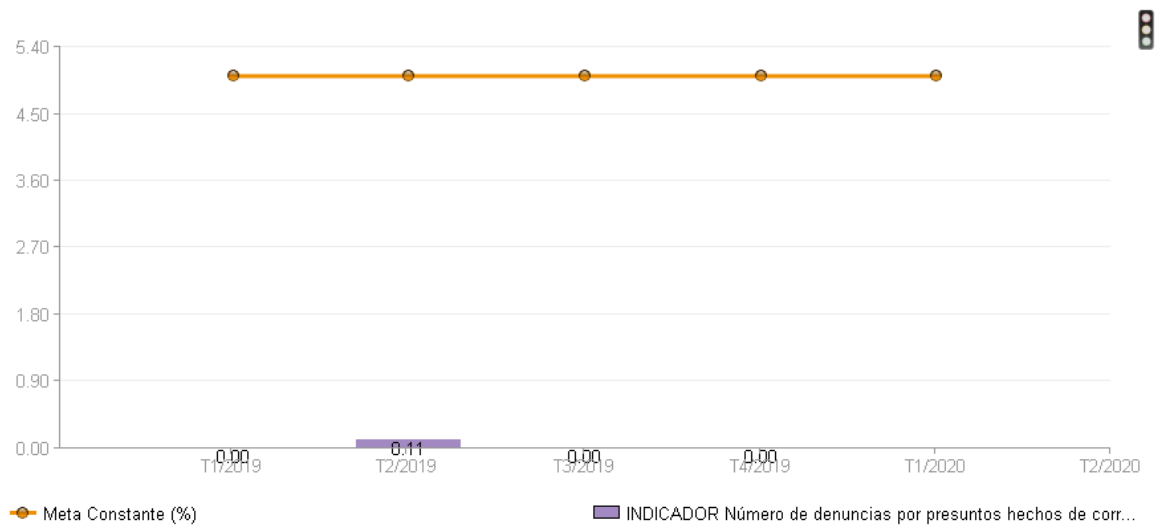
Los usuarios se llevan una mala percepción de servicio por no comprender la misión y visión de la entidad así como las normas de titulación de la Gente de Mar, los usuarios a pesar de las campañas adelantadas no manejan la consulta de respuesta de peticiones, los usuarios tienen una mala percepción de servicio por el término de gestión de los trámites de Gente de Mar el cual es extenso para la validación de estupefacientes.

Soluciones

Se continuará realizando seguimiento a la encuestas para realizar los seguimientos pertinentes y aplicables a los comentarios registrados por los usuarios.

Se adjunta un ejemplo del control diario remitido para notificar vencimientos, vencimientos cercanos y reporte de vencimientos internos.

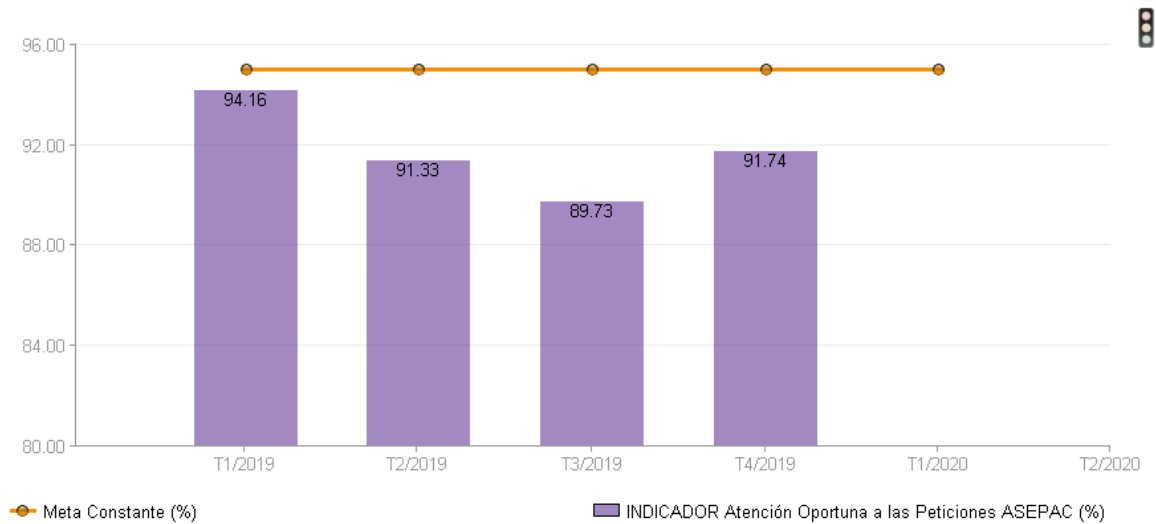
Indicador Número de denuncias por presuntos hechos de corrupción



Efectos

Se da cumplimiento con el 100% del indicador, lo que evidencia que las acciones realizadas (Espacios de participación ciudadana, publicación de actividades adelantadas por la entidad a la ciudadanía, seguimiento de trámites y peticiones y encontrarnos atentas a gestionar las novedades que permitan el mejoramiento continuo) permiten impedir, prevenir y combatir el fenómeno de la corrupción, por tanto este resultado no genera afectaciones a los objetivos planteados en el plan anticorrupción 2019.

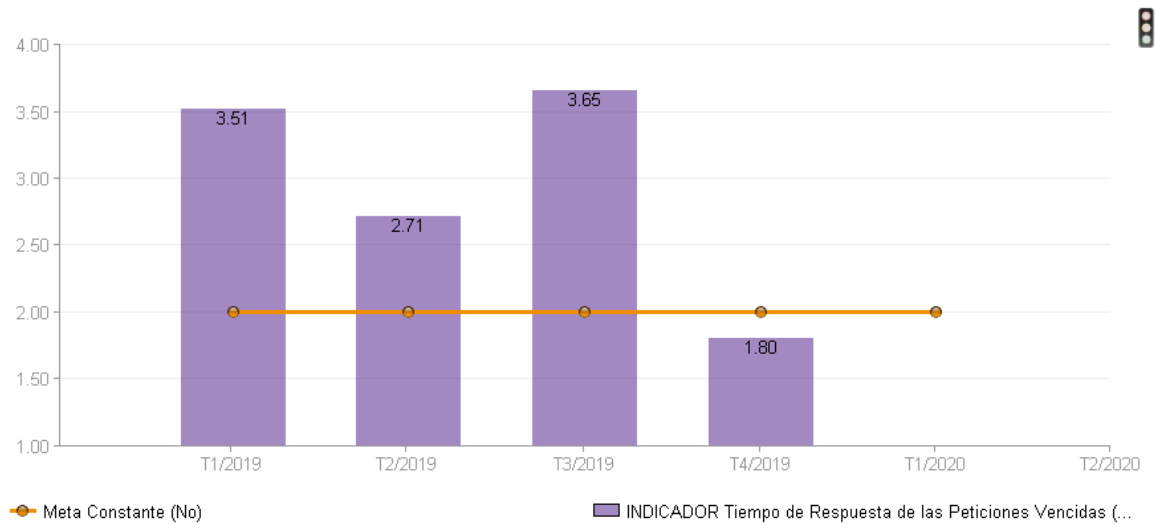
Indicador Atención Oportuna a las Peticiones ASEPAC



Efectos

En la medición de canales no se evidencian mayores inconformidades manifestadas por parte de los usuarios, sin embargo este incumplimiento genera trabajo adicional para Asepac teniendo en cuenta que se debe generar un acompañamiento personalizado frente a las peticiones vencidas o cercanas al vencimiento.

Indicador Tiempo de Respuesta de las Peticiones Vencidas

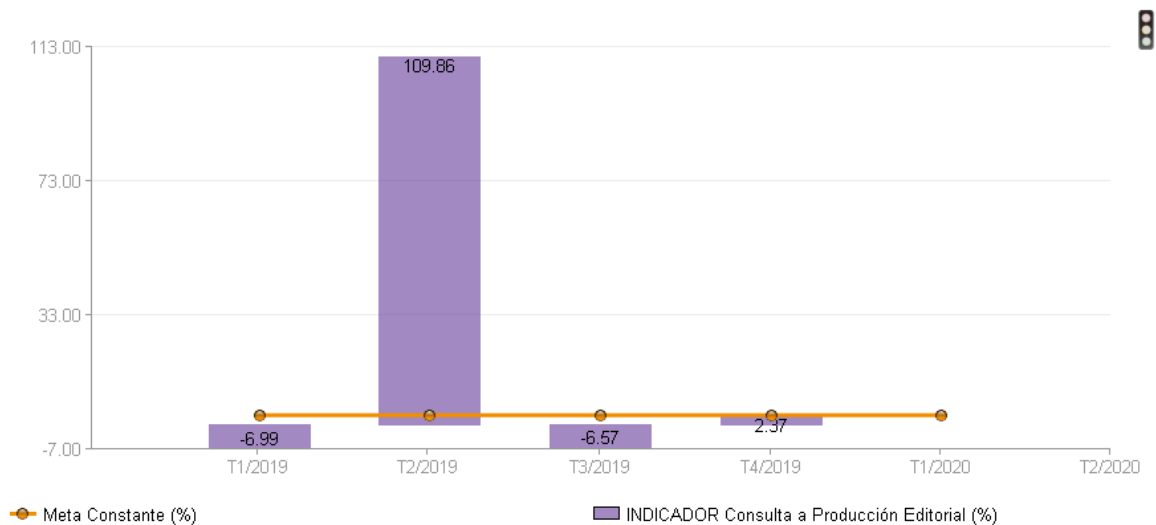


Efectos

Pasamos de 3,62 a 1,80 en días extemporaneos evidenciando una mejora significativa en el indicador lo cual corrobora que los controles y esfuerzos realizados para el control de vencimientos ha tenido un impacto en la gestión de peticiones.

4.2. Comunicaciones Estratégicas - G5.3

Indicador Consulta a Producción Editorial



Causas

Incremento de la consulta y descarga de los título publicados en los repositorios autorizados para publicar la producción editorial de Dimar.

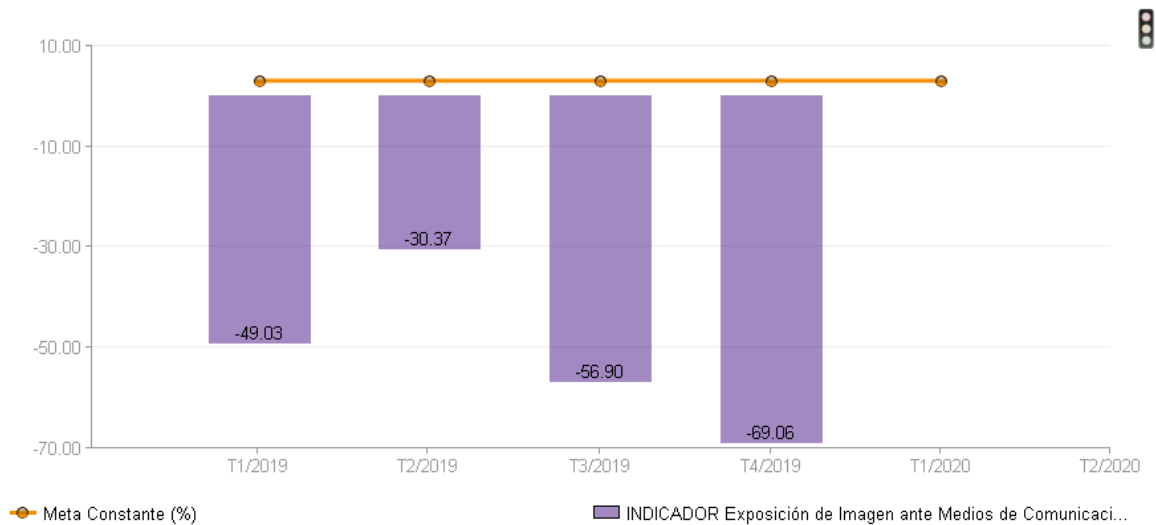
Efectos

Se incrementó respecto al período anterior en un 3.4 % de consultas. Lo anterior indica el uso y reconocimiento por parte de los usuarios de dichos repositorios.

Es de precisar el crecimiento constante de las estadísticas del Repositorio Digital de Dimar, a diferencia del de la Librería Entrelibros que ha ido decreciendo en cada uno de los períodos reportados.

Importante reconocer que en ambas plataformas se inició la publicación de la revista informativa País de Mares a partir del segundo semestre de 2019, y para ambos trimestres los números 6 y 7 de esta se registra en el top 10 de los más descargados.

Exposición de Imagen ante Medios de Comunicación



Causas

La principal causa de la diferencia de impactos radicó en que el tercer trimestre se realizó la Cumbre Marítima Mundial que contó con una agenda de medios que se desplegó desde agosto hasta septiembre. También se tuvo con la colaboración de una empresa de relacionamiento con medios que incluyó en las apariciones en medios a través de free press.

Efectos

En el tercer trimestre del 2019 se presentaron 621 impactos de noticias, con un 74% en páginas web, 5% en televisión, 14% en notas de prensa (física) y 7% en radio. Mientras en el cuarto trimestre del 2019, se presentaron 531 impactos con un 78 % en páginas web, 12% en notas de prensa (física), 5 % en radio y 5 % en televisión.

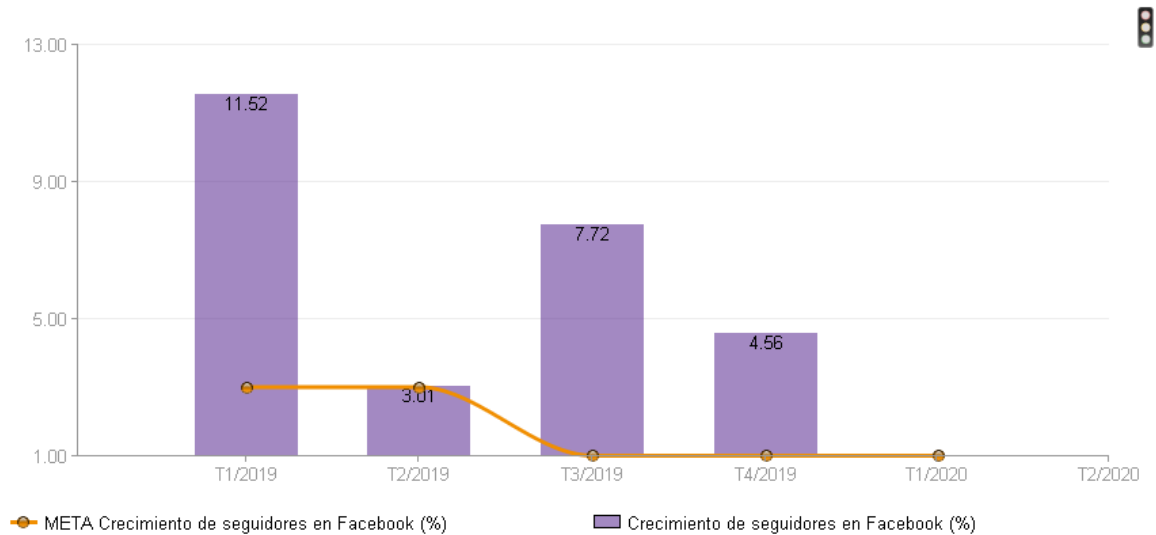
Se puede evidenciar una diferencia entre el tercer y cuarto trimestre en 90 impactos menos.

Soluciones

El análisis muestra que un evento de gran relevancia como es la Cumbre Marítima Mundial va a tener un gran impacto en medios, situación que muestra la generación de contenidos continuamente y gestión para su publicación.

De otra parte, se evidencia mayor porcentaje de apariciones en web, evidenciado la necesidad de fortalecer el monitoreo de prensa con el apoyo de una empresa de monitoreo que nutra el archivo de registros en radio, televisión y prensa impresa.

Crecimiento de seguidores en Facebook



Causas

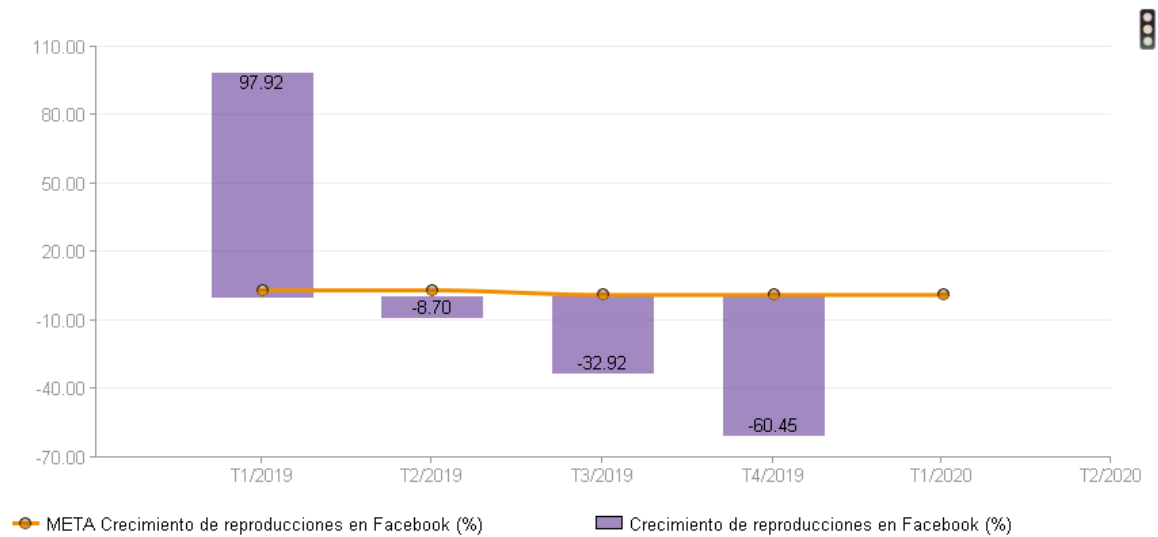
Del cierre del tercer trimestre 2019 al cuarto trimestre 2019 se obtuvo un crecimiento correspondiente al 4.56% es decir 466 seguidores nuevos, esto se logró por la implementación de estrategias de publicaciones de interés para la comunidad en general y a la invitación a ser parte de la fan page de la Entidad.

Efectos

Cabe resaltar que las estrategias implementadas son orgánicas, con diseño y producción del Área de Comunicaciones Estratégicas - ACOES.

- Primer trimestre 2019 - 890
- Segundo trimestre 2019 – 866
- Tercer trimestre 2019 – 732
- Cuarto trimestre 2019 - 466.

Crecimiento de reproducciones en Facebook



Causas

Del cierre del tercer trimestre 2019 al cuarto trimestre 2019 se obtuvo decrecimiento correspondiente a -60.45% es decir -27.947 veces de reproducción de video.

Efectos

Al realizar campañas orgánicamente es decir sin pago publicitario, se trabaja con la probabilidad de público objetivo, identificando que los videos deben ser no mayor a 30 segundos.

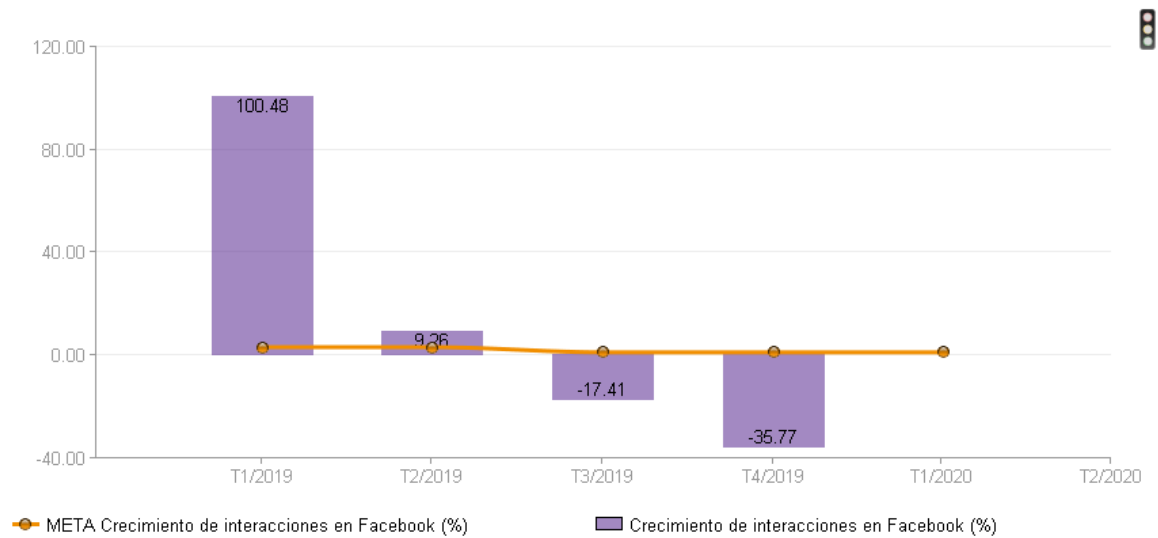
Primer trimestre 2019 - 75.494 reproducciones de videos

Segundo trimestre 2019 - 68.926 reproducciones de videos

Tercer trimestre 2019 – 46.233 reproducciones de videos

Cuarto trimestre 2019 – 18.286 reproducciones de videos.

Crecimiento de interacciones en Facebook



Causas

Del cierre del tercer trimestre 2019 al cuarto trimestre 2019 se obtuvo decrecimiento - 35.77% correspondiente a 56.339 interacciones que son las personas interactuaron con nuestras publicaciones al indicar que les gustan, comentarlas, compartirlas, etc.

Efectos

Al realizar campañas orgánicamente es decir sin pago publicitario, se trabaja con la probabilidad de público objetivo.

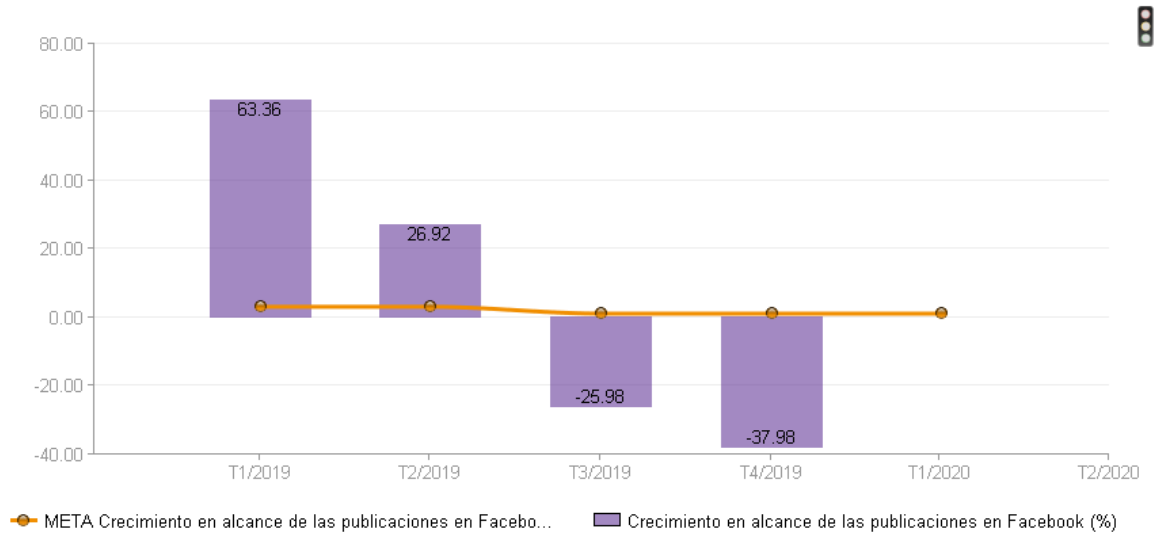
Primer trimestre 2019 - 96.657 interacciones

Segundo trimestre 2019 - 105.607 interacciones

Tercer trimestre 2019 – 87.721 interacciones

Cuarto trimestre 2019 – 31.382 interacciones.

Crecimiento en alcance de las publicaciones en Facebook



Causas

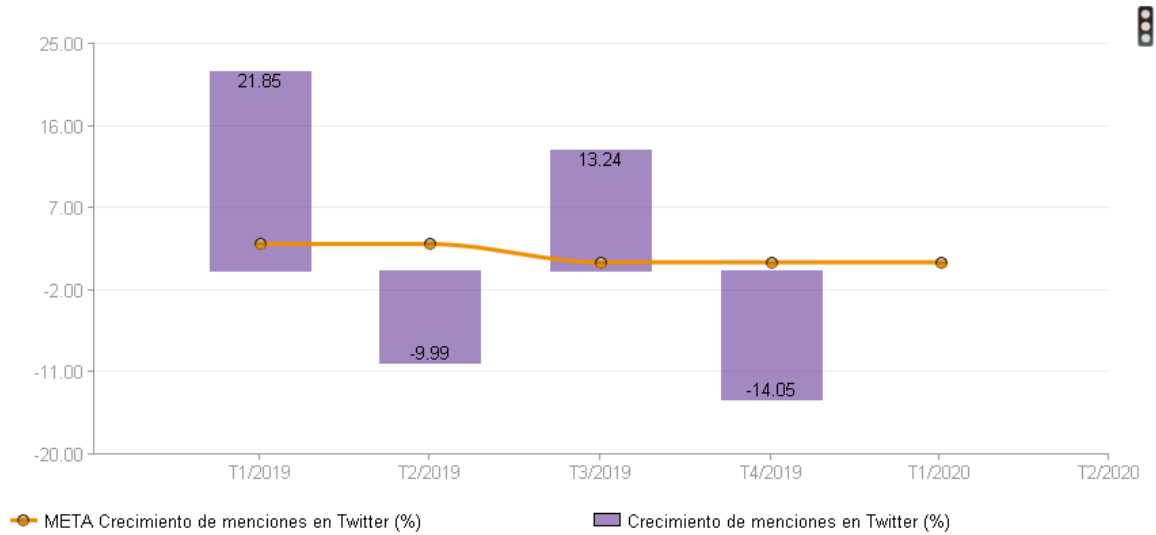
Del cierre del tercer trimestre 2019 al cuarto trimestre 2019 se obtuvo decrecimiento - 37.98% correspondiente a -64.103 alcance correspondiente al número de personas a las que se mostró en pantalla alguna publicación de nuestra página.

Efectos

Al realizar campañas orgánicamente es decir sin pago publicitario, se trabaja con la probabilidad de público objetivo.

Primer trimestre 2019 – 179.657 alcance
Segundo trimestre 2019 – 228.028 alcance
Tercer trimestre 2019 – 168.793 alcance
Cuarto trimestre 2019 – 104.690 alcance.

Crecimiento de menciones en Twitter



Causas

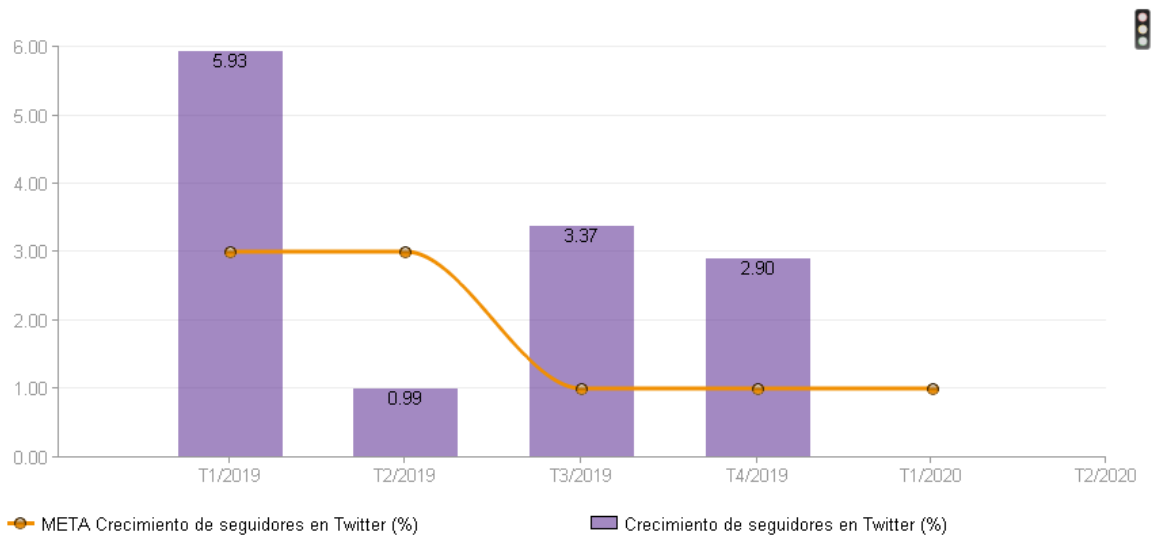
Del cierre del tercer trimestre 2019 al cuarto trimestre 2019 se obtuvo crecimiento -14.05% correspondiente a -119 menciones es decir el número de veces que fue mencionado por medio del @ nuestra Entidad.

Efectos

Al realizar campañas orgánicamente es decir sin pago publicitario, se trabaja con la probabilidad de público objetivo.

- Primer trimestre 2019 - 831 menciones
- Segundo trimestre 2019 - 748 menciones
- Tercer trimestre 2019 – 847 menciones
- Cuarto trimestre 2019 – 728 menciones.

Crecimiento de seguidores en Twitter



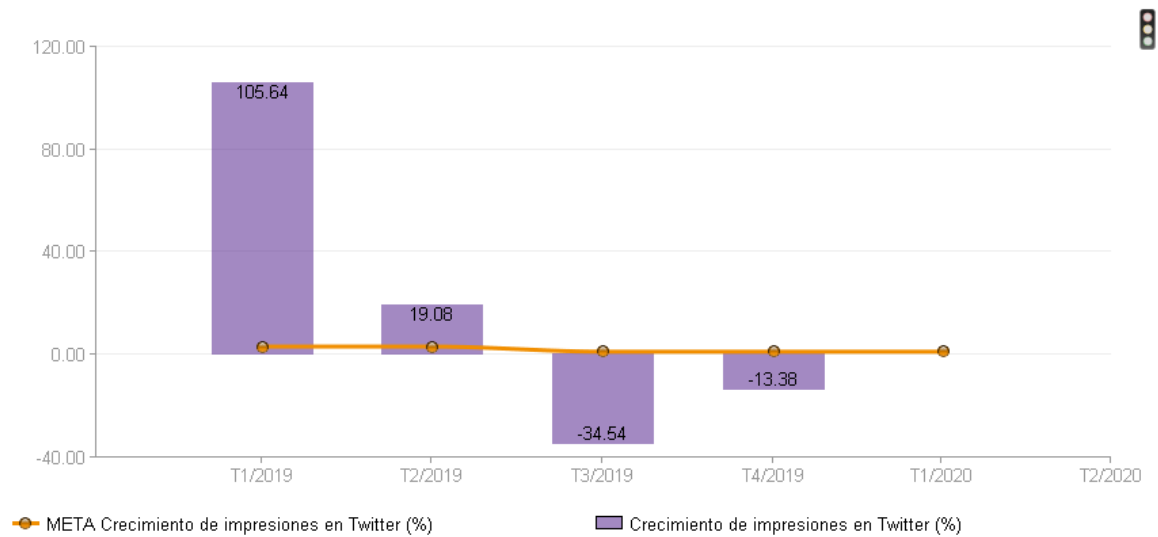
Causas

Del cierre del tercer trimestre 2019 al cuarto trimestre 2019 se obtuvo crecimiento del 2.90% correspondiente a 220 seguidores es decir número de personas que siguen la red, esto se logró por la generación d contenidos noticiosos en el Área de Comunicaciones Estratégicas - ACOES de acuerdo al plan de trabajo y a la implementación de campañas institucionales.

Efectos

Primer trimestre 2019- 7051 seguidores
Segundo trimestre 2019- 7331 seguidores
Tercer trimestre 2019 – 7578 seguidores
Cuarto trimestre 2019 – 7798 seguidores.

Crecimiento de impresiones en Twitter



Causas

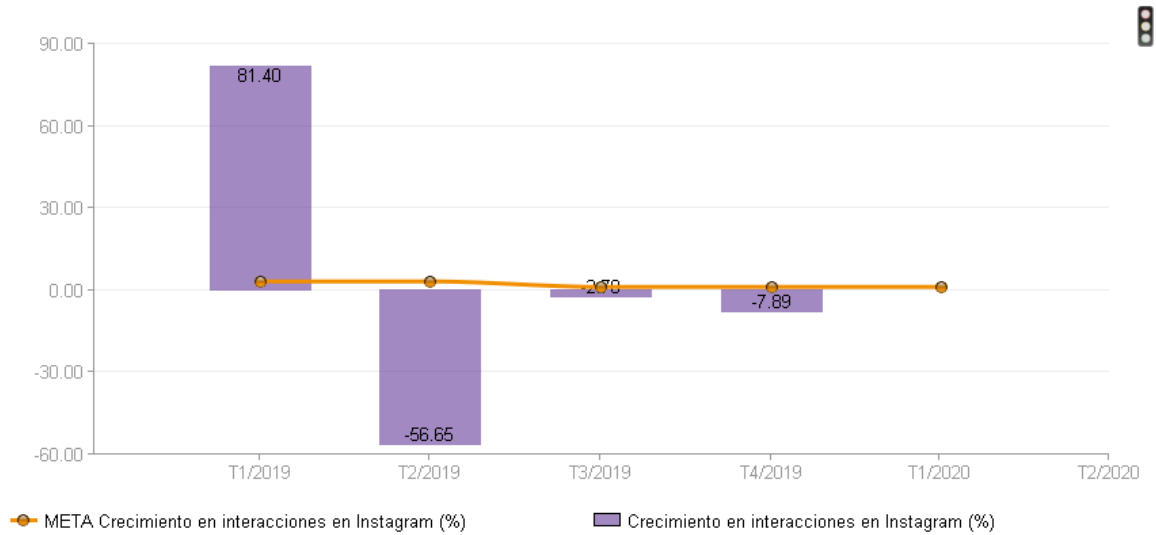
Del cierre del tercer trimestre 2019 al cuarto trimestre 2019 se obtuvo decrecimiento del -13.38% correspondiente a -70.000 impresiones que corresponde al número de veces que los usuarios vieron el tweet en twitter.

Efectos

Al realizar campañas orgánicamente es decir sin pago publicitario, se trabaja con la probabilidad de público objetivo, identificando que los intereses de los mismos bajo las estadísticas del sistema.

Primer trimestre 2019 - 671.000 impresiones
Segundo trimestre 2019 – 799.000 impresiones
Tercer trimestre 2019 – 523.000 impresiones
Cuarto trimestre 2019 – 453.000 impresiones.

Crecimiento en interacciones en Instagram



Causas

Del cierre del tercer trimestre 2019 al cuarto trimestre 2019 se obtuvo decrecimiento del -7.89% correspondiente a -37 interacciones que mide las acciones que las personas realizan cuando interactúan con nuestra cuenta.

Efectos

Al realizar campañas orgánicamente es decir sin pago publicitario, se trabaja con la probabilidad de público objetivo, identificando que los intereses de los mismos bajo las estadísticas del sistema.

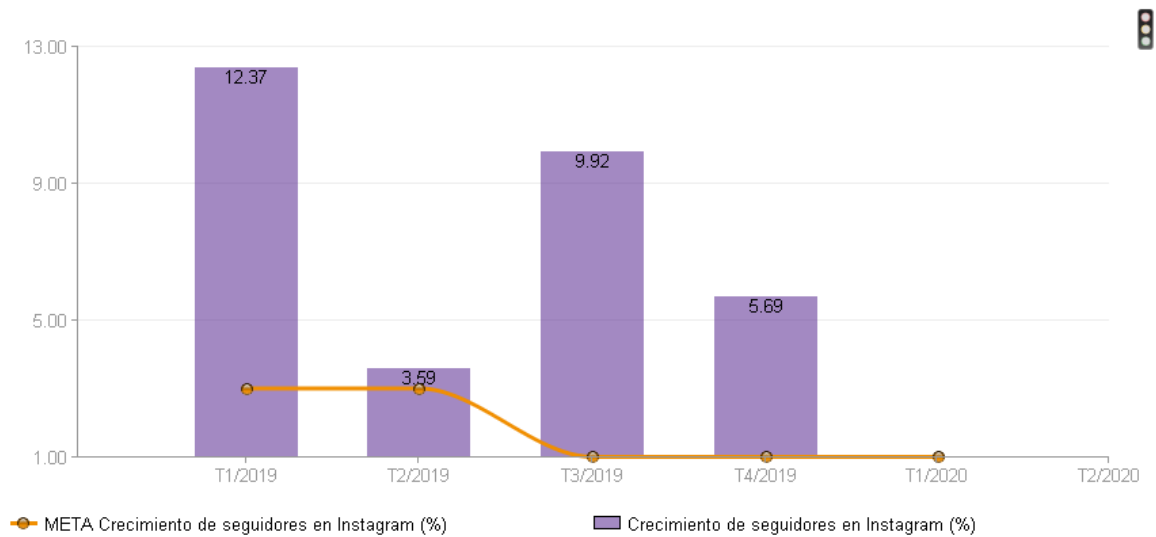
Primer trimestre 2019 - 1.112 interacciones

Segundo trimestre 2019 - 482 interacciones

Tercer trimestre 2019 – 469 interacciones

Cuarto trimestre 2019 – 432 interacciones.

Crecimiento de seguidores en Instagram



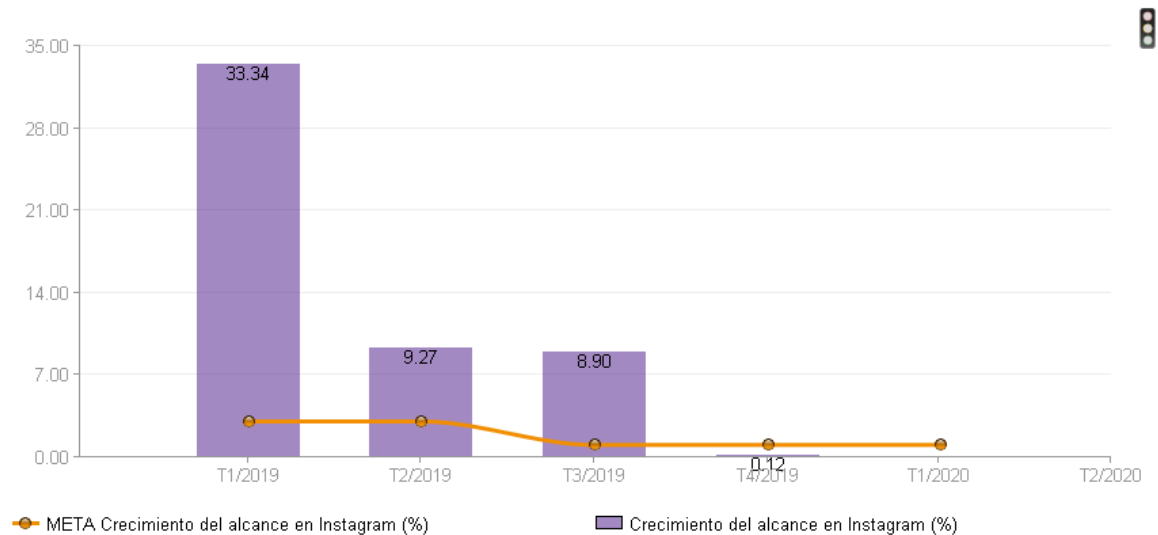
Causas

Del cierre del segundo trimestre 2019 al tercer trimestre 2019 se obtuvo un crecimiento de 5.69% correspondiente a 247 personas. La implementación de horarios de publicación y fotos de capacidades han logrado fortalecer nuestra comunidad.

Efectos

Primer trimestre 2019 - 3.453 seguidores
Segundo trimestre 2019 – 3.952 seguidores
Tercer trimestre 2019 – 4.344 seguidores
Cuarto trimestre 2019 – 4.591 seguidores.

Crecimiento del alcance en Instagram



Comentario

Del cierre del tercer trimestre 2019 al cuarto trimestre 2019 se obtuvo un crecimiento 0.12% correspondiente a 6 alcance, es decir el número de cuentas únicas que vieron alguna de nuestras publicaciones

Primer trimestre 2019 - 4.359 alcance

Segundo trimestre 2019 – 4.763 alcance

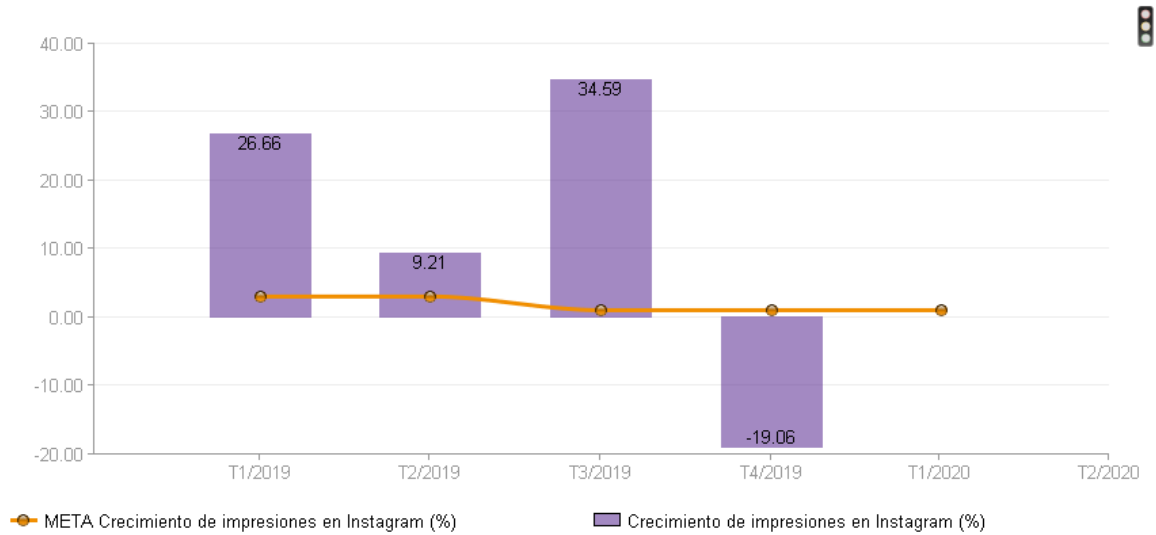
Tercer trimestre 2019 – 5.187 alcance

Cuarto trimestre 2019 – 5.193 alcance.

Efectos

Al realizar campañas orgánicamente es decir sin pago publicitario, se trabaja con la probabilidad de público objetivo, identificando que los intereses de los mismos bajo las estadísticas del sistema.

Crecimiento de impresiones en Instagram



Causas

Del cierre del tercer trimestre 2019 al cuarto trimestre 2019 se obtuvo un crecimiento 34.-19.06% correspondiente a -3.393 impresiones que corresponde al número total de veces que se vieron nuestras publicaciones.

Efectos

Al realizar campañas orgánicamente es decir sin pago publicitario, se trabaja con la probabilidad de público objetivo, identificando que los intereses de los mismos bajo las estadísticas del sistema.

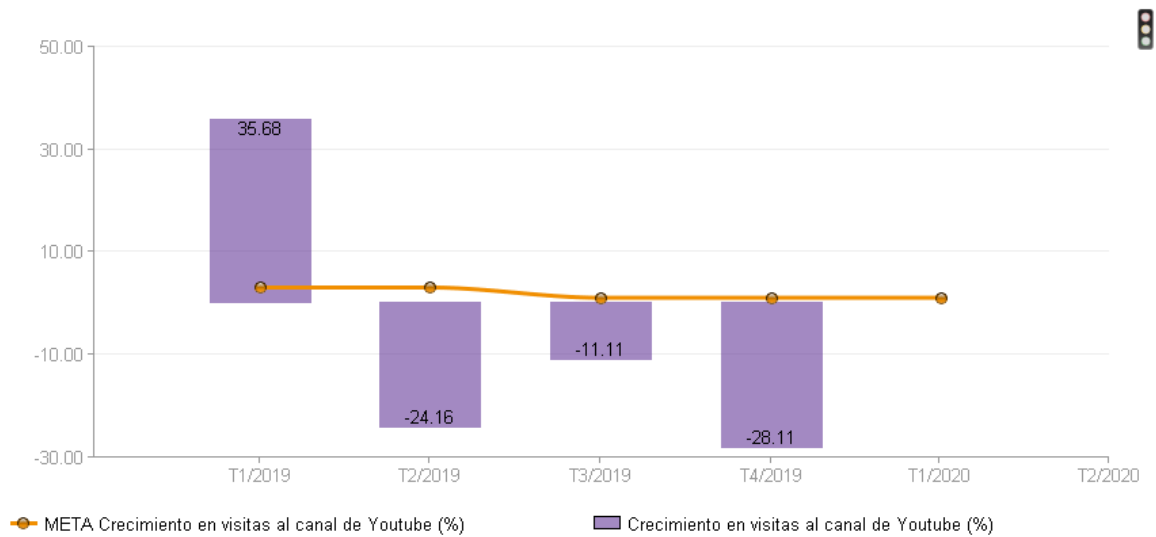
Primer trimestre 2019 - 12.109 impresiones

Segundo trimestre 2019 – 13.224 impresiones

Tercer trimestre 2019 – 17.798 impresiones

Cuarto trimestre 2019 – 14.405 impresiones.

Crecimiento en visitas al canal de Youtube



Causas

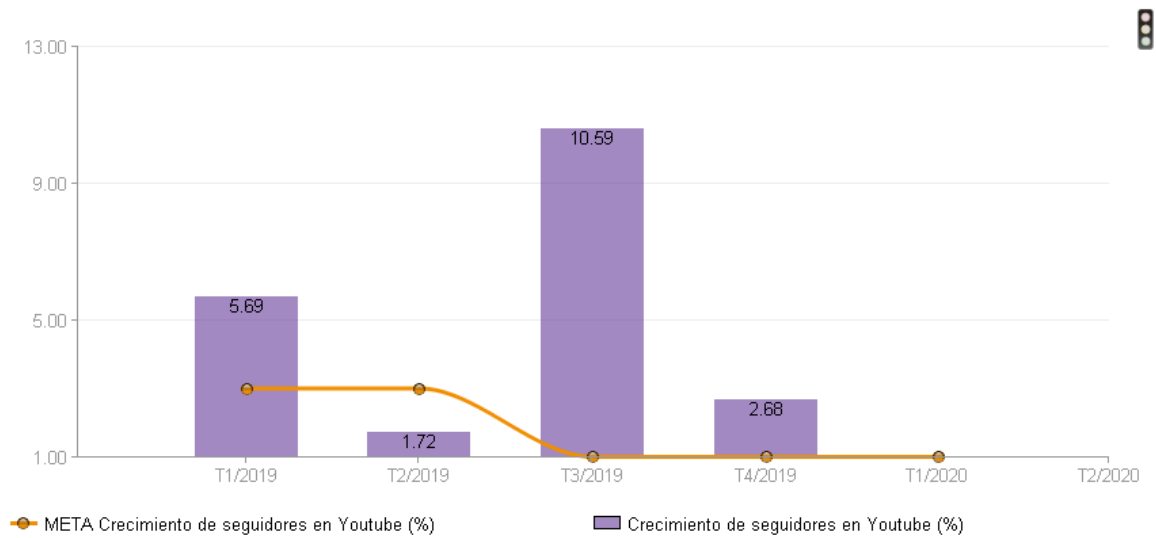
Del cierre del tercer trimestre 2019 al cuarto trimestre 2019 se obtuvo un decrecimiento - 28.11% correspondiente a -404 visitas que corresponde a l número de personas que visitaron nuestro canal.

Efectos

Al realizar campañas orgánicamente es decir sin pago publicitario, se trabaja con la probabilidad de público objetivo, identificando que los intereses de los mismos bajo las estadísticas del sistema.

Primer trimestre 2019 - 2.814 visitas
Segundo trimestre 2019 – 2.134 visitas
Tercer trimestre 2019 – 1.437 visitas
Cuarto trimestre 2019 – 1.033 visitas.

Crecimiento de seguidores en Youtube



Causas

Del cierre del tercer trimestre 2019 al cuarto trimestre 2019 se obtuvo un crecimiento 2.68% correspondiente a 7 personas que siguen nuestras listas de reproducción.

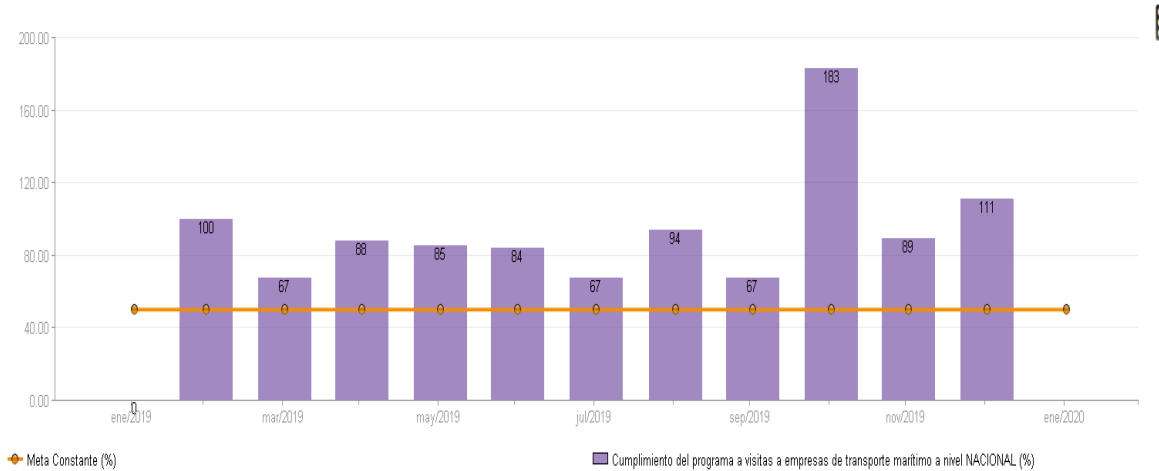
Primer trimestre 2019 - 223 seguidores
Segundo trimestre 2019 - 236 seguidores
Tercer trimestre 2019 – 261 seguidores
Cuarto trimestre 2019 – 268seguidores.

Efectos

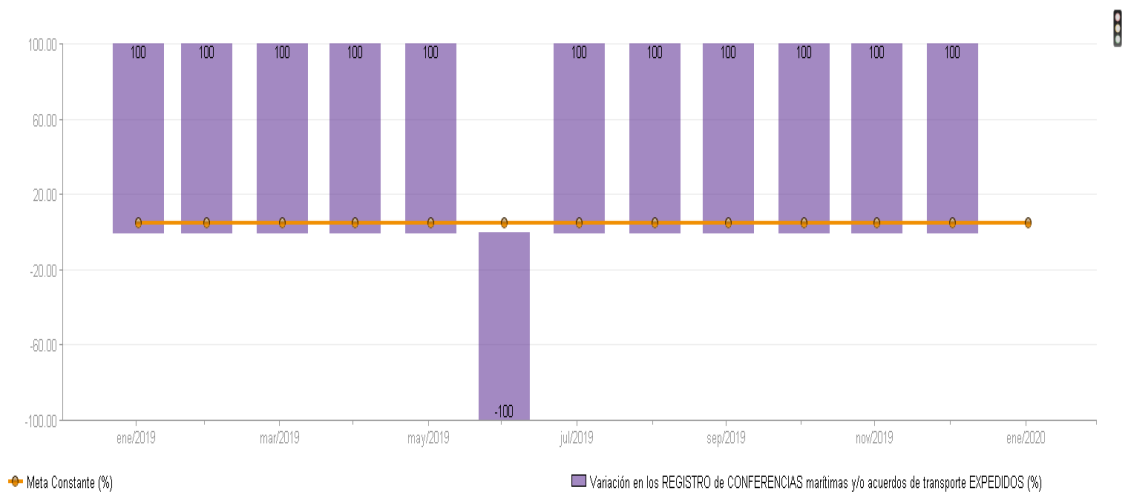
Primer trimestre 2019 - 223 seguidores
Segundo trimestre 2019 - 236 seguidores
Tercer trimestre 2019 – 261 seguidores
Cuarto trimestre 2019 – 268seguidores.

5. Gestión del Transporte Marítimo y Fluvial – M1

Cumplimiento del programa a visitas a empresas de transporte marítimo a nivel NACIONAL



Gestión de solicitudes - Variación en los REGISTRO de CONFERENCIAS marítimas y/o acuerdos de transporte EXPEDIDOS



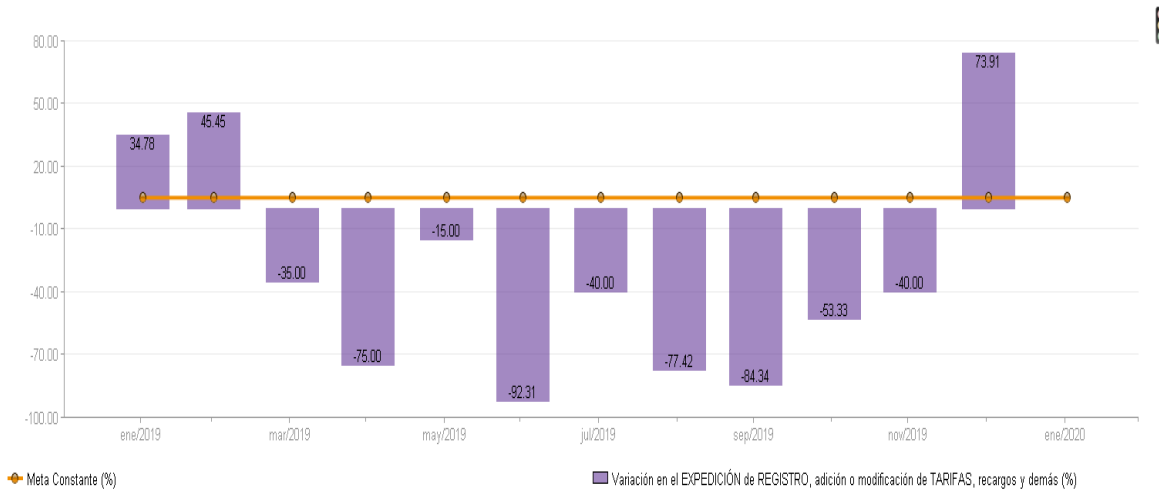
Causas

A lo largo del 2019 no se registraron acuerdos ni conferencias marítimas

Efectos

La gran mayoría de acuerdos de grandes navieras ya se encuentran registrados ante Dimar, de igual manera no se observa una participación de empresas colombianas en estas prácticas.

Gestión de solicitudes - Variación en el EXPEDICIÓN de REGISTRO, adición o modificación de TARIFAS, recargos y demás



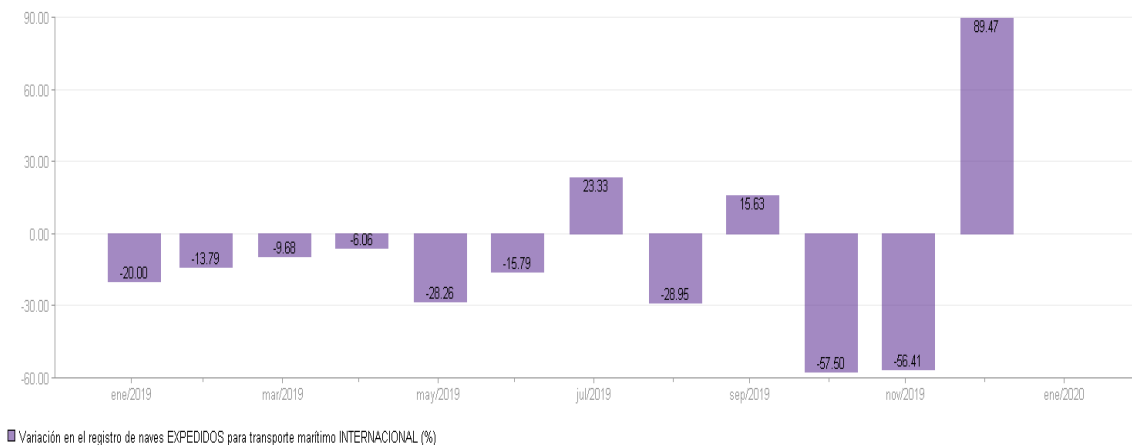
Causas

A comparación del periodo del 2018, se observa un incremento significativo de la cantidad de tarifas y recargos registrados

Efectos

Las acciones del proceso de solicitar esta información, se reflejan en la variación porcentual del registro de estas solicitudes.

Gestión de solicitudes - Variación en el registro de naves EXPEDIDOS para transporte marítimo INTERNACIONAL



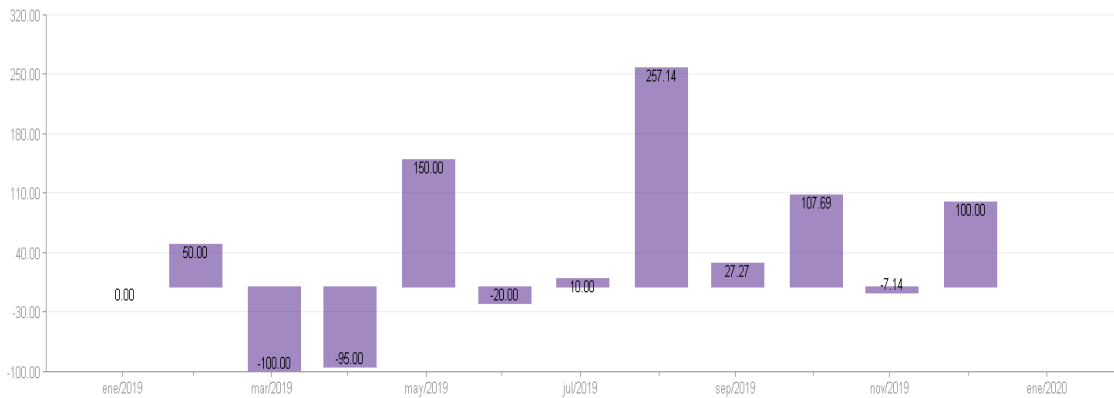
Causas

Aumento en 9 registros de naves, a comparación con el periodo anterior

Efectos

Un incremento de naves vinculadas a empresas de transporte marítimo habilitadas por la DIMAR.

Gestión de solicitudes - Variación en el registro de naves EXPEDIDOS para transporte marítimo de NACIONAL o CABOTAJE



■ Variación en el registro de naves EXPEDIDOS para transporte marítimo de NACIONAL o CABOTAJE (%)

Causas

Aumento en 9 registros de naves, a comparación con el periodo anterior

Efectos

Un incremento de naves vinculadas a empresas de transporte marítimo habilitadas por la DIMAR.

Gestión de solicitudes - Variación en el registro de naves EXPEDIDOS para transporte marítimo de CABOTAJE dentro de la JURISDICCIÓN

Causas

Aumento en 9 registros de naves, a comparación con el periodo anterior

Efectos

Un incremento de naves vinculadas a empresas de transporte marítimo habilitadas por la DIMAR.

Gestión de solicitudes - Variación en el REGISTRO DE FLETAMENTOS de naves para prestar servicio de TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

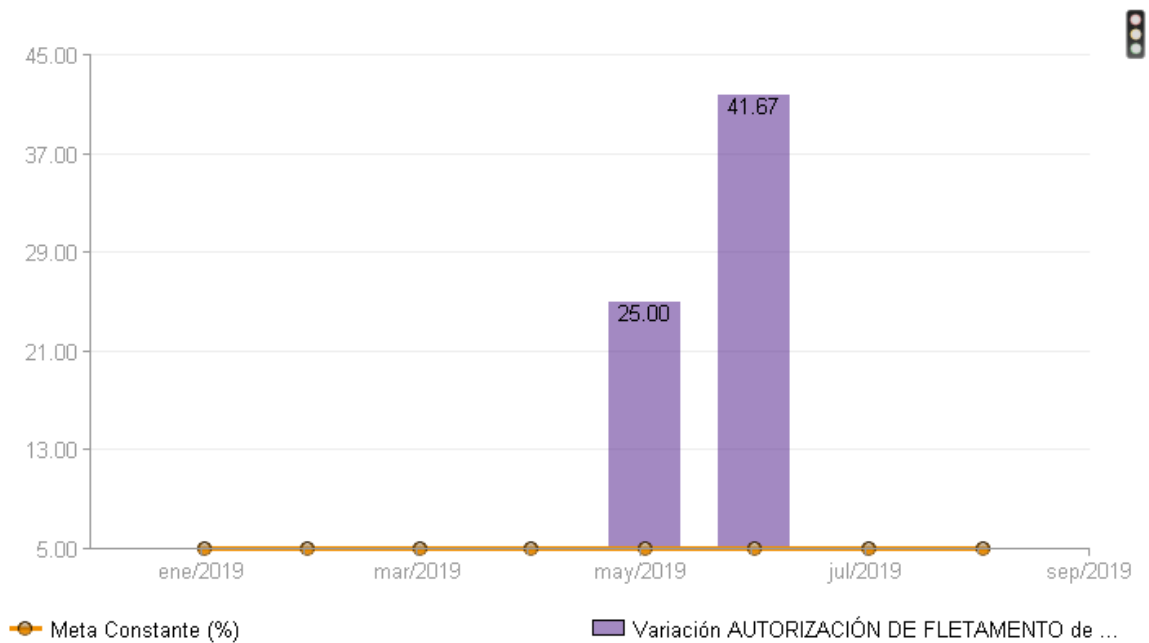
Causas

Aumento en 9 registros de naves, a comparación con el periodo anterior

Efectos

Un incremento de naves vinculadas a empresas de transporte marítimo habilitadas por la DIMAR.

Gestión de solicitudes - Variación AUTORIZACIÓN DE FLETAMENTO de NAVE EXTRANJERA para prestar SERVICIO DE CABOTAJE



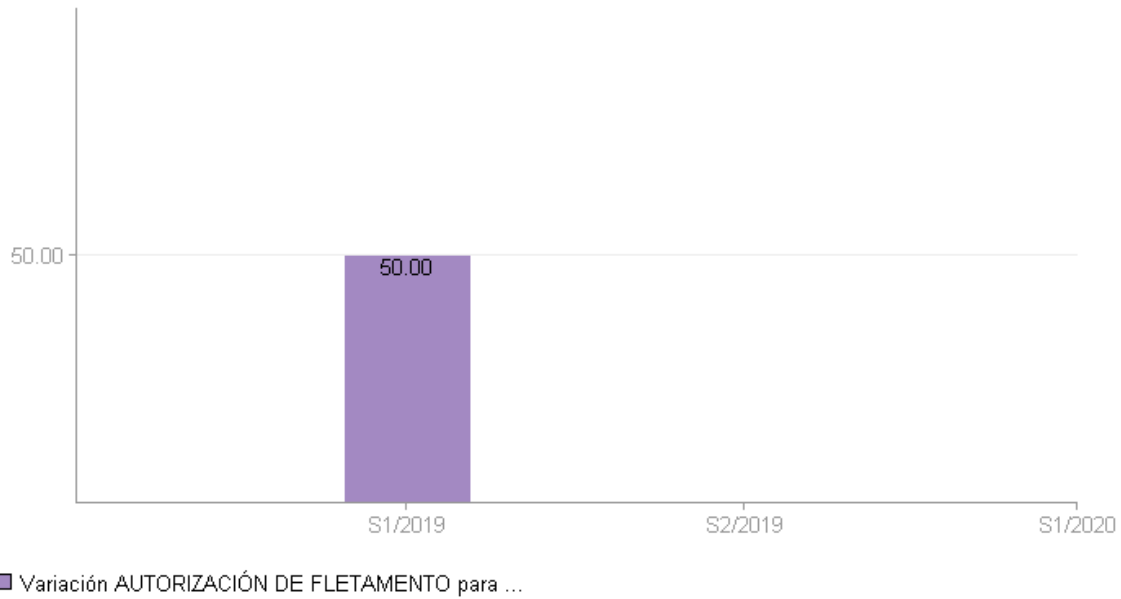
Causas

Aumento en 9 registros de naves, a comparación con el periodo anterior

Efectos

Un incremento de naves vinculadas a empresas de transporte marítimo habilitadas por la DIMAR.

Gestión de solicitudes - Variación AUTORIZACIÓN DE FLETAMENTO para prestar SERVICIO DE CABOTAJE



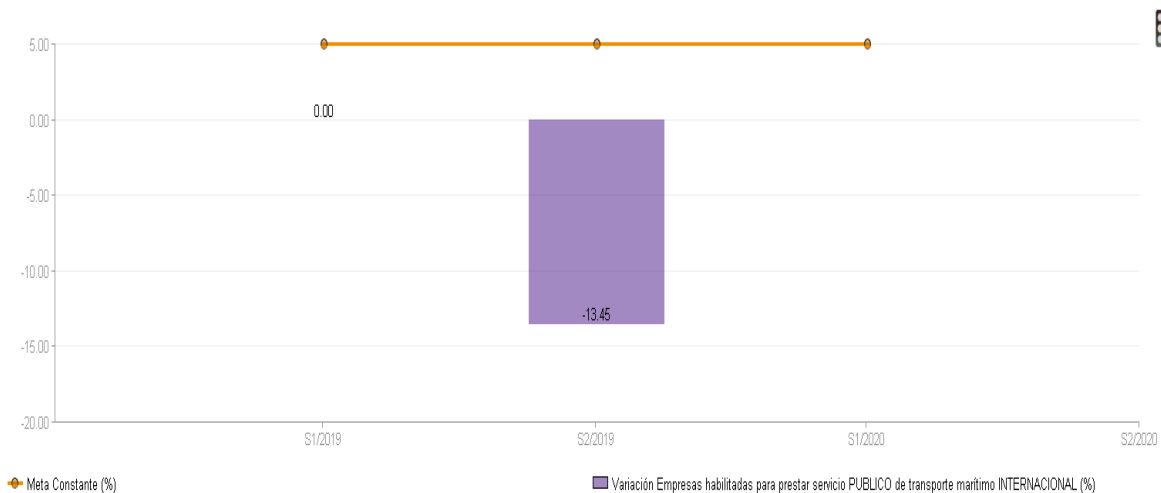
Causas

Incremento positivo de las naves de cabotaje registradas

Efectos

Mayor cantidad de naves de cabotaje, habilitadas para prestar servicio de transporte en el país.

Empresas habilitadas para prestar servicio de transporte marítimo - Variación Empresas habilitadas para prestar servicio PUBLICO de transporte marítimo INTERNACIONAL



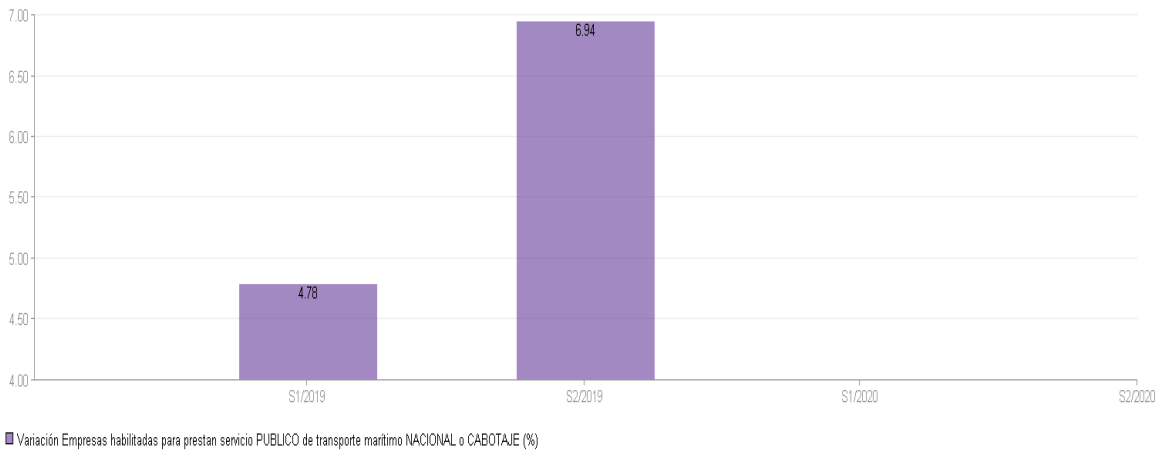
Causas

Una variación del -13.45 de las empresas que prestan servicio internacional

Efectos

A lo largo del 2019, el proceso procedió a cancelar varias empresas que se encontraban habilitadas, es posible que esta disminución obedezca a esta gestión.

Empresas habilitadas para prestar servicio de transporte marítimo - Variación Empresas habilitadas para prestar servicio PÚBLICO de transporte marítimo NACIONAL o CABOTAJE



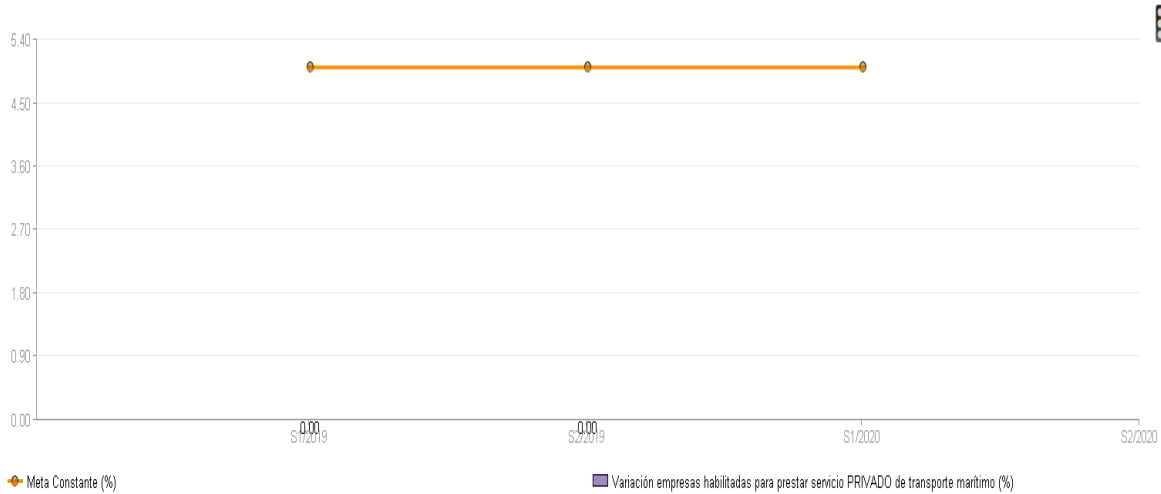
Causas

Se observa un incremento de 15 empresas habilitadas para prestar servicio público de cabotaje, a comparación con el periodo anterior.

Efectos

En total en el país, hay 231 empresas habilitadas ante Dimar para prestar servicio público de transporte marítimo de cabotaje, se resalta que la gran mayoría corresponde a la región del pacífico colombiano.

Empresas habilitadas para prestar servicio de transporte marítimo - Variación empresas habilitadas para prestar servicio PRIVADO de transporte marítimo



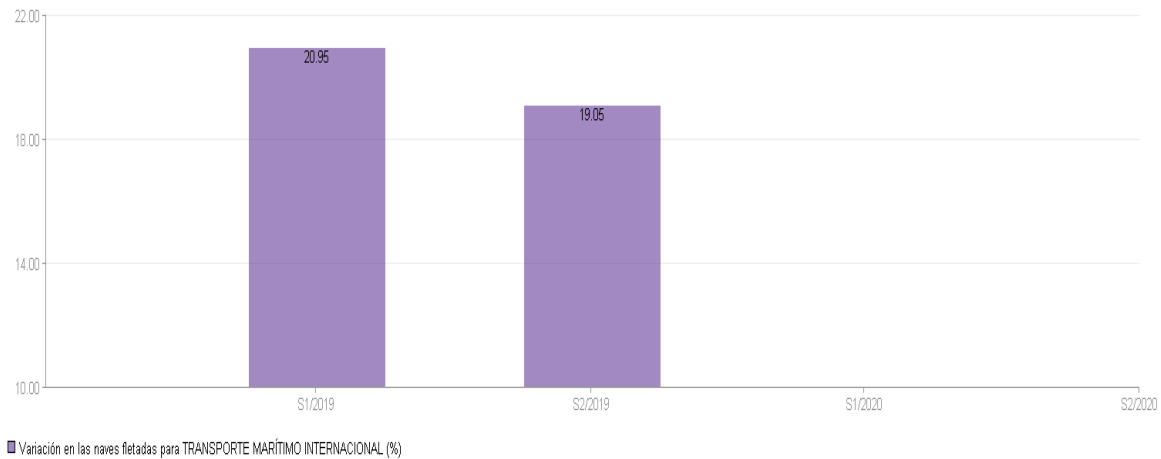
Causas

El comportamiento de las empresas privadas habilitadas es igual en ambos periodos.

Efectos

No se han habilitado gran cantidad de empresas de servicio privado, pues la gran mayoría del servicio de transporte marítimo en Colombia es publico.

Naves registradas, fletadas o arrendadas - Variación en las naves fletadas para TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL



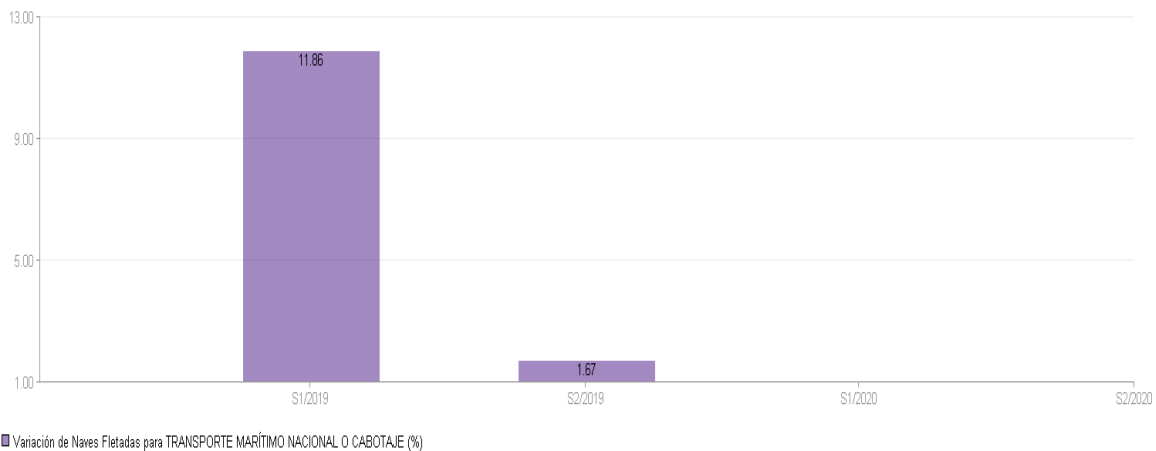
Causas

Para el segundo semestre del 2019, se incrementaron en un total de 22.964 naves extranjeras que solicitaron aprobación de fletamentos.

Efectos

Se observa que el comportamiento de la variable es similar en ambos periodos, pues la cantidad de fletamentos aprobados en cada semestre es muy similar, de igual manera se puede concluir que gran parte del comercio internacional del país, se mueve a través del contrato de fletamento especialmente la carga a granel.

Naves registradas, fletadas o arrendadas - Variación de Naves Fletadas para TRANSPORTE MARÍTIMO NACIONAL O CABOTAJE



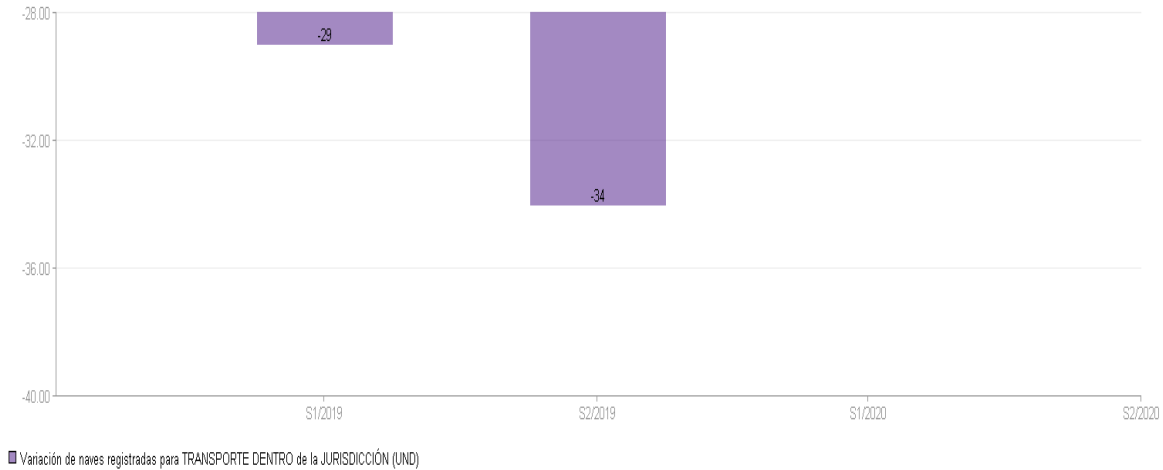
Causas

No se refleja un aumento significativo de naves fletadas para el segundo semestre del 2019, pues solo aumento en 1.

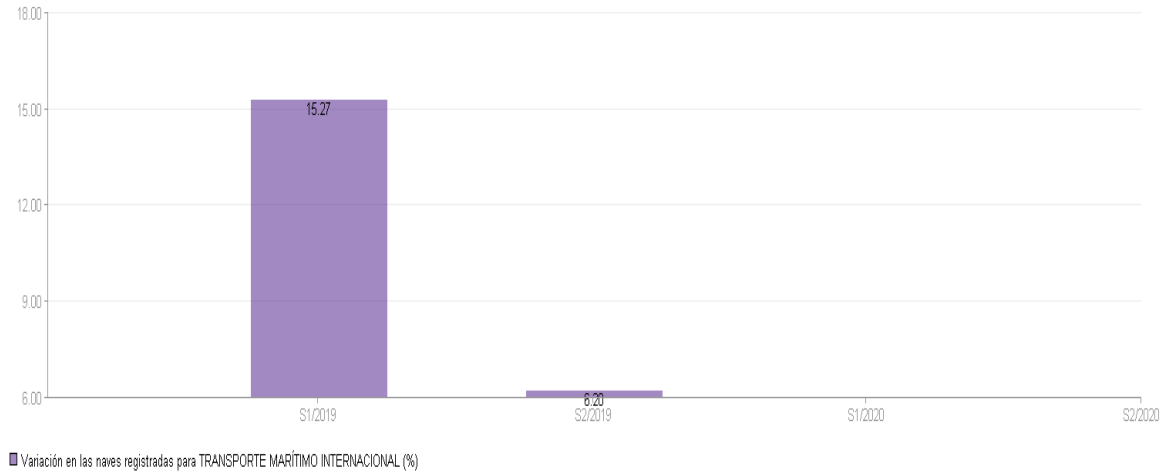
Efectos

Esto sugiere que la gran mayoría de naves de cabotaje en Colombia, están vinculadas a una empresa de transporte Marítimo de línea regular, por lo que casi no se observa el contrato de fletamento.

Naves registradas, fletadas o arrendadas - Variación de naves registradas para TRANSPORTE DENTRO de la JURISDICCIÓN



Naves registradas, fletadas o arrendadas - Variación en las naves registradas para TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL



Causas

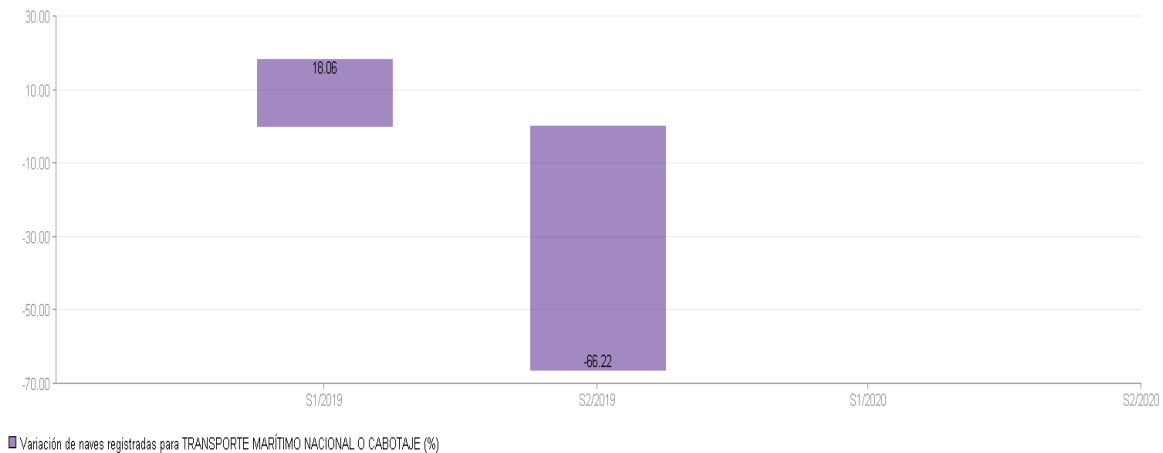
El registro de naves histórico aumento para el segundo semestre del 2019 a 2929 naves registradas a empresas de transporte marítimo extranjeras.

Efectos

Se observa que cada periodo aumenta paulatinamente la cantidad de naves que son registradas a empresas de transporte Marítimo internacionales, lo que está acorde con la

UNCTAD de que existe una mayor oferta de buques a nivel mundial para el transporte Marítimo internacional.

Naves registradas, fletadas o arrendadas - Variación de naves registradas para TRANSPORTE MARÍTIMO NACIONAL O CABOTAJE



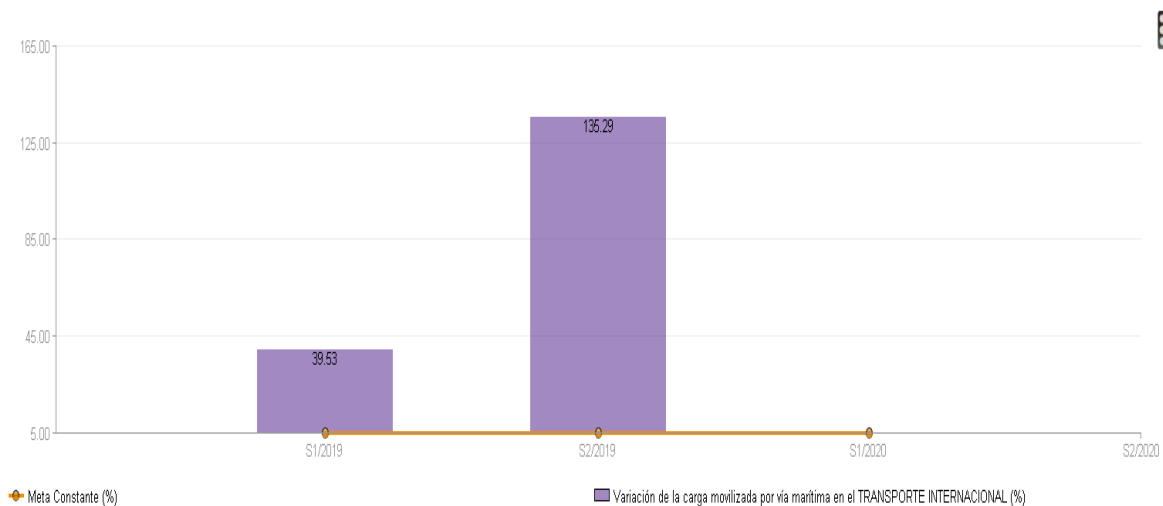
Causas

Una disminución del 66% de naves registradas.

Efectos

Esto se debe a que gran parte de esas naves ya terminaron con su vinculación a las empresas, ya que el registro es máximo de 5 periodos.

Transporte de carga por vía marítima - Variación de la carga movilizada por vía marítima en el TRANSPORTE INTERNACIONAL



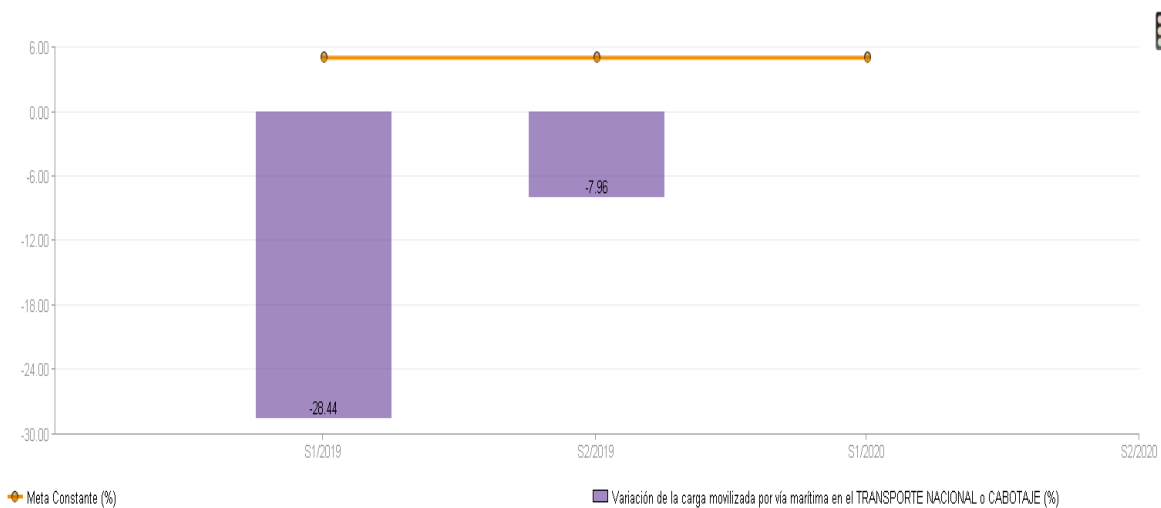
Causas

Se observa un incremento de la cantidad de carga transportada vía marítima para el segundo semestre del 2019, registrando un total de carga de 156.102.514.

Efectos

La cantidad de carga transportada por buques de transporte Marítimo, supera los 155.000.000, lo que sugiere que el país resulta atractivo para el comercio internacional, lo que está acorde con los informes de la UNCTAD del 2018, quien ubica a Colombia en el segundo puesto de América Latina y el Caribe en conectividad marítima.

Transporte de carga por vía marítima - Variación de la carga movilizada por vía marítima en el TRANSPORTE NACIONAL o CABOTAJE



Causas

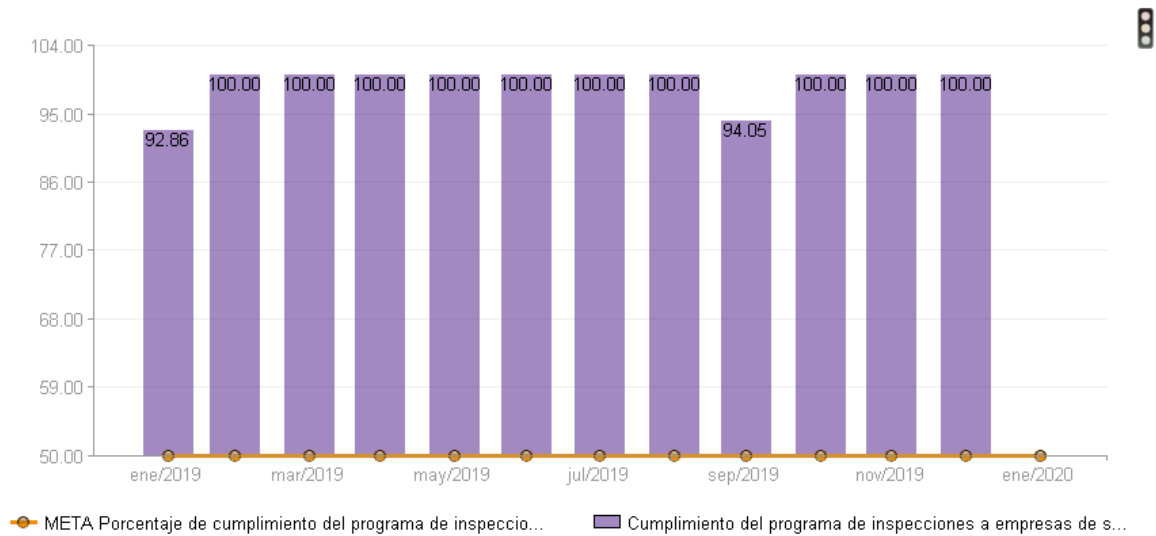
A comparación del año 2018, se movilizó menos carga de cabotaje.

Efectos

A nivel de cabotaje se observa una disminución de la carga transportada por este medio, lo que sugiere que del total de empresas habilitadas no todas actualmente realizan esta operación, de igual manera las situaciones socioeconómicas que se presentaron en el país, pudieron afectar esta variable.

6. Gestión de Empresas de Servicios Marítimo – M2

Cumplimiento del programa de inspecciones a empresas de servicios marítimos a nivel NACIONAL



Causas

- Falla de logística por alto nivel de rotación de personal.
- No hay buena planeación al momento de realizar la visita de inspecciones.
- No hay disponibles inspectores en las capitanías de puerto y sede central.

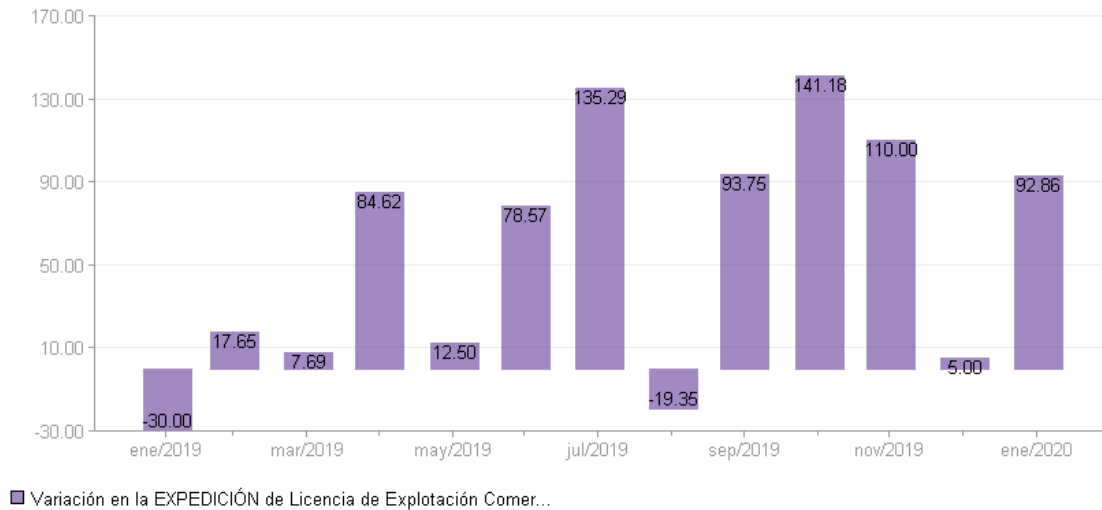
Efectos

- No se tiene un control por parte de las capitanías de puerto sobre lo establecido para inspecciones a Empresas de Servicios Marítimos.
- No hay disponibles inspectores en las capitanías de puerto y sede central.
- Falla de presencia de la Autoridad Marítima.

Soluciones

- Se debe tener un mayor control en cuanto al cumplimiento de la programación de inspecciones por parte de sede central y capitanes de puerto haciendo que el revisor y aprobador de las tareas en el SIMEC verifique la elaboración de los informes de inspección de control subidos en SIMEC y el área de Empresas de Servicios Marítimos de sede central verifique que esto se está cumpliendo, mediante informes sobre los reportes, realizando requerimientos y velar por que las capitanías de puerto cumplan con los requerimientos que se hacen desde sede central.
- Así mismo establecer un cuerpo de inspectores en las capitanías de puerto y sede central.
- Para la planeación de inspecciones se debe iniciar con 30 días de anticipación a la fecha planeada.
- Debido a la rotación del personal, al personal que ingrese nuevo, se le debe dar una buena capacitación y acompañamiento de las funciones a desempeñar.

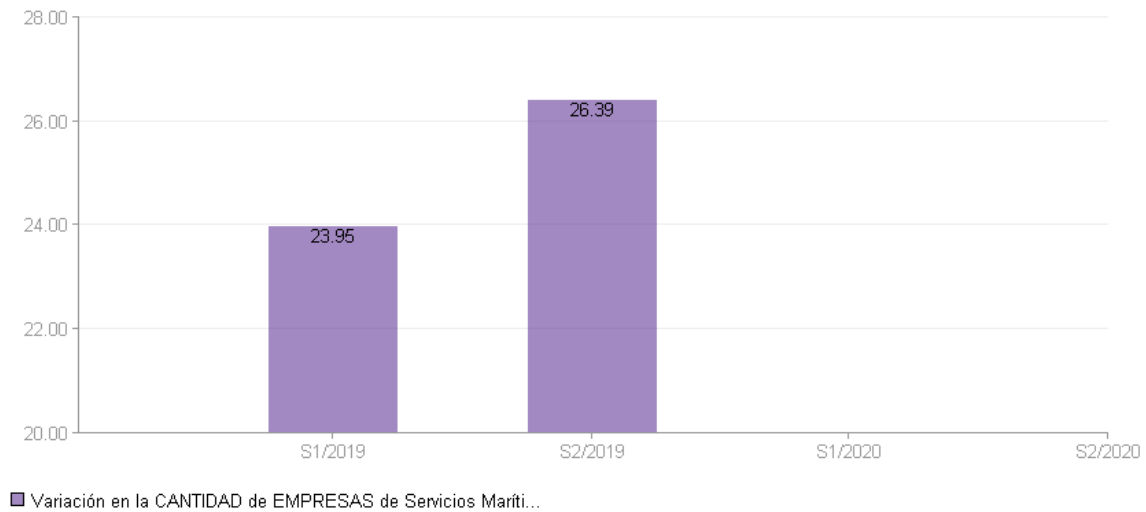
Variación en la EXPEDICIÓN de Licencia de Explotación Comercial para Empresas de Servicios Marítimos



Causas

Presento un leve incremento (5% - un trámite de mas) en el número de trámites diligenciados.

Variación en la CANTIDAD de EMPRESAS de Servicios Marítimos con LICENCIA de Explotación Comercial VIGENTE



Causas

Por REGIONES de acuerdo RES 361/2015 fue el siguiente:

REGION	2do SEM 2018	2do Sem 2019	Variación
CARIBE	465	613	32%
INSULAR	19	22	16%
PACIFICO	79	81	3%
ANDINA	45	53	18%
AMAZONIA	2	2	0%
ORINOQUIA	0	0	0%
Total	610	771	26%

Comentarios:

CARIBE: presenta una variación positiva significativa por la entrada en vigencia de la RES 333/19. Delegación tramites (jurisdicción local).

INSULAR: presenta una variación positiva no relevante.

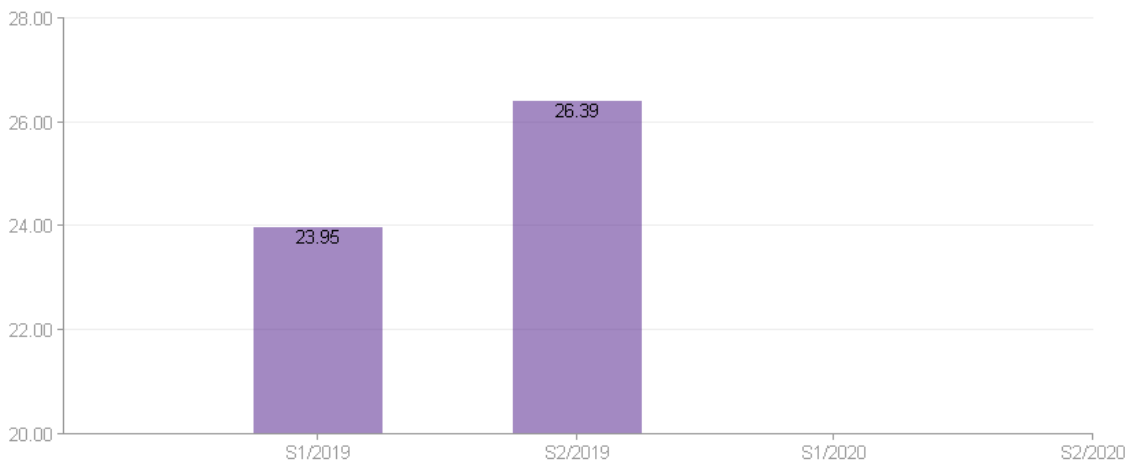
PACIFICO: presenta una variación positiva no relevante.

ANDINA: presenta una variación positiva no relevante.

AMAZONIA Y ORINOQUIA: no registran cambios.

En general se presentó una variación positiva significativa por la entrada en vigencia de la RES 333/19. Delegación tramites (jurisdicción local) ..

Variación en la CANTIDAD de ACTIVIDADES MARÍTIMAS Registradas de acuerdo a las LICENCIA de Explotación Comercial VIGENTE



■ Variación en la CANTIDAD de ACTIVIDADES MARÍTIMAS Regi...

Por grupo de acuerdo RES 361/2015 fue el siguiente:

Grupo	2do SEM 2018	2do Sem 2019	Variación
Grupo I	256	347	36%
Grupo II	211	245	16%
Grupo III	45	59	31%
Grupo IV	44	59	34%
Grupo V	54	61	13%
Total	610	771	24%

Comentarios:

Grupo I: presenta una variación positiva significativa por la entrada en vigencia de la RES 333/19. Delegacion tramites (jurisdiccion local) .

Grupo II: presenta una variación positiva correspondiente a la apertura de agencias marítimas en los puertos colombianos.

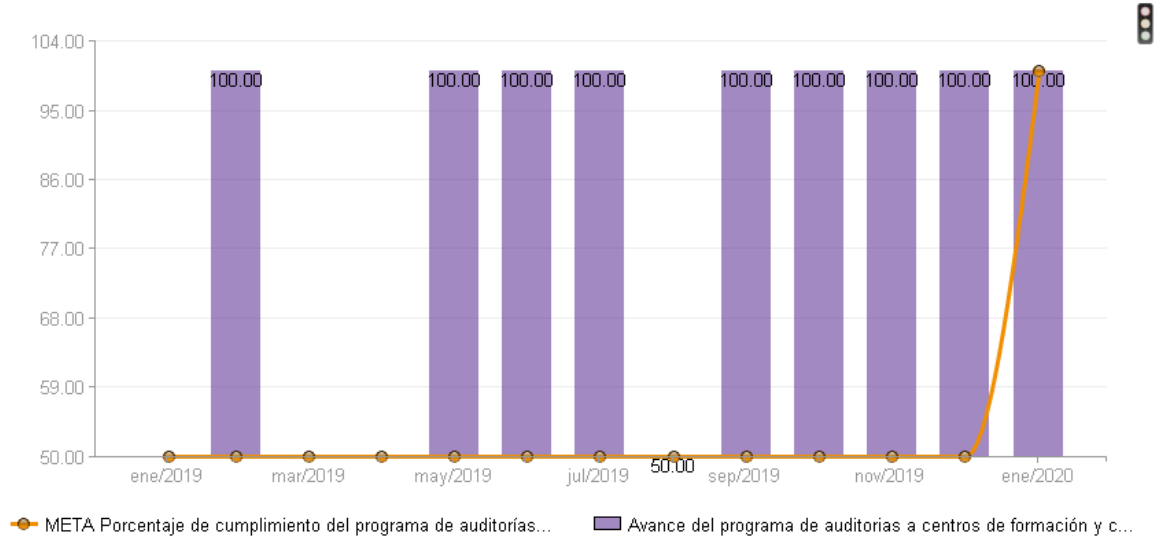
Grupo III: presenta una variación positiva significativa por la formalización de empresa de turismo marítimasy por la entrada en vigencia de la RES 333/19. Delegacion tramites (jurisdiccion local) .

Grupo IV: presenta una variación significativa producto de la apertura de empresas afines al área de OFF Shore.

Grupo V: presenta una variación positiva, nuevos astilleros y talleres en los puertos colombianos por la entrada en vigencia de la RES 333/19. Delegacion tramites (jurisdiccion local) .

7. Gestión de Gente de Mar – M3

Avance del programa de auditorías a centros de formación y capacitación marítimo



Causas

Los Centros de Formación y Capacitación Marítima son Entidades de Educación para el Trabajo y Desarrollo Humano (ETDH) o Instituciones de Educación Superior bajo el control de las Secretarías de Educación de los Municipios donde se ubican o del Ministerio de Educación, respectivamente.

Tras el cumplimiento de los requisitos establecidos por la Dirección General Marítima en Resolución No. 102 DIMAR-2012 obtienen el reconocimiento como Centros de Educación Marítima se autoriza el desarrollo de programas náuticos y la certificación de los mismos.

Los reconocimientos tienen una vigencia de tres (3) años durante los cuales se espera sean auditados, como mínimo, por una ocasión.

Efectos

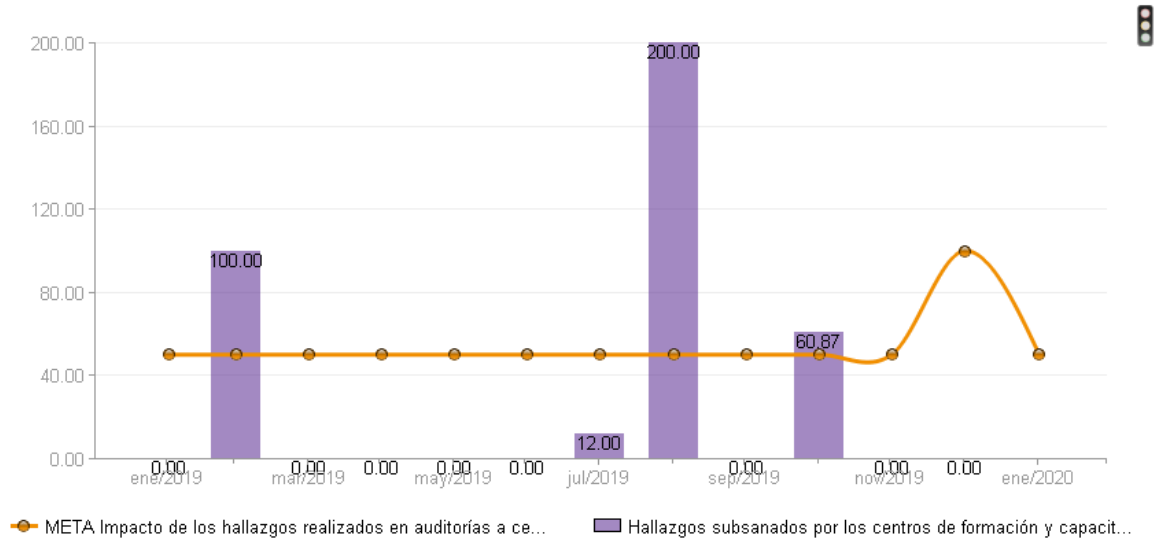
La Subdirección de Marina Mercante – SUBMERC planea, anualmente, la práctica de un programa de auditorías. Teniendo en consideración que actualmente se tienen treinta (30) Centros de Educación Marítima, el plan contempla visitar diez (10) de ellos.

Toda vez que para el año anterior se contempló que Colombia fuera auditada por un Panel de Personas Competentes, de la Organización Marítima Internacional – OMI, para el año 2019 se planearon quince (15) auditorías y trece (13) se llevaron a cabo exitosamente

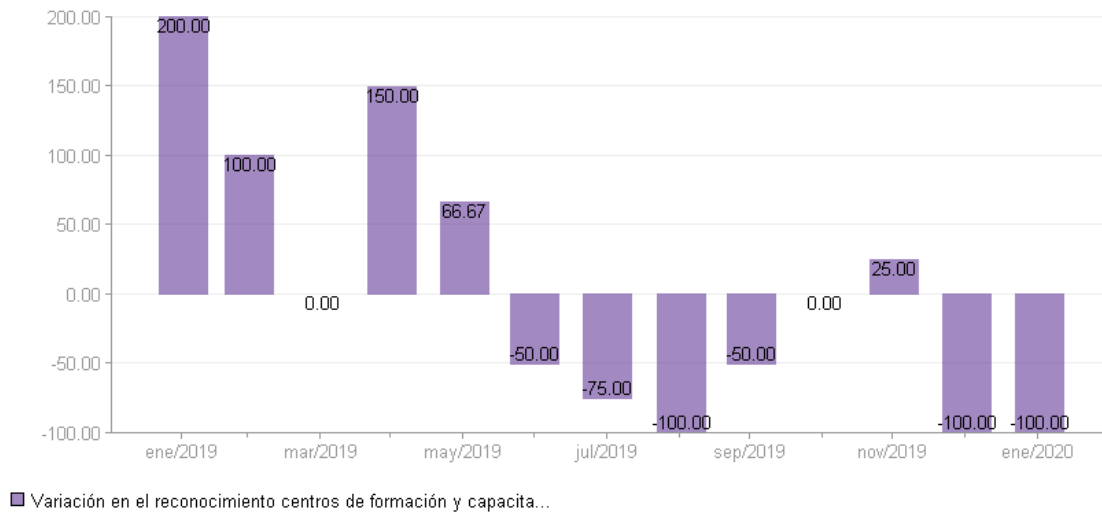
Soluciones

Las auditorías no realizadas obedecieron a que uno de los Centros (EMAF) solicitó la “Pérdida de Fuerza Ejecutoria” del acto de Reconocimiento y la segunda, AVANTE (Santa Marta) estuvo cerrada e inactiva por problemas de daños en la infraestructura física. Esta última se reprogramará para la vigencia 2020.

Hallazgos subsanados por los centros de formación y capacitación marítima



Gestión de Solicitudes - Variación en el reconocimiento centros de formación y capacitación marítimo, autorización de programas y certificación de los mismos EXPEDIDOS



Causas

Los Centros de Formación y Capacitación Marítima son Entidades de Educación para el Trabajo y Desarrollo Humano (ETDH) o Instituciones de Educación Superior bajo el control de las Secretarías de Educación de los Municipios donde se ubican o del Ministerio de Educación, respectivamente.

Tras el cumplimiento de los requisitos establecidos por la Dirección General Marítima en Resolución No. 102 DIMAR-2012 obtienen el reconocimiento como Centros de Educación Marítima se autoriza el desarrollo de programas náuticos y la certificación de los mismos.

Los Centros de Formación y Capacitación Marítima, a discreción, durante la vigencia del reconocimiento pueden solicitar ajustes al mismo tales como, renovación cuando han transcurrido los tres años de vigencia. Adición o supresión de programas y cursos náuticos.

Efectos

Los Centros de Formación y Capacitación Marítima son Entidades de Educación para el Trabajo y Desarrollo Humano (ETDH) o Instituciones de Educación Superior bajo el control de las Secretarías de Educación de los Municipios donde se ubican o del Ministerio de Educación, respectivamente.

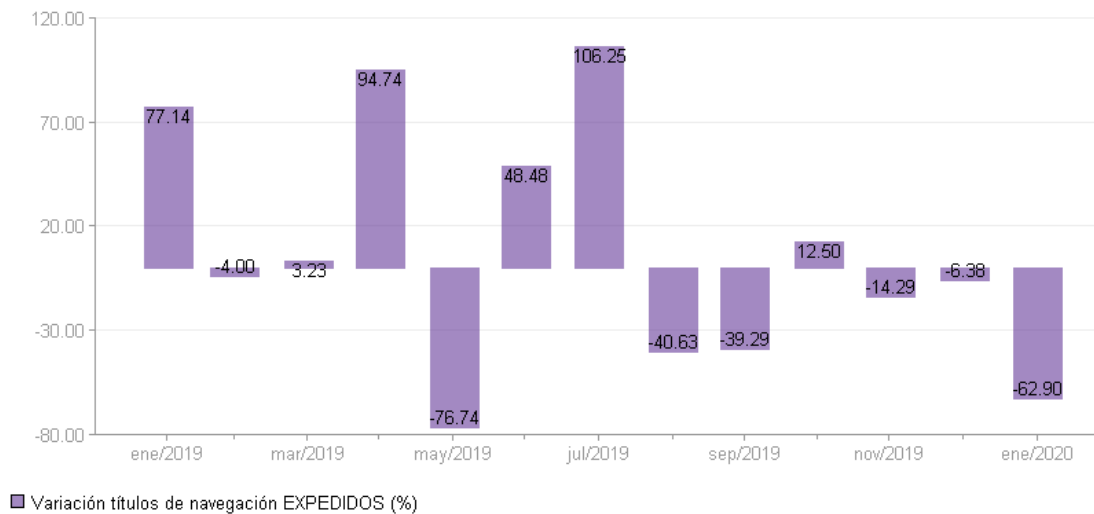
Tras el cumplimiento de los requisitos establecidos por la Dirección General Marítima en Resolución No. 102 DIMAR-2012 obtienen el reconocimiento como Centros de Educación Marítima se autoriza el desarrollo de programas náuticos y la certificación de los mismos.

Los Centros de Formación y Capacitación Marítima, a discreción, durante la vigencia del reconocimiento pueden solicitar ajustes al mismo tales como, renovación cuando han transcurrido los tres años de vigencia. Adición o supresión de programas y cursos náuticos.

Soluciones

Es importante considerar el refuerzo administrativo del Área que tiene a cargo la Formación y Capacitación de la Gente de mar. El Memorando MEM-201801537 – MD-DIMAR-SUBMERC de fecha 03/09/2018, preparada el Área para el Subdirector de Marina Mercante es amplio en explicar tal situación.

Gestión de Solicitudes - Variación títulos de navegación EXPEDIDOS



Causas

Los títulos se expiden a la gente de mar que realiza navegación internacional y se basan en los lineamientos emitidos por el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia de la gente de mar – STCW Enmendado.

Durante el segundo semestre 2018 se expidieron 220 títulos y en el mismo periodo del año 2019 se emitieron un total 209 título.

Efectos

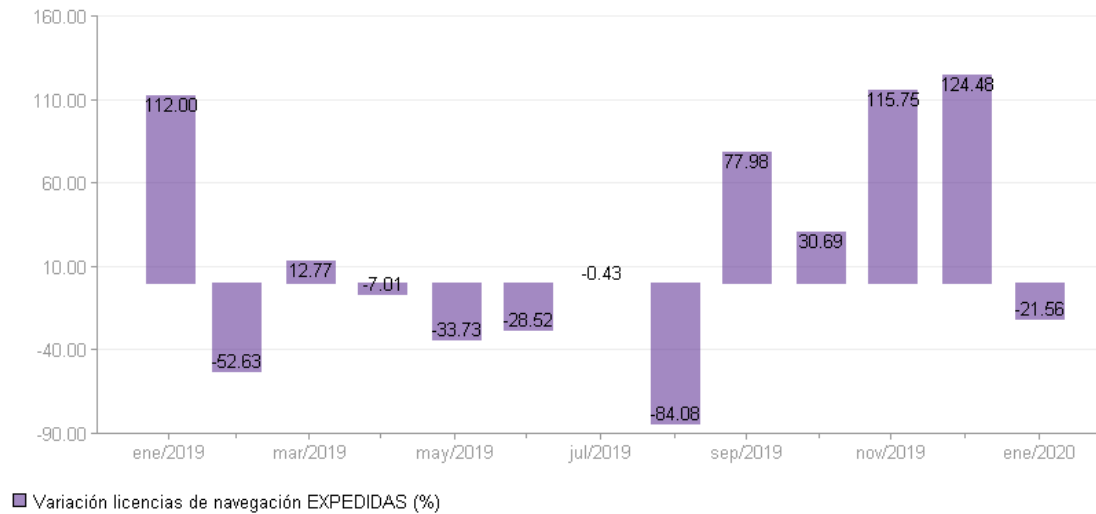
Importante tener en cuenta que los títulos expedidos en virtud de la aplicación de las Enmiendas de Manila contenidas en el convenio STCW/78, durante el 2015, están surtiendo el proceso de renovación.

Por otra parte se puede evidenciar que hay una disminución en la expedición de títulos de navegación, corresponde al cumplimiento de la totalidad requisitos.

Soluciones

Como conclusión general, en cuanto a cantidades, están directamente proporcionales durante las dos vigencias.

Gestión de Solicitudes - Variación licencias de navegación EXPEDIDAS



Causas

La Gente de Mar es toda persona que forme parte de la tripulación regular de una nave, y cuyo desempeño a bordo esté acreditado por una Licencia de Navegación, expedida por la Autoridad Marítima.

En la práctica la Licencia se otorga a quienes realizan navegación nacional, es decir en aguas jurisdiccionales Colombianas.

Durante el segundo semestre 2018 se expidieron 1428 licencias y en el mismo periodo del año 2019 se emitieron un total 1717 licencias.

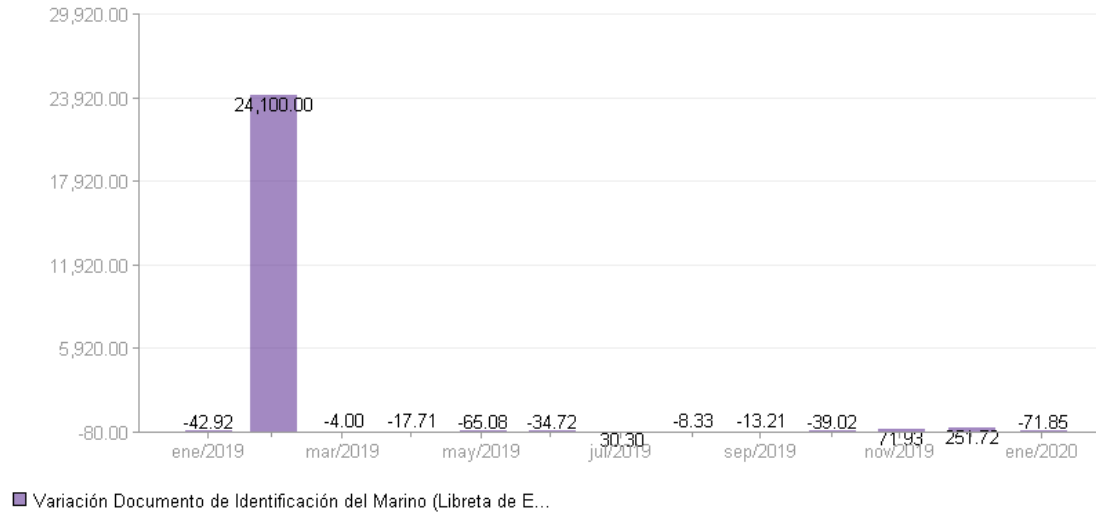
Efectos

El incremento en la expedición de licencias de navegación en el año 2019, obedece a la realización de campañas de país marítimo, las cuales consisten en brindar facilidades a los usuarios para la toma de los cursos de formación y en beneficios económicos para la realización del examen médico de aptitud física.

Soluciones

Adicionalmente, se busca licenciar las personas que desempeñan actividades de transporte marítimo o pesca por tradición.

Gestión de Solicitudes - Variación Documento de Identificación del Marino (Libreta de Embarco) EXPEDIDOS



Causas

El Documento de Identificación del Marino o Libreta de Embarco, acredita, además de los períodos de embarco del tripulante y los cargos desempeñados a bordo, la aptitud física del titular. Es obligatorio para toda la gente de mar de transporte marítimo.

Durante el segundo semestre 2018 se expidieron 323 libretas de identificación del marino y en el mismo periodo del año 2019 se emitieron un total 415.

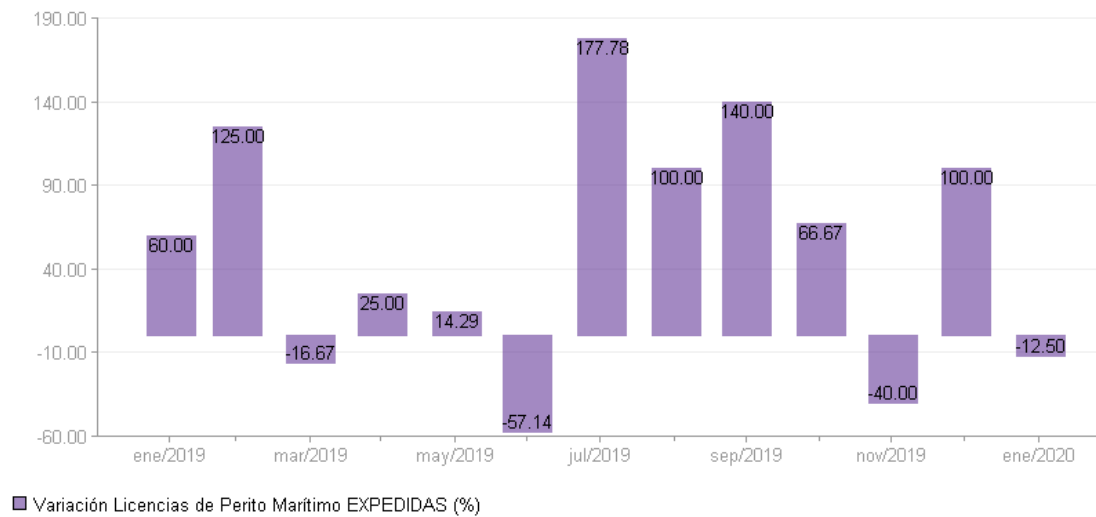
Efectos

Importante tener en cuenta la iniciativa de las Capitanías de Puerto, en cuanto a la legalización de los tiempos de embarco de la gente de mar a nivel nacional.

Soluciones

El gran incremento en la expedición de libretas de embarco durante el segundo semestre de 2019 obedece el promover de dichos documentos a la gente de mar para sus ascensos y tener alimentada toda la información de gente de mar.

Gestión de Solicitudes - Variación Licencias de Perito Marítimo EXPEDIDAS



Causas

Un perito marítimo es la persona que por su idoneidad y experiencia cuenta con la capacidad suficiente para prestar asesoría y practicar inspecciones en asuntos marítimos de su especialidad.

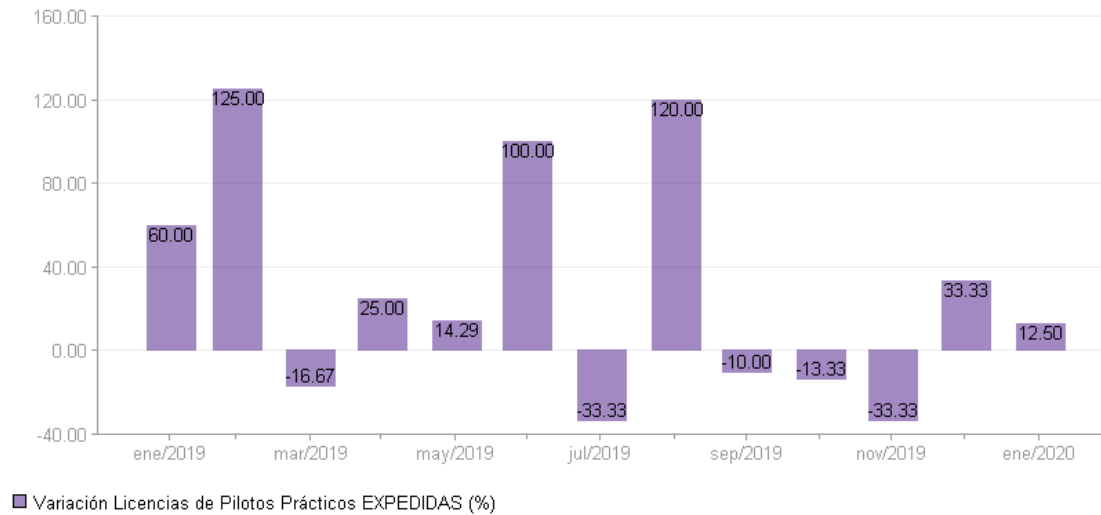
Efectos

Durante el segundo semestre 2018 se expidieron 93 licencias y en el mismo periodo del año 2019 se emitieron un total 105 licencias.

Soluciones

Como conclusión general, en cuanto a cantidades, están directamente proporcionales durante las dos vigencias y se está llevando el número normal de renovaciones.

Gestión de Solicitudes - Variación Licencias de Pilotos Prácticos EXPEDIDAS



Causas

La tarea de un piloto práctico es la de un asesor encargado de coordinar la maniobra de arribo, zarpe o fondeo, pero el mando del buque seguirá siendo del capitán. Se especializa en manejo de barcos y en condiciones de navegación locales.

Efectos

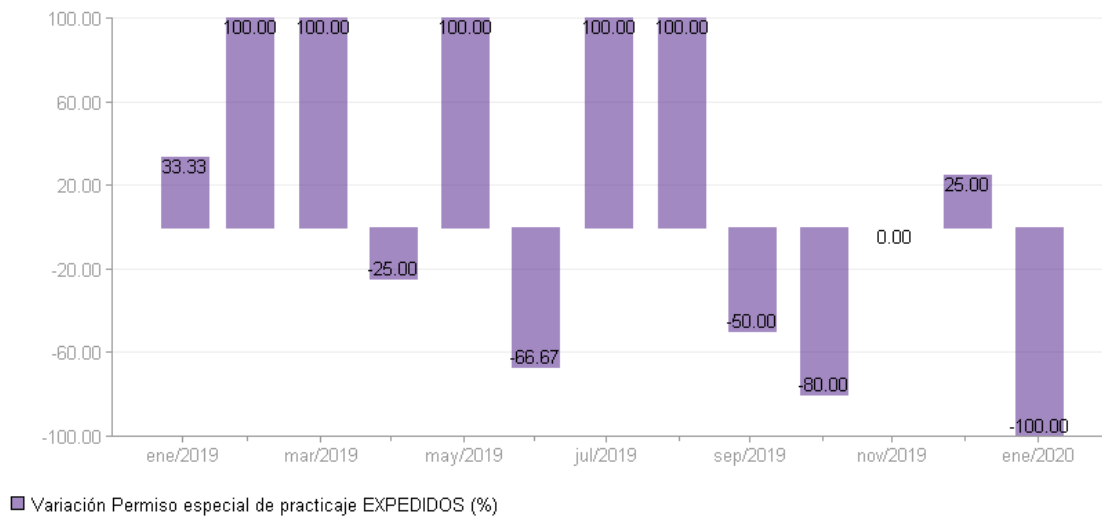
Durante el segundo semestre 2018 se expidieron 60 licencias y en el mismo periodo del año 2019 se emitieron un total 57 licencias.

Soluciones

Como conclusión general, en cuanto a cantidades, están directamente proporcionales durante las dos vigencias y se está llevando el número normal de renovaciones.

Es de resaltar que hay pilotos que cumplieron 60 años, lo que hace que las licencias se renueven anualmente.

Gestión de Solicitudes - Variación Permiso especial de practicaje EXPEDIDOS



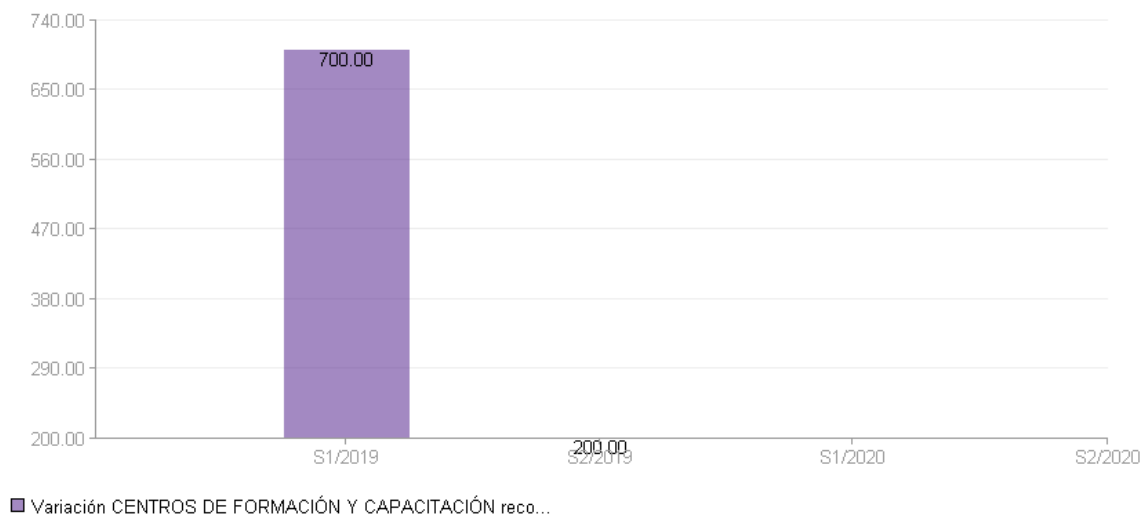
Causas

Durante el segundo semestre 2018 se expidieron 18 licencias y en el mismo periodo del año 2019 se emitieron un total 15 licencias. Donde se puede evidenciar que se mantiene directamente proporcional la expedición de permisos.

Soluciones

Como conclusión general, en cuanto a cantidades, están directamente proporcionales durante las dos vigencias y se está llevando el número normal de expediciones.

Variación CENTROS DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN reconocidos por la Autoridad Marítima



Causas

Los Centros de Formación y Capacitación Marítima son Entidades de Educación para el Trabajo y Desarrollo Humano (ETDH) o Instituciones de Educación Superior bajo el control de las Secretarías de Educación de los Municipios donde se ubican o del Ministerio de Educación, respectivamente.

Tras el cumplimiento de los requisitos establecidos por la Dirección General Marítima en Resolución No. 102 DIMAR-2012 obtienen el reconocimiento como Centros de Educación Marítima se autoriza el desarrollo de programas náuticos y la certificación de los mismos.

Efectos

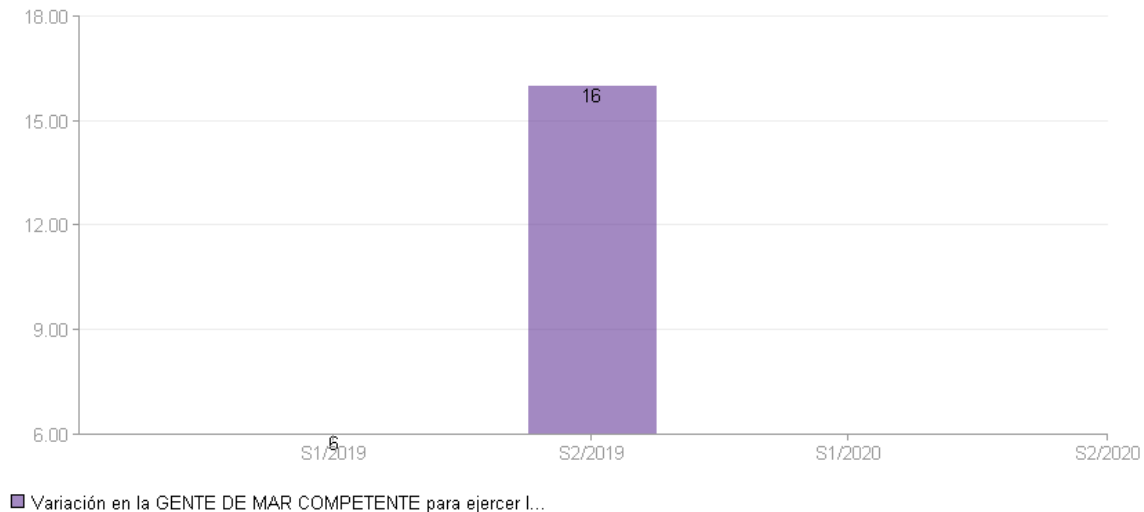
Se puede determinar el aumento sostenido desde el año 2014 en el número de Centros de Formación y Capacitación Marítima reconocidos. En la actualidad, treinta (30) Centros distribuidos en la geografía de País ofrecen su servicio al Gremio marítimo.

Apartadó	1
Barranquilla	3
Bogotá	4
Buenaventura	3
Cajicá	1
Cali	1
Cartagena	12
San Andrés, Isla	1
Santa Marta	2
Tumaco	1
Turbo	1.

Soluciones

En realidad, no resulta posible estimar una cifra estándar o máxima en la disponibilidad de Centros de Formación y Capacitación Marítima. Si bien parecen bastantes, hay regiones del País que aún no cuentan con uno de ellos. Se vería sano que, por lo pronto, el número continuara creciendo año a año.

Variación en la GENTE DE MAR COMPETENTE para ejercer labores en el TRANSPORTE MARÍTIMO NACIONAL



Causas

La Gente de Mar es toda persona que forme parte de la tripulación regular de una nave, y cuyo desempeño a bordo esté acreditado por una Licencia de Navegación, expedida por la Autoridad Marítima.

En la práctica la Licencia se otorga a quienes realizan navegación nacional, es decir en aguas jurisdiccionales Colombianas.

Durante el segundo semestre 2018 se expidieron 1017 licencias y en el mismo periodo del año 2019 se emitieron un total 1181 licencias.

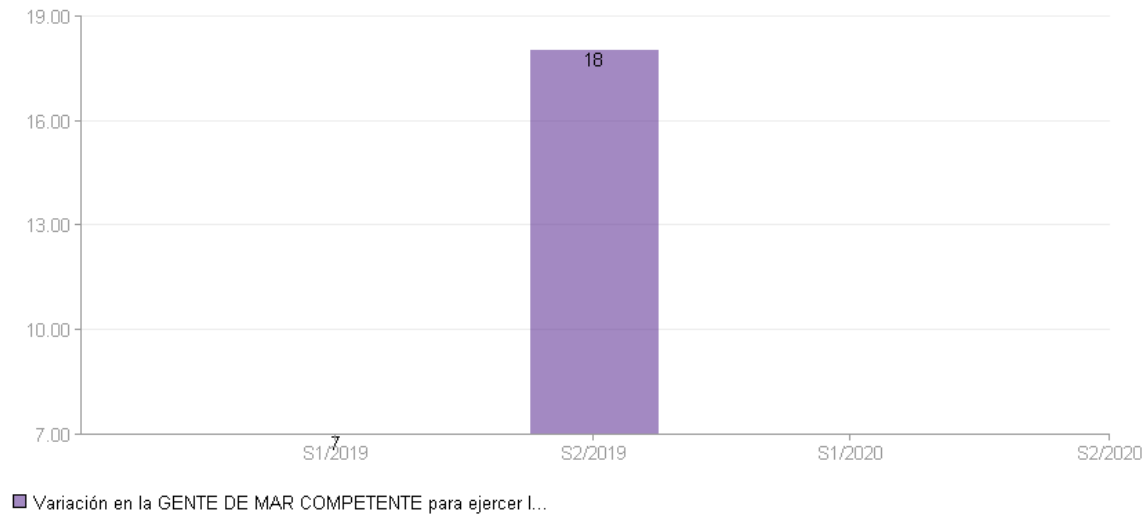
Efectos

El incremento en la expedición de licencias de navegación en el año 2019, obedece a la realización de campañas de país marítimo, las cuales consisten en brindar facilidades a los usuarios para la toma de los cursos de formación y en beneficios económicos para la realización del examen médico de aptitud física.

Soluciones

Adicionalmente, se busca licenciar las personas que desempeñan actividades de transporte marítimo o pesca por tradición.

Variación en la GENTE DE MAR COMPETENTE para ejercer labores en naves de PESCA DE NAVEGACIÓN NACIONAL



Causas

La Gente de Mar es toda persona que forme parte de la tripulación regular de una nave pesquera, y cuyo desempeño a bordo esté acreditado por una Licencia de Navegación, expedida por la Autoridad Marítima.

En la práctica la Licencia se otorga a quienes realizan navegación nacional, es decir en aguas jurisdiccionales Colombianas.

Durante el segundo semestre 2018 se expidieron 155 licencias y en el mismo periodo del año 2019 se emitieron un total 266 licencias.

Efectos

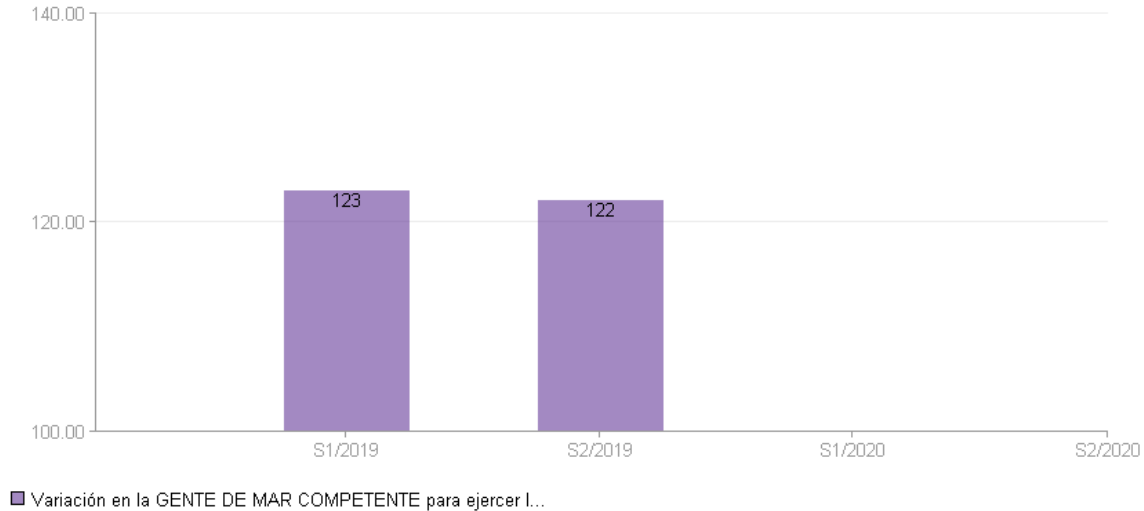
El incremento en la expedición de licencias de navegación en el año 2019, obedece a la realización de campañas de país marítimo, las cuales consisten en brindar facilidades a los usuarios para la toma de los cursos de formación y en beneficios económicos para la realización del examen médico de aptitud física.

Soluciones

Se busca licenciar las personas que desempeñan actividades de pesca industrial o por tradición.

Por otra parte se puede evidenciar que en segundo semestre de 2019 donde hay incrementos notables en la expedición de los licencias, corresponde al cumplimiento del requisito de verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes.

Variación en la GENTE DE MAR COMPETENTE para ejercer labores en naves de RECREO DE NAVEGACIÓN NACIONAL



Causas

La Gente de Mar es toda persona que forme parte de la tripulación regular de una nave, y cuyo desempeño a bordo esté acreditado por una Licencia de recreo, expedida por la Autoridad Marítima.

En la práctica la Licencia se otorga a quienes realizan navegación nacional, es decir en aguas jurisdiccionales Colombianas.

Durante el segundo semestre 2018 se expidieron 286 licencias y en el mismo periodo del año 2019 se emitieron un total 270 licencias.

Efectos

El incremento en la expedición de licencias de navegación en el año 2019, obedece a la realización de campañas de país marítimo, las cuales consisten en brindar facilidades a los usuarios para la toma de los cursos de formación y en beneficios económicos para la realización del examen médico de aptitud física.

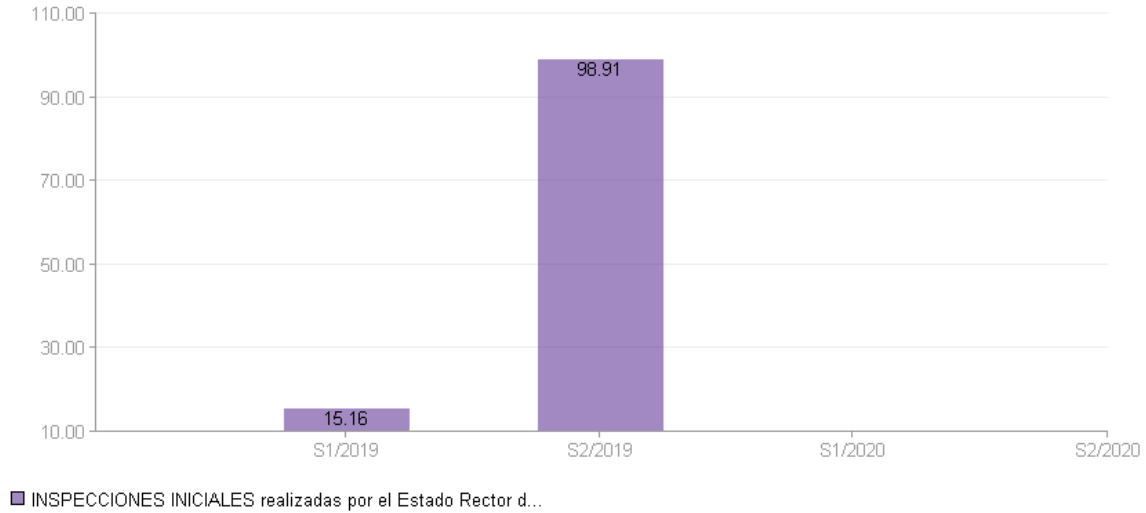
Soluciones

Se busca licenciar las personas que desempeñan actividades de pesca industrial o por tradición.

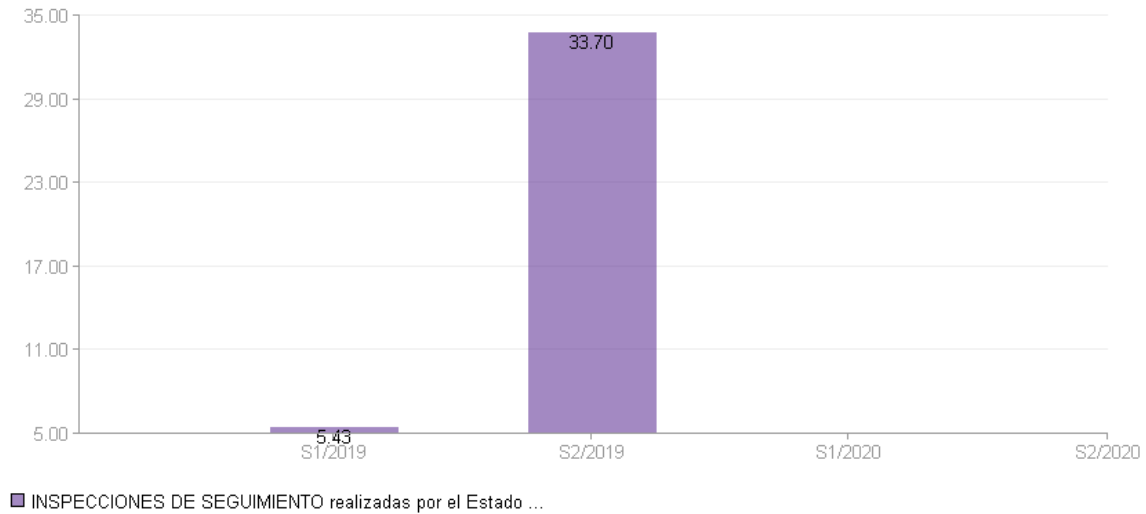
Por otra parte se puede evidenciar que en segundo semestre de 2019 donde hay incrementos notables en la expedición de los licencias, corresponde al cumplimiento del requisito de verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes.

8. Gestión de Naves – M4

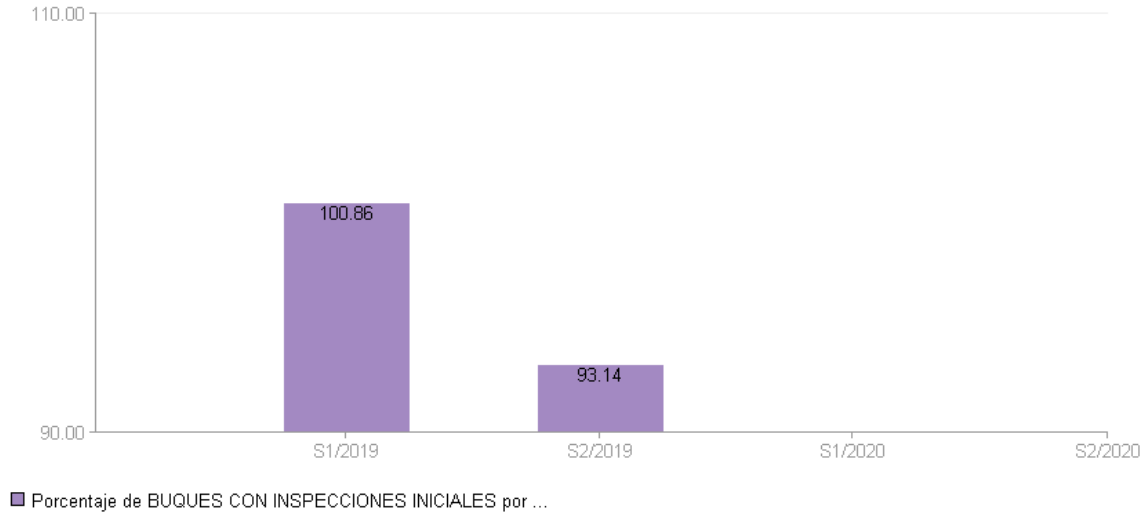
Estado Rector del Puerto - INSPECCIONES INICIALES realizadas por el Estado Rector del Puerto



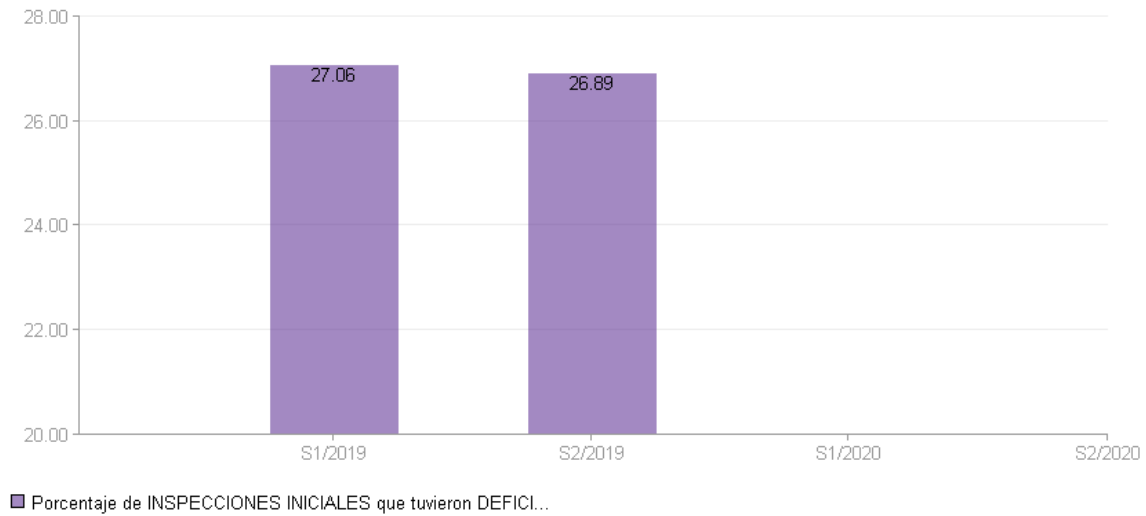
Estado Rector del Puerto - INSPECCIONES DE SEGUIMIENTO realizadas por el Estado Rector del Puerto



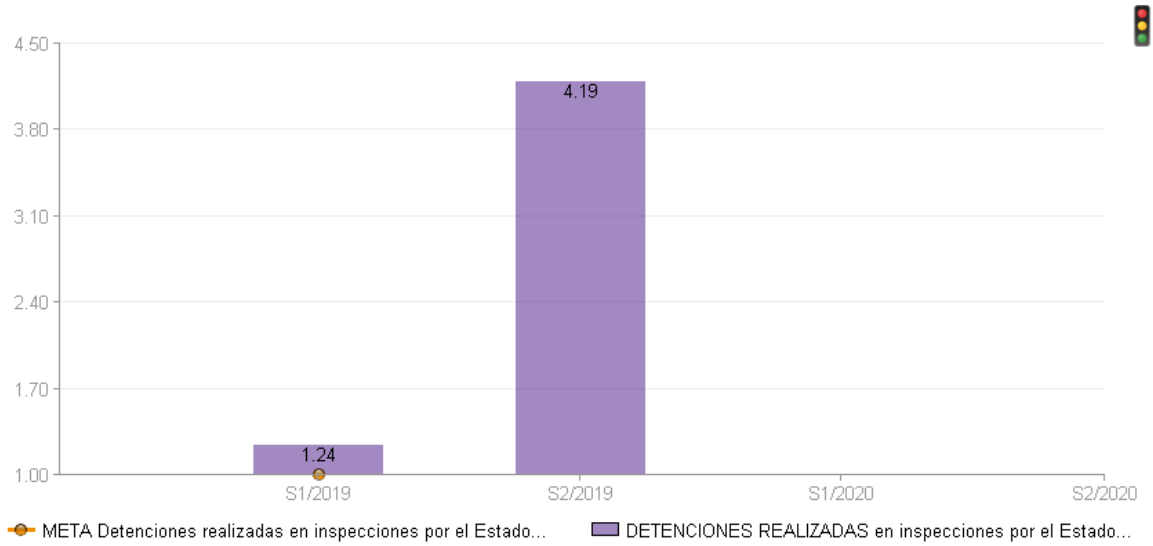
Estado Rector del Puerto - Porcentaje de BUQUES CON INSPECCIONES INICIALES por el Estado Rector del Puerto



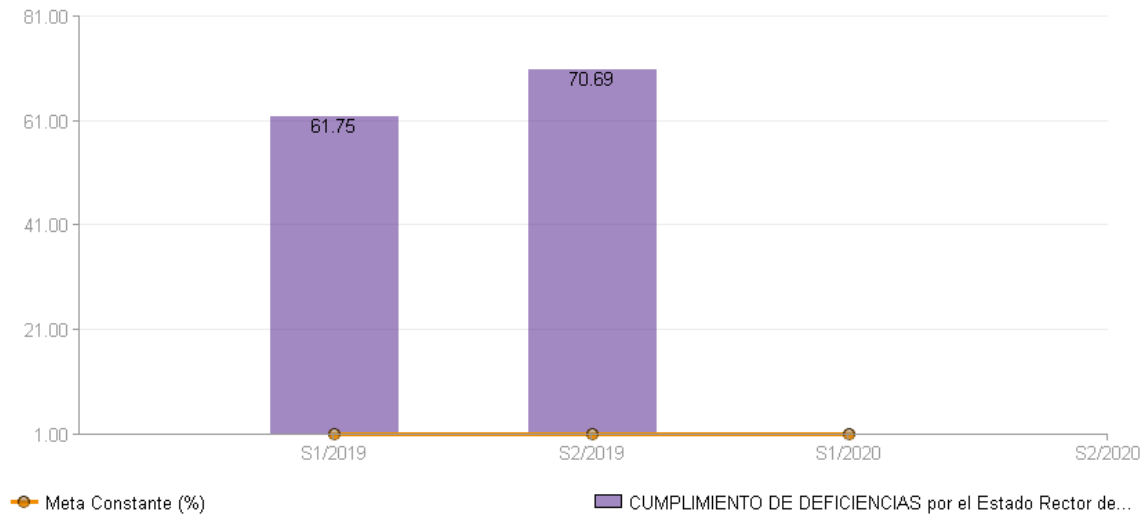
Estado Rector del Puerto - Porcentaje de INSPECCIONES INICIALES que tuvieron DEFICIENCIAS



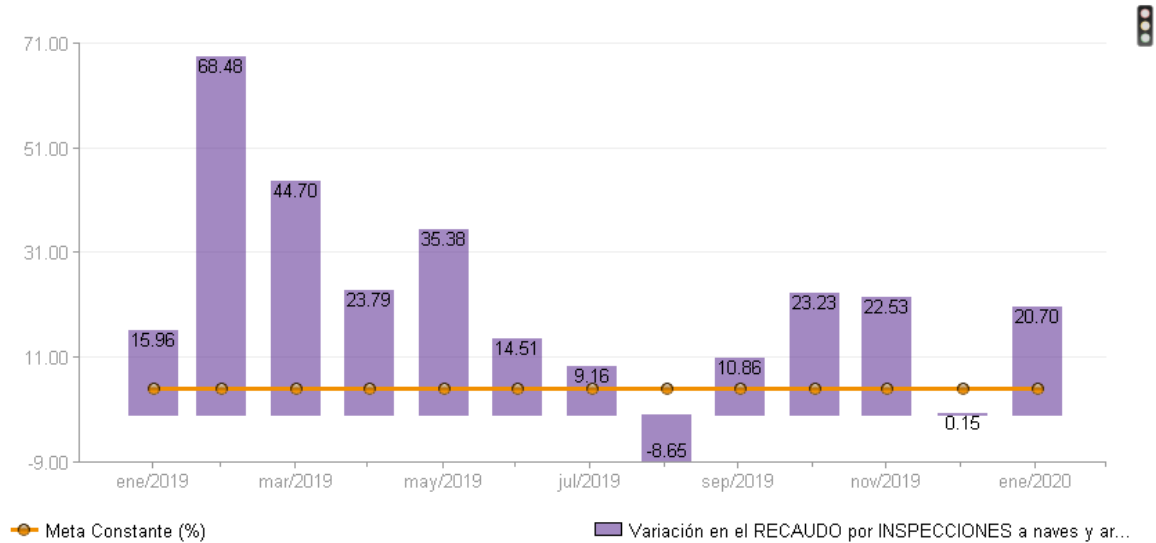
Estado Rector del Puerto - DETENCIONES REALIZADAS en inspecciones por el Estado Rector del Puerto



Estado Rector del Puerto - CUMPLIMIENTO DE DEFICIENCIAS por el Estado Rector del Puerto



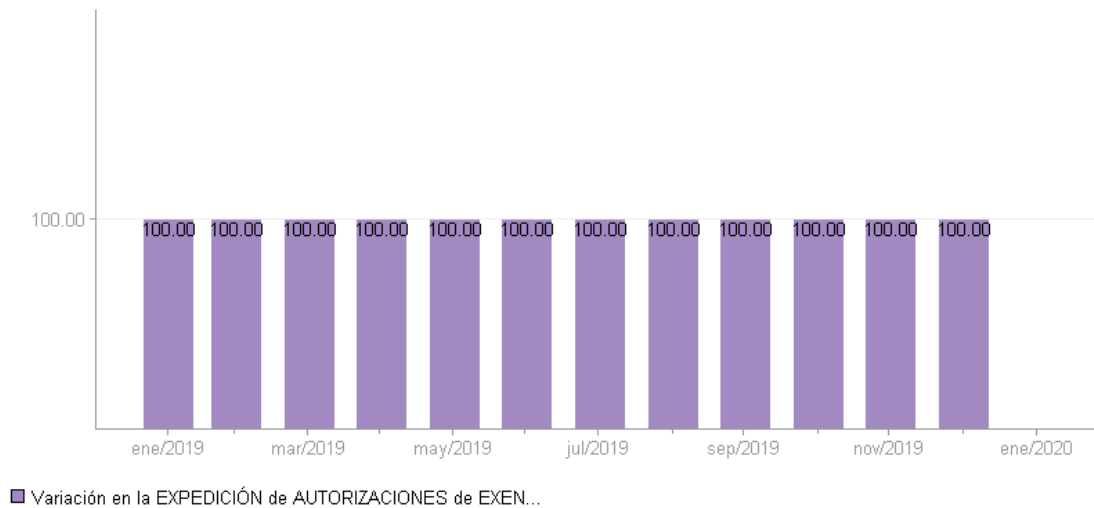
Inspección de Bandera - Variación en el RECAUDO por INSPECCIONES a naves y artefactos navales NO CONVENIO realizadas a nivel nacional



Inspección de Bandera - Variación en el COSTO de los INSPECTORES CONTRATADOS a nivel NACIONAL



Gestión de Solicitudes - Variación en la EXPEDICIÓN de AUTORIZACIONES de EXENCIÓN de una REGLA o NORMA marítima



Causas

Poca o nula necesidad de los usuarios en las solicitudes de exenciones y/o solicitudes sin la coherencia normativa necesaria para su autorización.

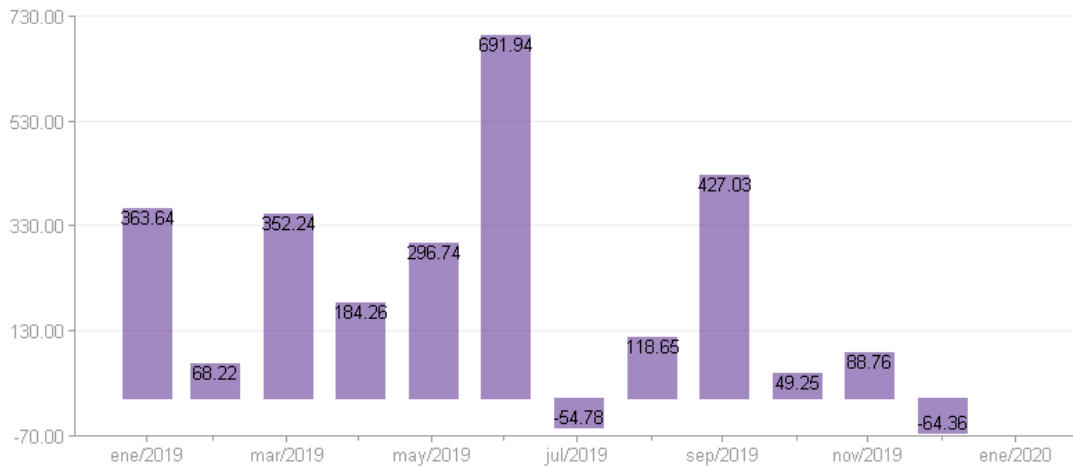
Efectos

No se presentan muchas solicitudes para exceptuar normas o regla de obligatorio cumplimiento.

Soluciones

Depende de los usuarios determinar si es necesaria la exención de una norma para el desarrollo seguro de sus actividades

Gestión de Solicitudes - Variación en la ASIGNACIÓN del NUMERO de IDENTIFICACIÓN del CASCO EXPEDIDOS



■ Variación en la ASIGNACIÓN del NUMERO de IDENTIFICACI...

Causas

Las solicitudes de uno y otro mes depende de la necesidad de los usuarios en obtener la matrícula de sus embarcaciones es un requisito necesario.

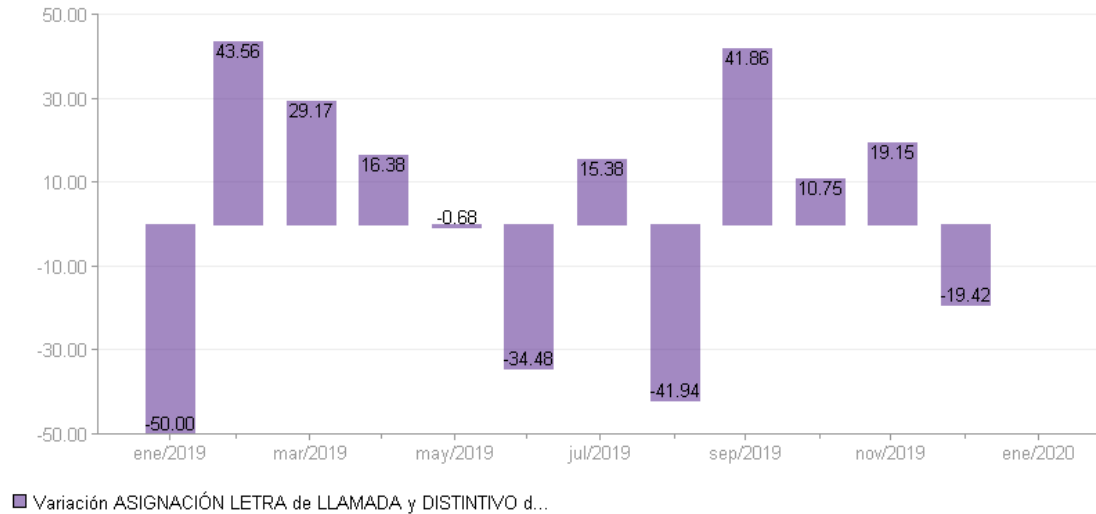
Efectos

Aumento en determinados periodos del año por necesidad de los usuarios a causas de la dinámica comercial marítima.

Soluciones

No es aplicable a soluciones ya que dependen de la demanda.

***Gestión de Solicitudes - Variación ASIGNACIÓN LETRA de LLAMADA y
DISTINTIVO de IDENTIFICACIÓN del SERVICIOS MÓVIL MARÍTIMO-MMSI
EXPEDIDOS***



Causas

A mediados del semestre 2019, se realizó delegación administrativa de revisión en las capitanías a través del procedimiento de "los trámites procedimiento de certificación de seguridad radioeléctrica abril/2019".

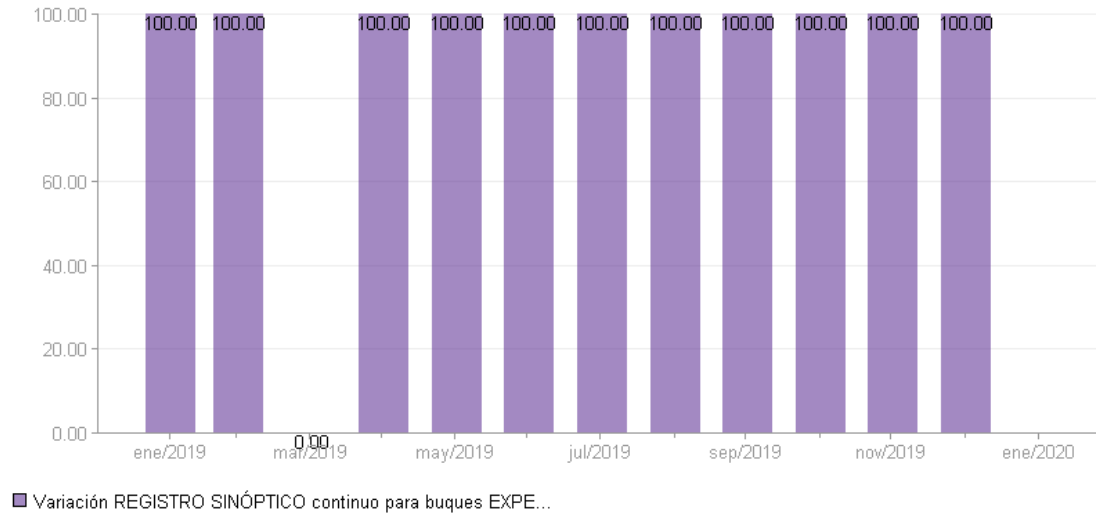
Efectos

Durante este periodo se han instruido a las capitanía para la elaboración y descongestión de asignación de letras de llamada.

Soluciones

Apoyo constante a las capitanía para que se siga la gestión de forma ágil.

Gestión de Solicitudes - Variación REGISTRO SINÓPTICO continuo para buques EXPEDIDOS



Causas

El certificado es emitido por la sede central a buques superior de 500 AB clasificado como tráfico internacional, por esta condición se emiten muy pocos certificados y/o desconocimiento de los armadores para obtener su certificado.

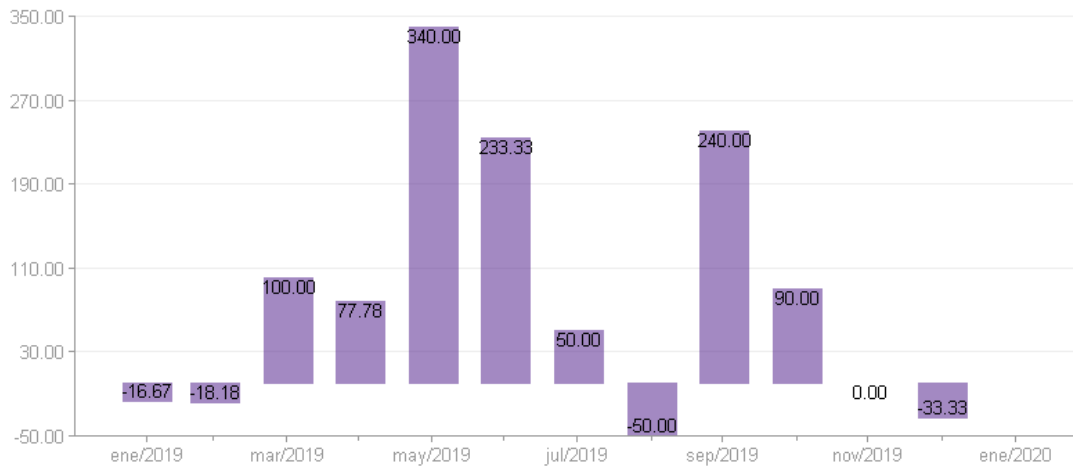
Efectos

Poca emisión de los certificados.

Soluciones

Informar a los armadores que tienen buques con esas características la obligación de tramitar este certificado.

Gestión de Solicitudes - Variación en la EXPEDICIÓN del CERTIFICADO de TRIPULACIÓN MÍNIMA de SEGURIDAD (TMS)



■ Variación en la EXPEDICIÓN del CERTIFICADO de TRIPULACI...

Causas

A mediados del semestre 2019, se inició el proceso de actualización de los certificados de DMS a las naves nacionales especialmente a los remolcadores los cuales deberían guardar relación con los servicios autorizados y/o modificaciones solicitadas por los armadores.

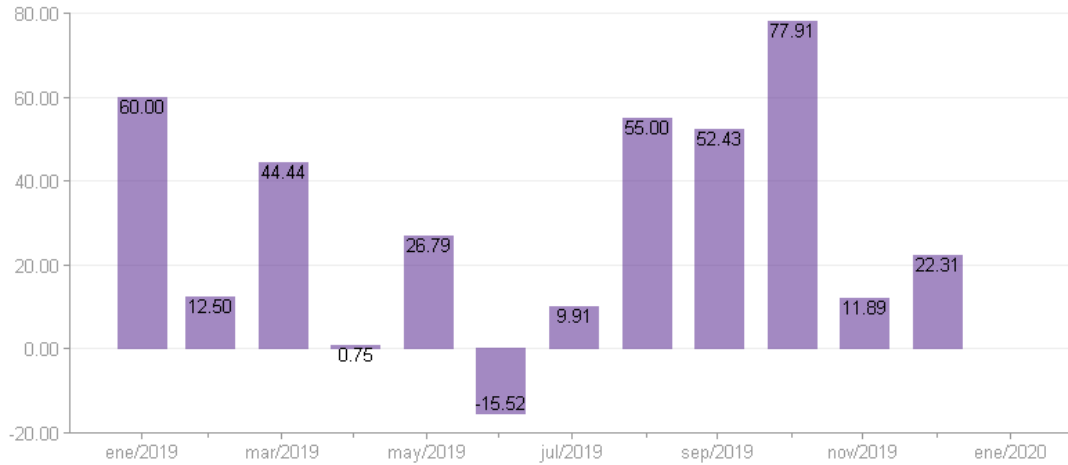
Efectos

Se mantiene una curva ascendente de emisión de certificados actualizados acuerdo STCW/Enmendado y Resolución 1070 de 2015.

Soluciones

Seguir con la actualización de los certificados acuerdo la normatividad vigente.

Gestión de Solicitudes - Variación CERTIFICADO de MATRICULA DEFINITIVA o PROVISIONAL a naves y artefactos navales EXPEDIDOS



■ Variación CERTIFICADO de MATRICULA DEFINITIVA o PROV...

Causas

La fluctuación de los dos periodos relacionados no es representativa hay un aumento considerado en el mes de septiembre en comparación con el mes anterior y obedece a ajustes que se vienen desarrollando junto con la resolución de delegación de trámites a las capitanías.

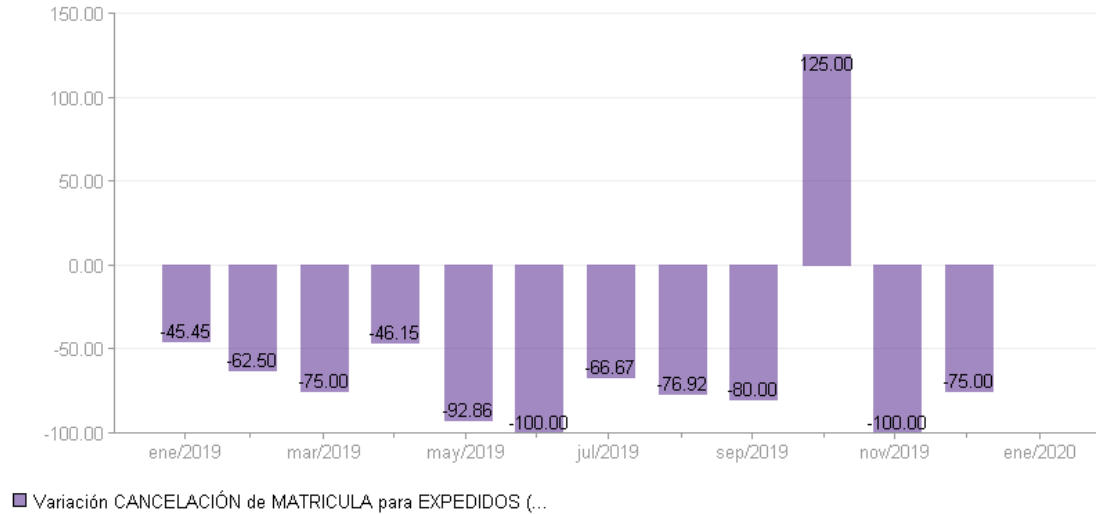
Efectos

Durante este periodo se han instruido a las capitanía para la elaboración y descongestión de los trámites de matrícula.

Soluciones

Promover ante instancias gubernamentales decisivas políticas para la facilitación del registro de naves al pabellón nacional.

Gestión de Solicitudes - Variación CANCELACIÓN de MATRICULA para EXPEDIDOS



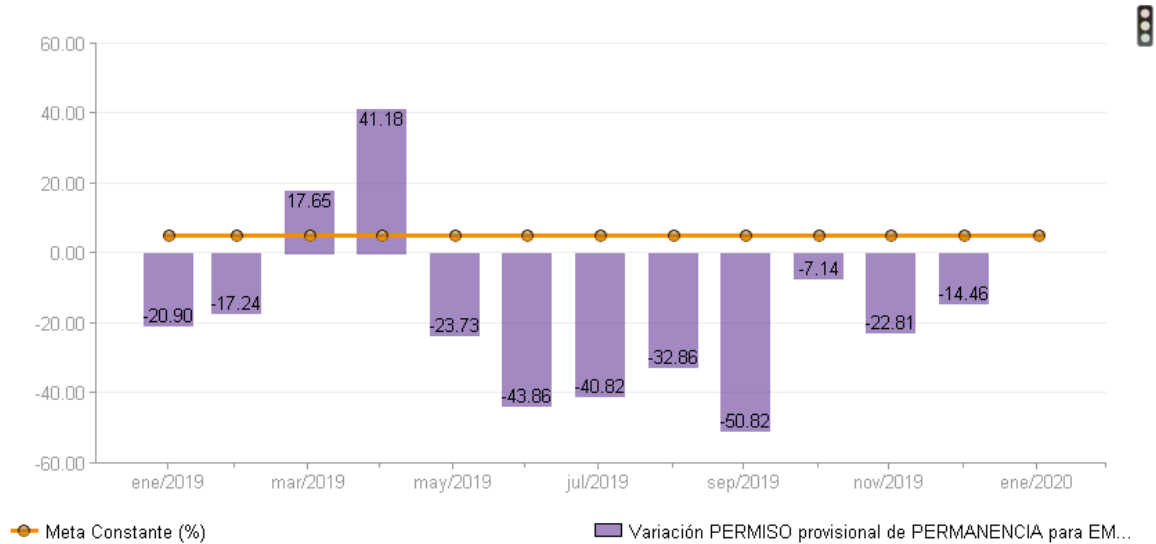
Causas

Las cancelación de matrículas son presentadas frecuentemente depende de las actividades comerciales entre partes por la compra y venta de embarcaciones así como cambio de bandera.

Efectos

Las solicitudes de cancelación matrícula mantienen un promedio aceptable de solicitudes de un periodo al otro, manteniéndose un aumento gradual de un periodo a otro.

Gestión de Solicitudes - Variación PERMISO provisional de PERMANENCIA para EMBARCACIONES DEPORTIVAS extranjeras EXPEDIDOS



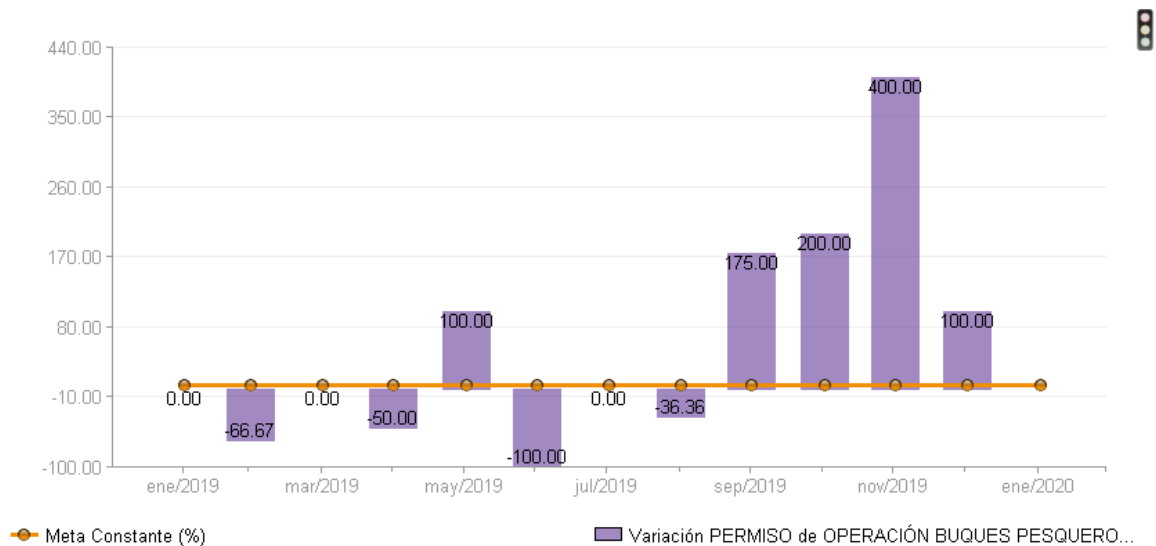
Causas

No es competencia de la sede central la gestión de este trámite.

Efectos

No es competencia de la sede central la gestión de este trámite.

Gestión de Solicitudes - Variación PERMISO de OPERACIÓN BUQUES PESQUEROS extranjeros EXPEDIDOS



Causas

Las solicitudes de pesqueros extranjeros dependen de los usuarios externos y temporadas de pescas en el país, así como las autorizaciones de la AUNAP, no es muy significativo la cantidad de autorizaciones de este tipo manteniendo promedios muy bajos.

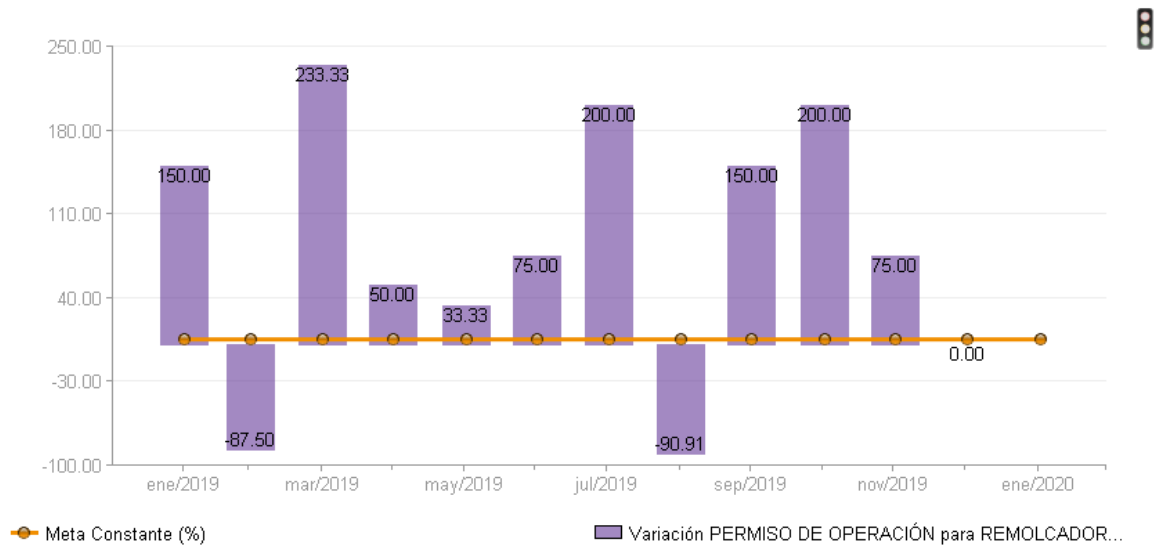
Efectos

Pocas solicitudes para pesca de buques extranjeros en aguas jurisdiccionales, debido a que el país no es visto como con grandes reservas de pesca o no es muy atractivo para la pesca de usuarios extranjeros.

Soluciones

Implementación de política Nacional en alentar a través de la AUNAP facilidad en la obtención de patente de pesca.

Gestión de Solicitudes - Variación PERMISO DE OPERACIÓN para REMOLCADORES EXPEDIDOS



Causas

Los permisos de operación para remolcadores mantienen una constante cíclica de autorización y vigencia debido a que periódicamente son renovadas, en el primer semestre de 2019 se inició el proceso de ampliación las autorizaciones a cinco años.

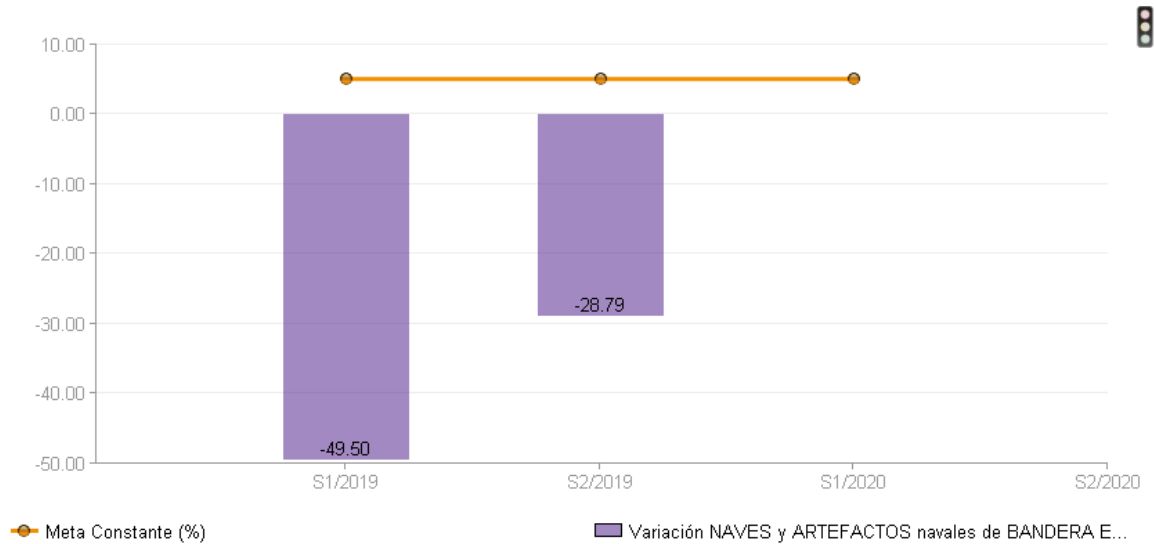
Efectos

Mantienen un ligero decremento en el primer semestre de 2019, sujeto a un registro mayor de este tipo de embarcaciones.

Soluciones

No se requiere líneas de acción en cuanto la variabilidad de la tendencia de la cantidad de solicitudes ya que se rigen por la periodicidad de su vencimiento.

Variación NAVES y ARTEFACTOS navales de BANDERA EXTRANJERA operando en AGUAS COLOMBIANAS



Causas

La disminución de autorización del semestre de 2019 se basa en la disminución en este periodo de exploración de los fondos marinos en busca de hidrocarburos por consiguiente disminución de buques extranjeros operando en aguas Nacionales.

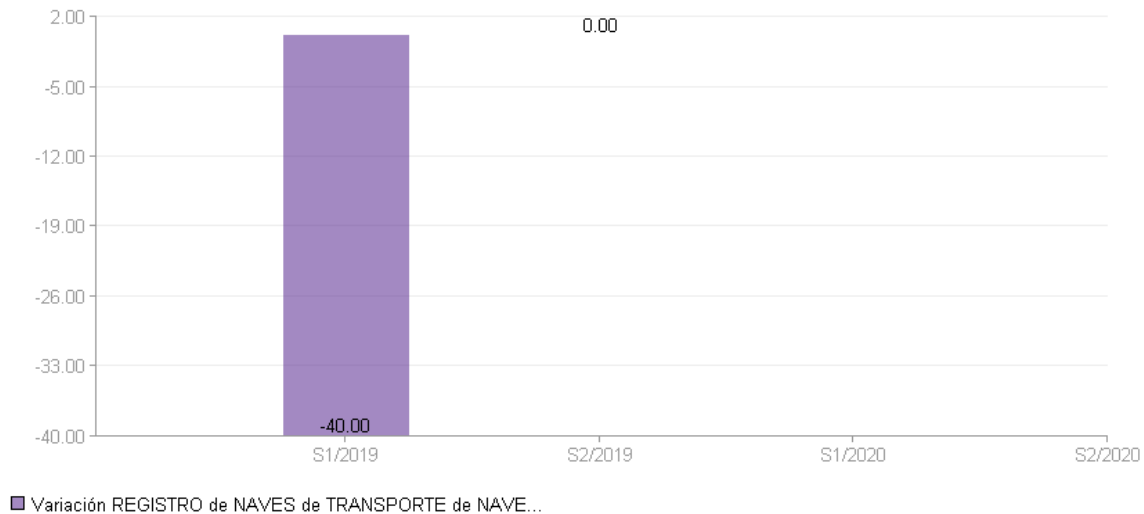
Efectos

Con la caída internacional de los precios del petróleo se reducen los proyectos de exploración en aguas nacionales, disminuyen las naves y artefactos extranjeros operando en nuestros espacios jurisdiccionales.

Soluciones

La variación de las cantidades de artefactos y naves de bandera extranjera que operen en espacios marítimos nacionales depende en esencia del panorama internacional sobre la viabilidad económica en la búsqueda de hidrocarburos.

Variación REGISTRO de NAVES de TRANSPORTE de NAVEGACIÓN INTERNACIONAL



Causas

El aumento o disminución en la cantidad de naves catalogadas como transporte marítimo internacional depende de las características de la embarcación y el destino comercial que el usuario desee para su nave, las exigencias para esta catalogación son las mayores la inversión económica es significativa por lo tanto el número es menor para este tipo de catalogación.

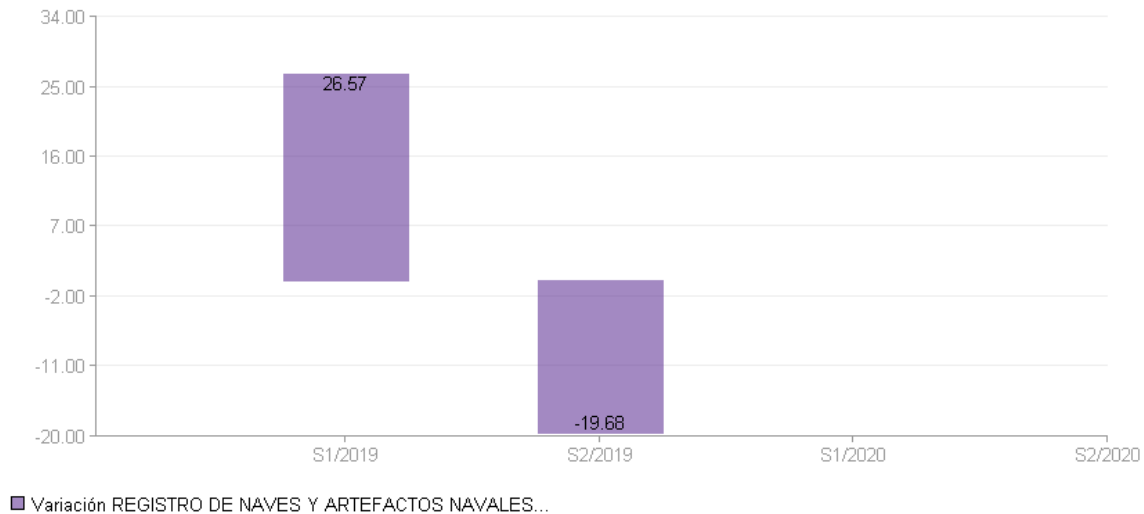
Efectos

Por la cantidad de exigencias normativas y de equipo, mercados y contactos internacionales, muchos usuarios se abstienen de invertir en este tipo de naves.

Soluciones

Depende de los usuarios externos determinar la viabilidad en invertir en este tipo de embarcaciones, también las decisiones del gobierno nacional en facilitar a través de políticas la inversión en este sentido.

Variación REGISTRO DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES de TRANSPORTE MARÍTIMO de NAVEGACIÓN NACIONAL



Causas

Aun cuando las actividades marítimas no tienen una promoción adecuada, el interés en cuanto al registro de naves de tráfico nacional ha ido creciente paulatinamente teniendo un aumento sostenible de un periodo al otro.

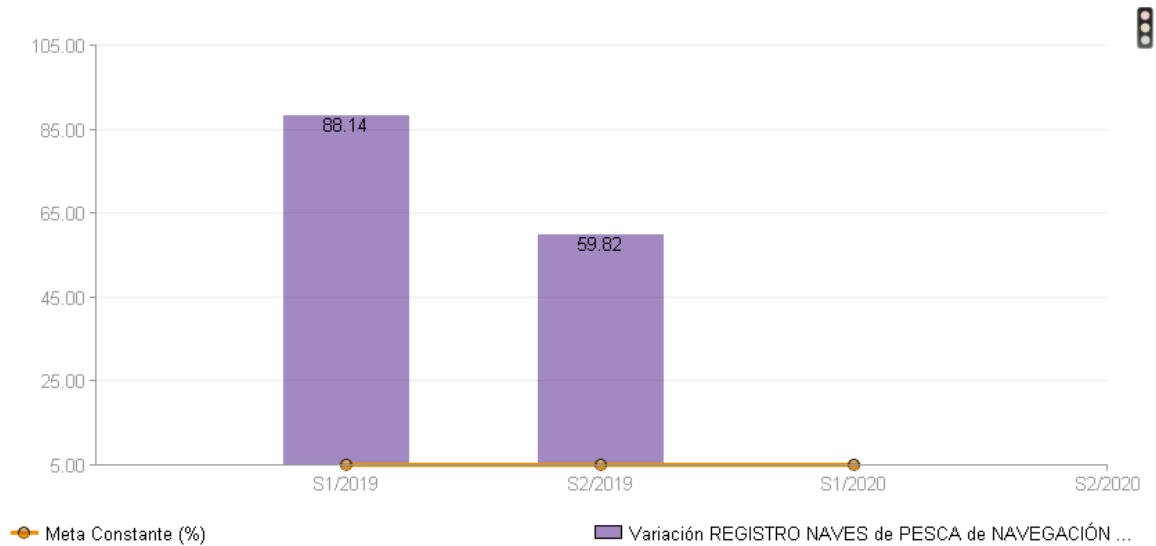
Efectos

La tendencia del registro de naves de tráfico nacional va en aumento, los usuarios externos cada vez mira la actividad marítima como opción económica.

Soluciones

Con el fin de que el número de registro siga aumentando se requiere de políticas nacionales que faciliten los registros de las embarcaciones de tráfico nacional y la promoción de este tipo de actividad.

Variación REGISTRO NAVES de PESCA de NAVEGACIÓN NACIONAL



Causas

El registro nacional en general ha tenido un leve aumento esto es representativo incluso en las naves de pesca, los usuarios externos han puesto su atención en las actividades marítimas aun cuando no existen política de promoción de este tipo de actividades, esto es evidente de un periodo a otro.

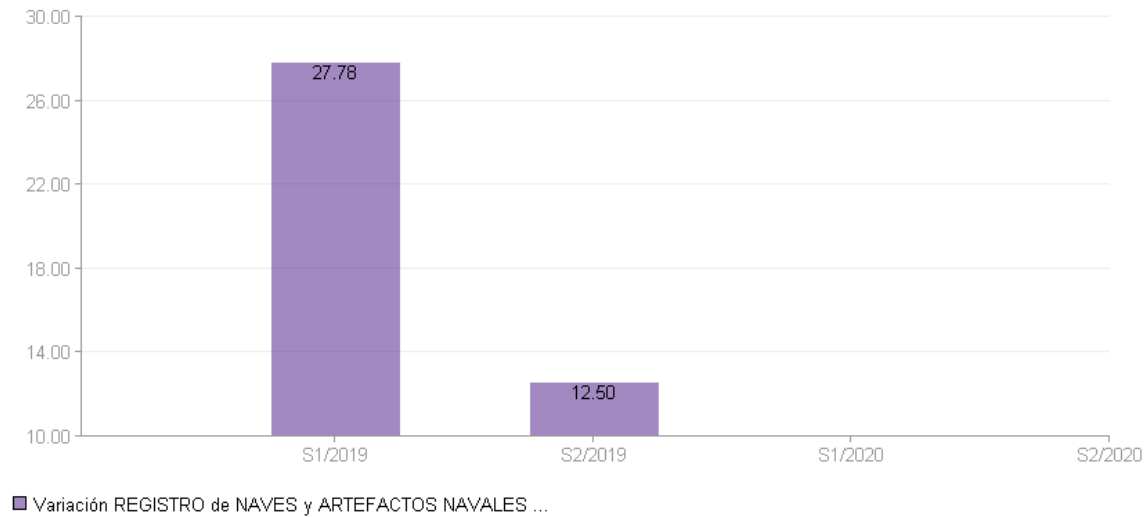
Efectos

Se ha aumentado considerablemente de un periodo a otro, esto muestra el interés de los usuarios externo en invertir en el transporte marítimo nacional.

Soluciones

Con el fin de que el número de registro siga aumentando se requiere de políticas nacionales que faciliten los registros de las embarcaciones de pesca y la promoción de este tipo de actividad.

Variación REGISTRO de NAVES y ARTEFACTOS NAVALES de SERVICIOS ESPECIALES de NAVEGACIÓN NACIONAL



Causas

El registro nacional en general ha tenido un aumento porcentual paulatino que los semestres anteriores, denota interés de los usuarios externos en el registro de este tipo de embarcaciones.

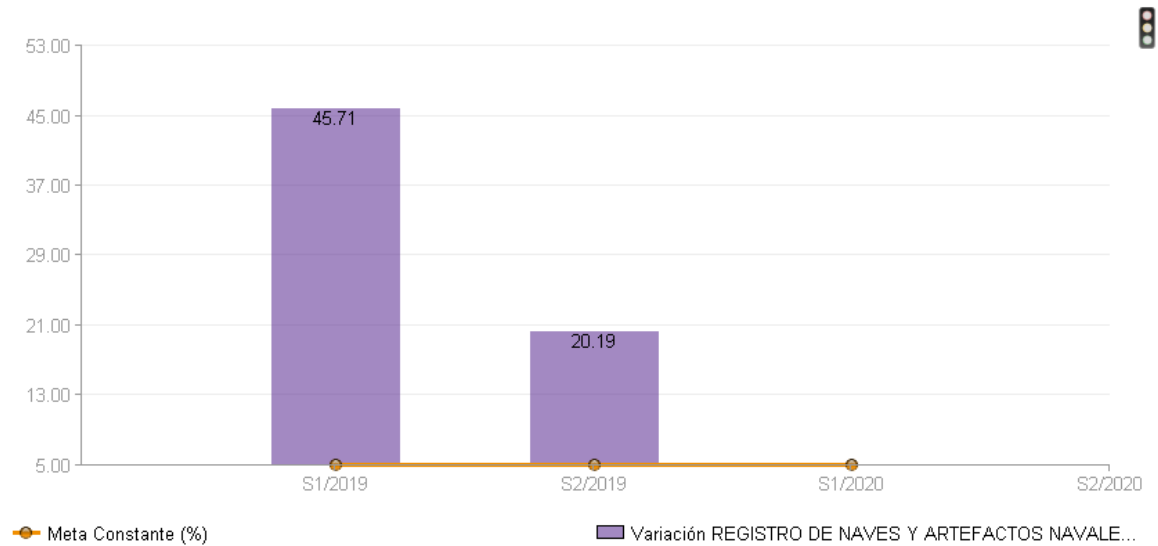
Efectos

Se ha aumentado considerablemente de un periodo a otro, esto muestra el interés de los usuarios externo en invertir en el transporte marítimo nacional.

Soluciones

Con el fin de que el número de registro siga aumentando se requiere de políticas nacionales que faciliten los registros de las embarcaciones.

Variación REGISTRO DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES de RECREO DE NAVEGACIÓN NACIONAL



Causas

Hay un aumento considerable de un periodo al otro especialmente en la costa caribe en consecuencia de mayores actividades comerciales y uso de este tipo de embarcaciones.

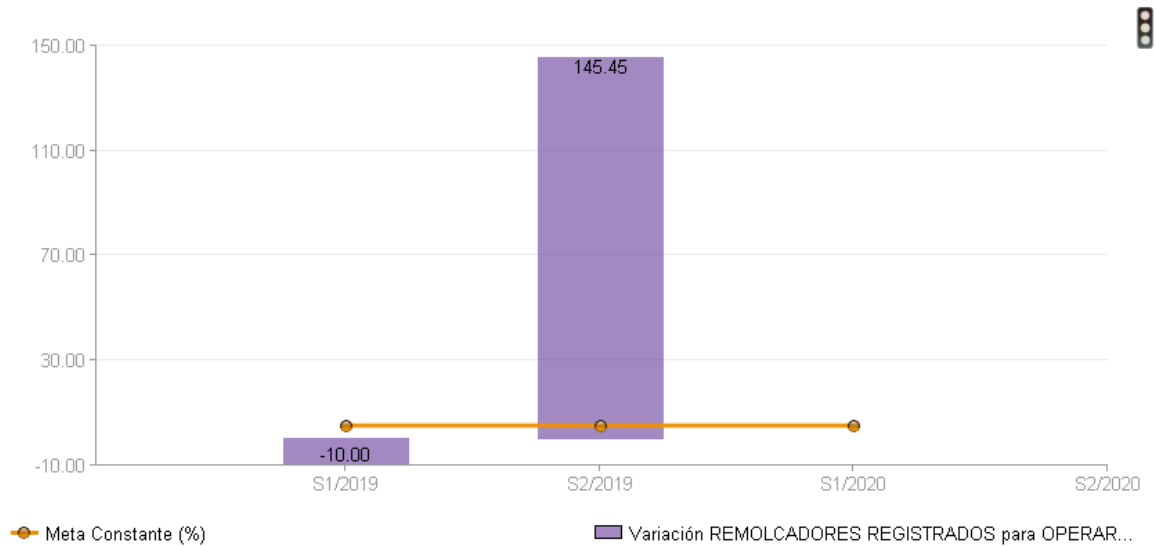
Efectos

Se ha aumentado considerablemente de un periodo a otro, esto muestra el interés de los usuarios externo en invertir en el transporte marítimo nacional.

Soluciones

Con el fin de que el número de registro siga aumentando se requiere de políticas nacionales que faciliten los registros de las embarcaciones.

Variación REMOLCADORES REGISTRADOS para OPERAR



Causas

Las habilitaciones para nuevos remolcadores presentan un leve caída en comparación con el semestre anterior, debido a la demanda de esto en el mercado local.

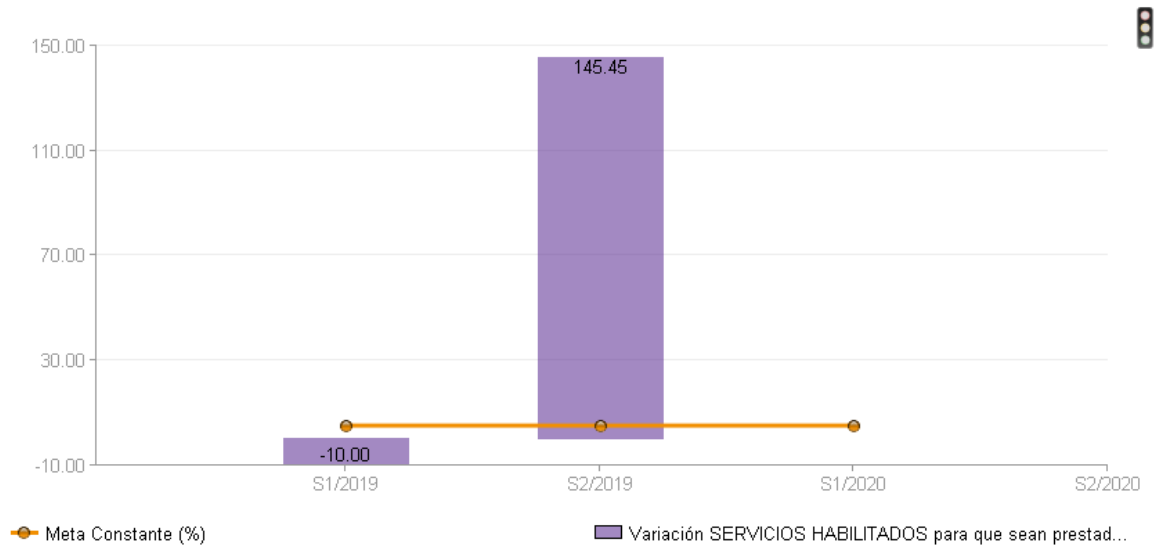
Efectos

La necesidad de remolcadores siempre va hacer una constante en las actividades marítimas y portuarias la caída de registro no es significativa y obedece a situaciones comerciales y económica de los usuarios.

Soluciones

Al igual que con las demás tipos de embarcaciones se requiere de políticas nacionales que faciliten los registros de las embarcaciones.

Variación SERVICIOS HABILITADOS para que sean prestados por REMOLCADORES



Causas

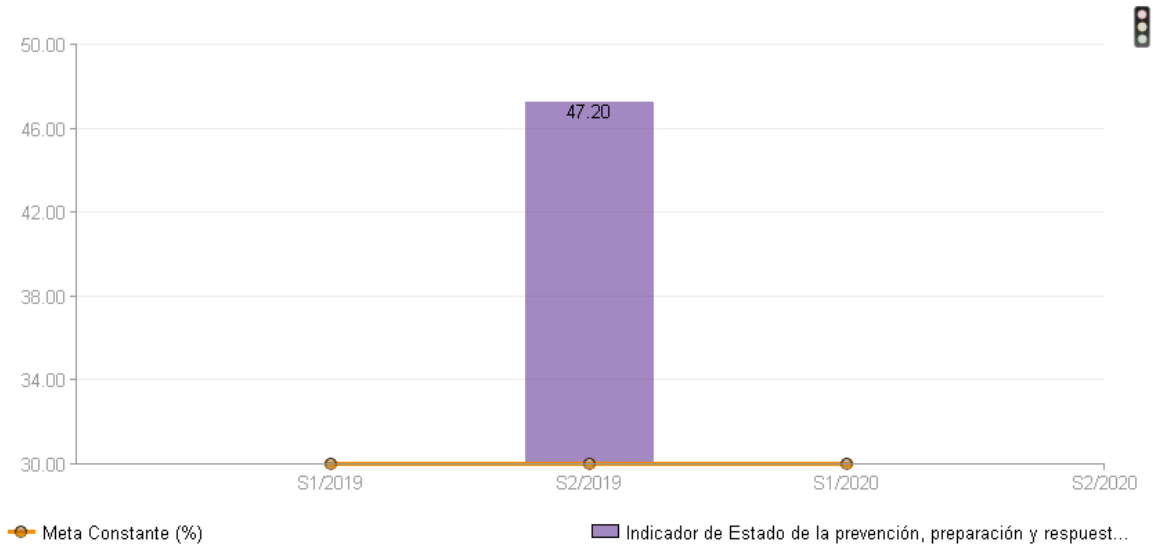
Es decreciente levente igual que los registros de los remolcadores guardan una estrecha relación con el registro de los mismos, si el registro de estos disminuye es tendiente que los servicios habilitados disminuyan.

Efectos

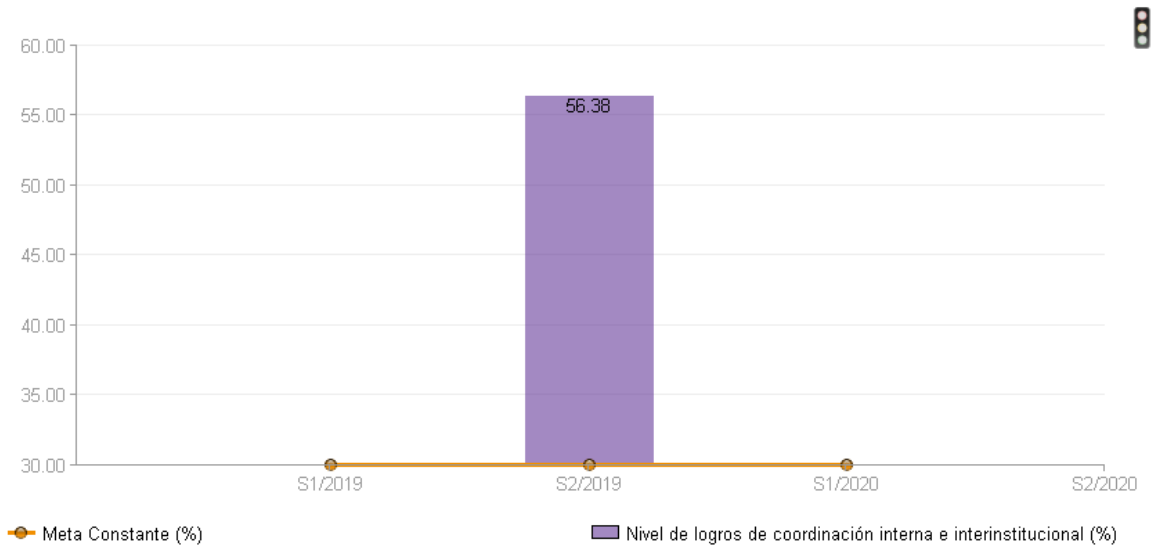
Los servicios son autorizados acuerdo las capacidades de los remolcadores, no indican cantidades o disminución de capacidades de los equipos de remolque solo los autorizados en determinado periodo.

9. Protección medio marino – M5

Indicador de Estado de la prevención, preparación y respuesta en casos de contaminación marina por actividades marítimas



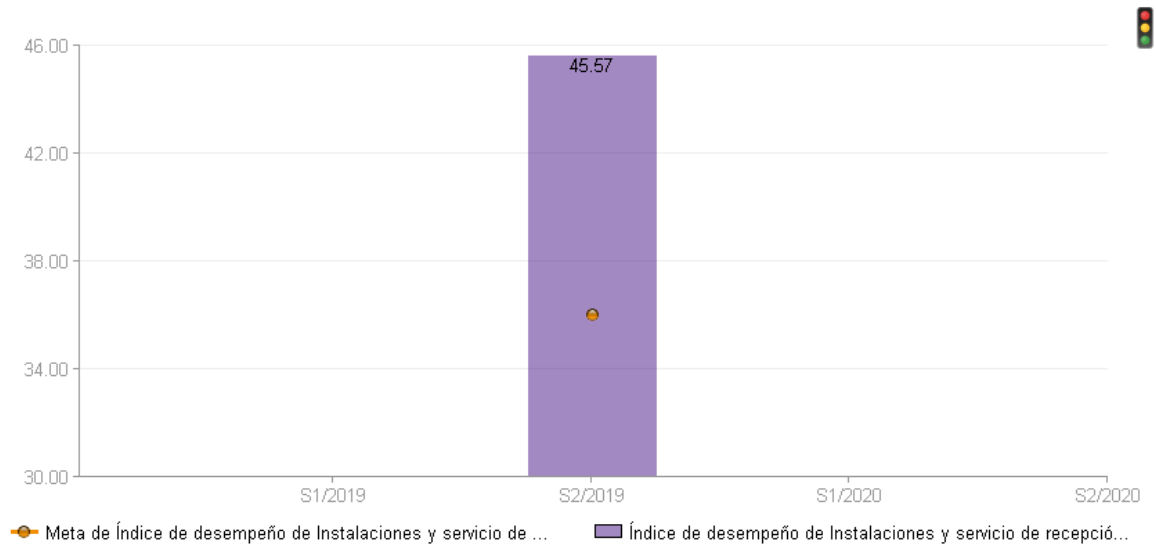
Nivel de logros de coordinación interna e interinstitucional



Efectos

Se observa que se cumple con la meta propuesta para el indicador, en esta primera medición se observan dudas acerca del objetivo del presente, sin embargo en las distintas retroalimentaciones se hace énfasis en lo requerido para mejorar el reporte en la siguiente medida.

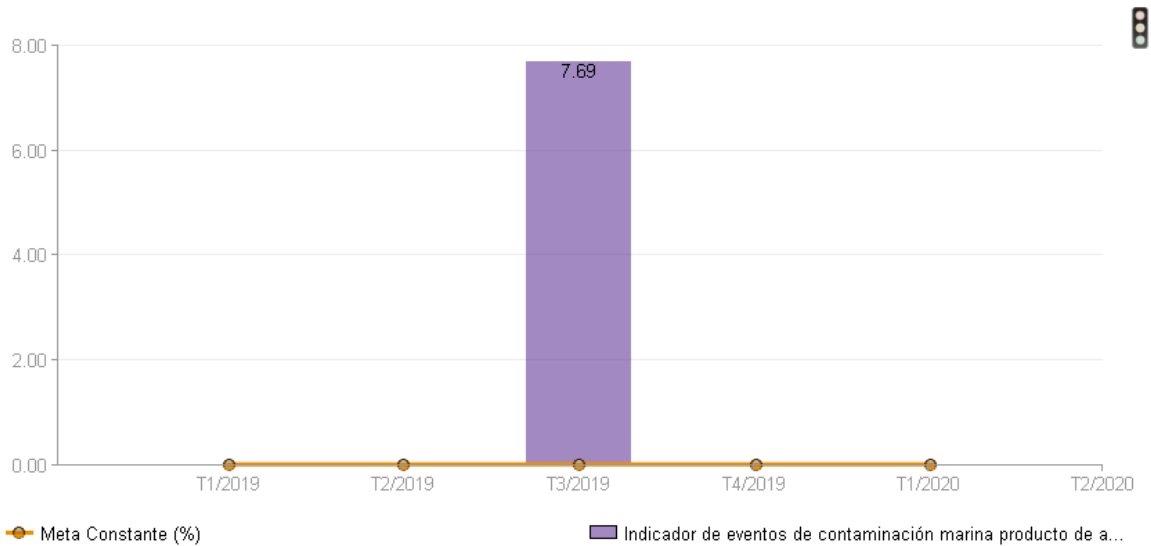
Índice de desempeño de Instalaciones y servicio de recepción de residuos/desechos generados por buques



Efectos

Se observa, de parte de los líderes regionales, dudas al respecto de la medición del indicador, sin embargo se hace la aclaración acerca de los aspectos que se desean tocar con el indicador, el cual va desde la interfaz buque puerto hasta las terminales y sus respectivos planes de gestión, el análisis de la capacidad y cobertura de las instalaciones de recepción, con el fin de visualizar las falencias en la prestación del servicio, y así reducir e incluso minimizar las notificaciones de supuestas deficiencias en la facilitación de la recolección de residuos/desechos. La meta se alcanza y se sobrepasa acuerdo a lo presupuestado.

Indicador de eventos de contaminación marina producto de actividades marítimas



Causas

Se observa un factor de incumplimiento a causa de que se evidenció contaminación en la capitanía de puerto de Cartagena.

Sin embargo el porcentaje global se ve afectado por las mediciones de Turbo y Bahía Solano, las cuales se tienen dudas con la ponderación que está realizando el SIMEC, ya que dentro de los valores cargados no se registra derrame alguno.

Efectos

Para el periodo en medición definido (Julio a Septiembre) se reportan novedades con contaminación para la capitanía de puerto de Cartagena, lo que repercute directamente en el estado de cumplimiento en el indicador, reflejando un alto valor respecto de la meta.

La contaminación por hidrocarburos es un tema recurrente en la capitanía de Puerto de Cartagena, por lo cual es necesario aplicar correctivos que desde la función de autoridad marítima, impacten positivamente en la reducción de este tipo de sucesos.

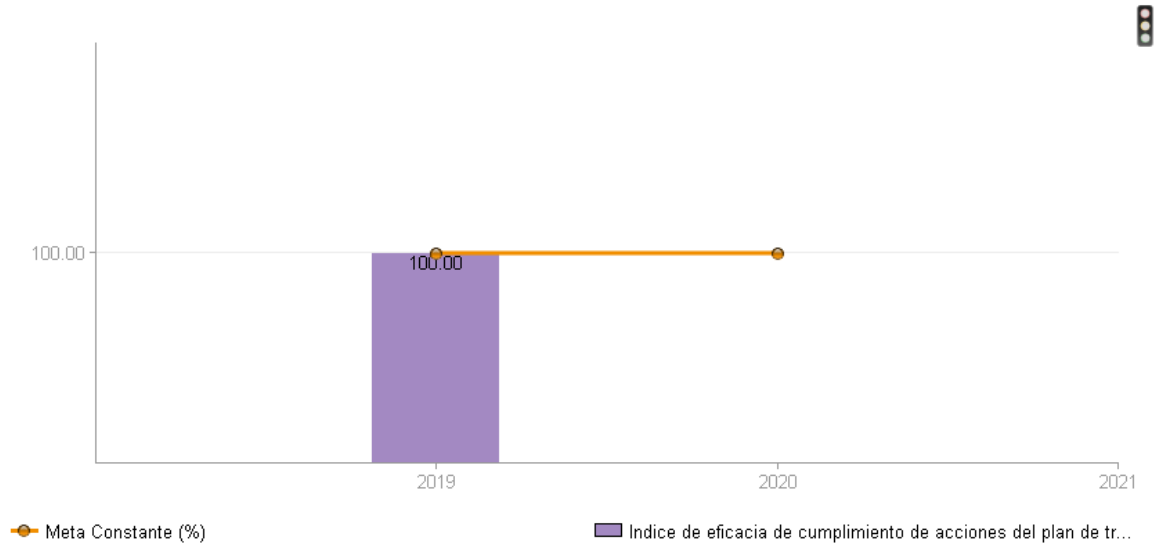
Soluciones

Se ha recalcado en la obligatoriedad de la realización de ejercicios de simulación y simulacros, que a manera de lección aprendida, provean elementos y recursos tanto prácticos como en conocimiento para la respuesta ante sucesos de contaminación.

Se propone desde el SIMEC, revisar el tema de los semáforos para las capitanías enunciadas en la parte de causas del presente análisis, con el fin de evitar confusión en el estado de cumplimiento del indicador para estas capitanías.

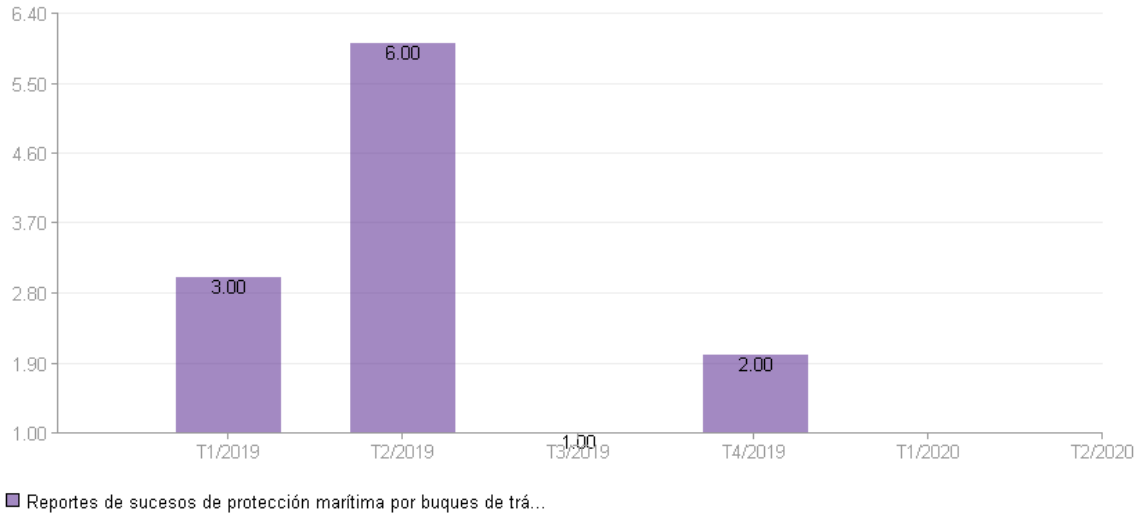
10. Gestión de Seguridad Marítima en Puerto – M6

Índice de eficacia de cumplimiento de acciones del plan de trabajo de seguridad marítima de las zonas portuarias.



11. Protección Marítima – M7

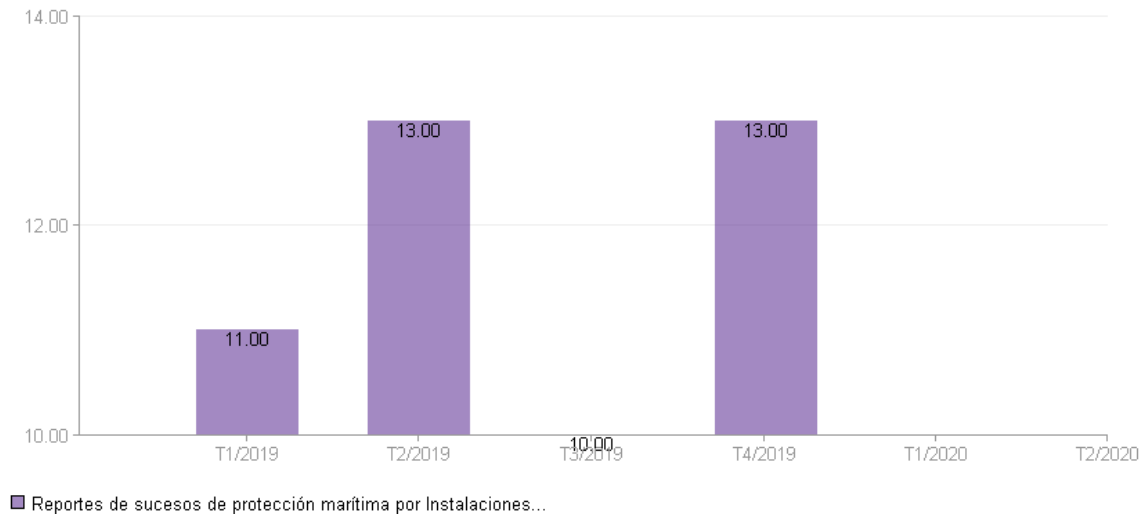
Reportes de sucesos de protección marítima por buques de tráfico internacional



Efectos

Los sucesos aquí relacionados son ocurridos a las motonaves de tráfico internacional. Corresponden a sucesos de narcotráfico para el cuarto trimestre del año 2019. Se presenta una disminución significativa de estos sucesos de protección marítima, en comparación con el mismo periodo del año 2018.

Sucesos de protección marítima reportados por Instalaciones Portuarias cobijadas por el código PBIP

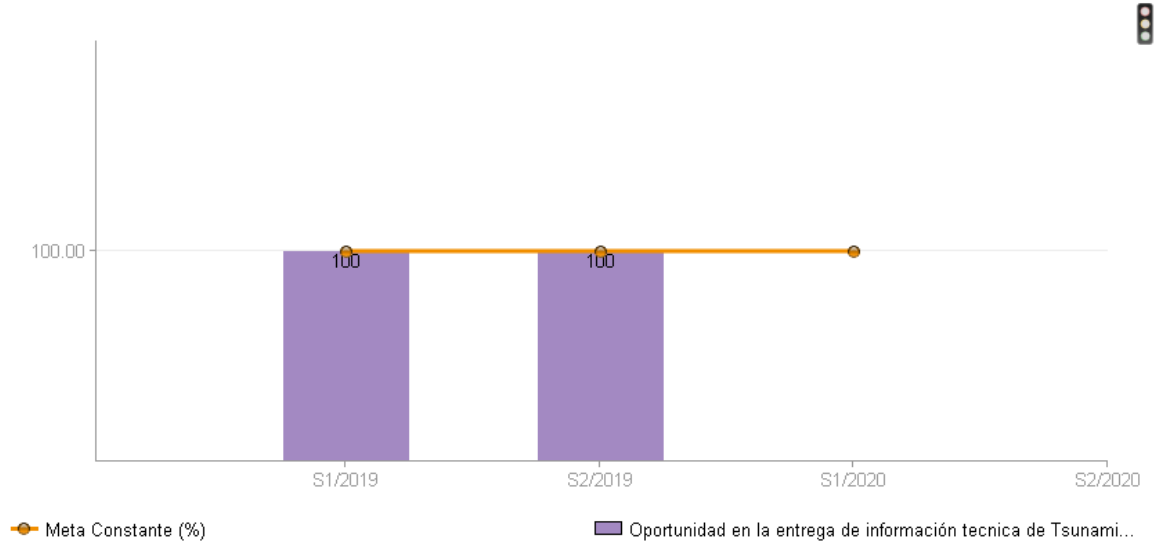


Efectos

ara el cuarto trimestre del año 2019, se evidencia un porcentaje casi igual en cuanto a sucesos de protección marítima relacionados con narcotráfico, en comparación con el mismo periodo del año 2018; es importante señalar que el 95% de los sucesos reportados corresponden a eventos relacionados con el tráfico de sustancias narcóticas y son los reportes entregados por las instalaciones portuarias, estas incautaciones obedecen a los controles implementados que están ejerciendo las diferentes I.P., lo cual obliga a las organizaciones delictivas a buscar otros métodos y medios para el transporte ilegal de drogas alucinógenas.

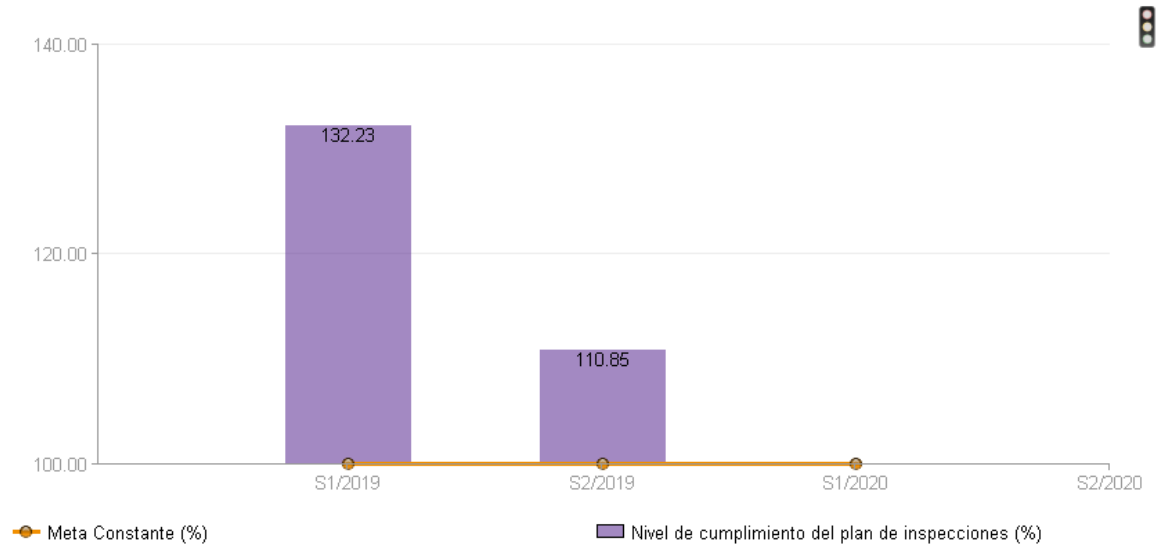
12. Gestión del Riesgo por Tsunami y Otras Amenazas de Origen Marino – M8

Oportunidad en la entrega de información técnica de Tsunami



13. Gestión para el Ordenamiento Territorial de Litorales y Áreas Marinas – M9

Nivel de cumplimiento del plan de inspecciones



Causas

Durante el último periodo se realizaron las inspecciones programadas de acuerdo al plan de inspecciones.

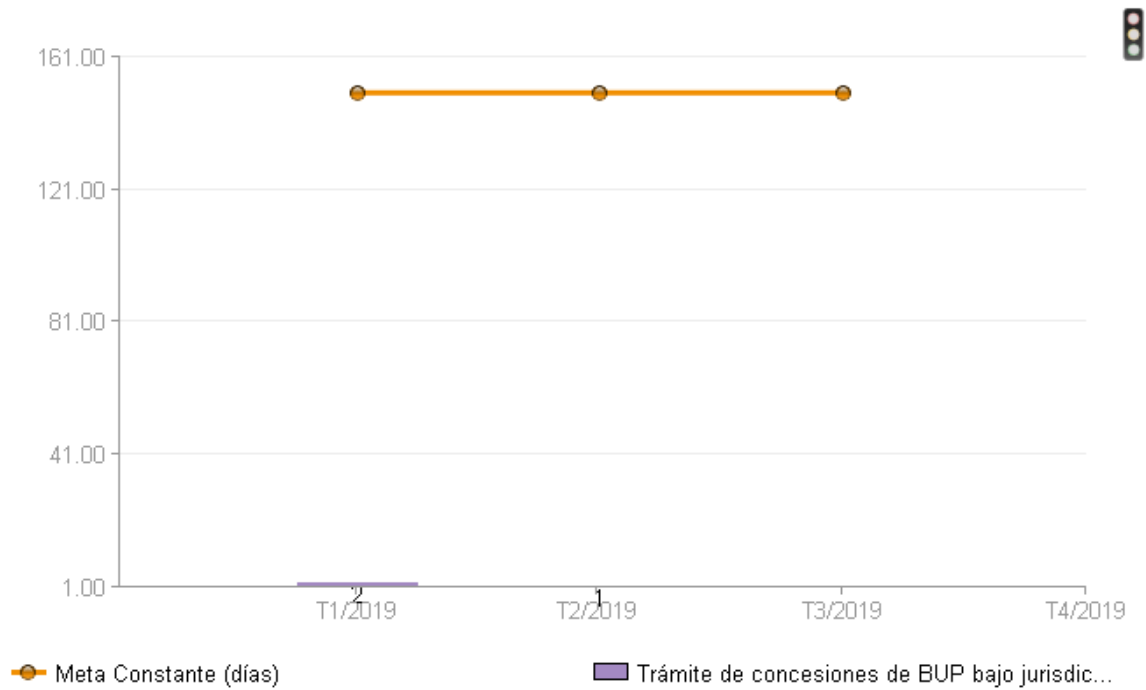
Efectos

El proceso debe continuar con el control debido a que es la parte operativa para el seguimiento y control de las concesiones.

Soluciones

Continuar con el plan para el año 2020 con las nuevas políticas de descentralización de los trámites.

Trámite de concesiones de BUP bajo jurisdicción de Dimar



Comentario

Durante el segundo trimestre de 2019, se resolvieron 03 solicitudes de concesiones, los cuales cumplieron con el tiempo del SUIT, es importante aclarar que el trámite de Concesiones se descentralizará de acuerdo a la RESOL. 0378 de 17 de mayo y publicada en el diario oficial el 30 de mayo/19, para que las Capitanías de Puerto sean la encargadas de estos trámites.

Causas

Descentralización trámite acuerdo RESOL.0378 del 17 de Mayo de 2019.

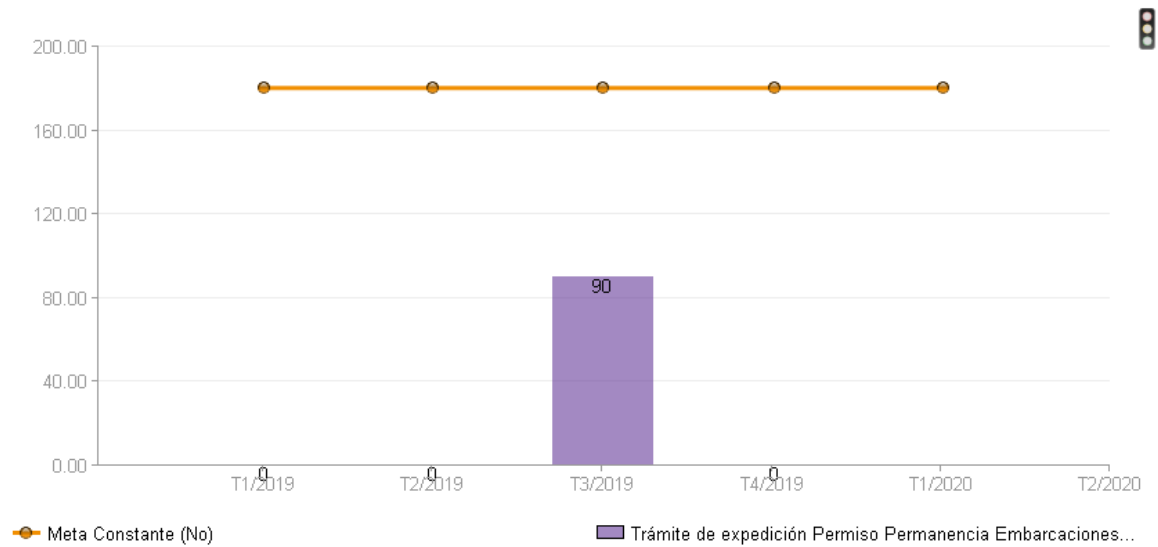
Efectos

La descentralización tiene muchos efectos los cuales la Sede Central está realizando una serie de Video Conferencias con el fin de realizar acompañamiento a las unidades para su implementación.

Soluciones

Continuar con las capacitaciones y soportes para que las unidades estén enteradas de todo el desarrollo de las actividades que el proceso está desarrollando para la descentralización.

Trámite de expedición Permiso Permanencia Embarcaciones Extranjeras labor científica



Causas

Durante el último trimestre no llegaron solicitudes por lo tanto no se reportó dato no significa que no estén cumpliendo con la meta.

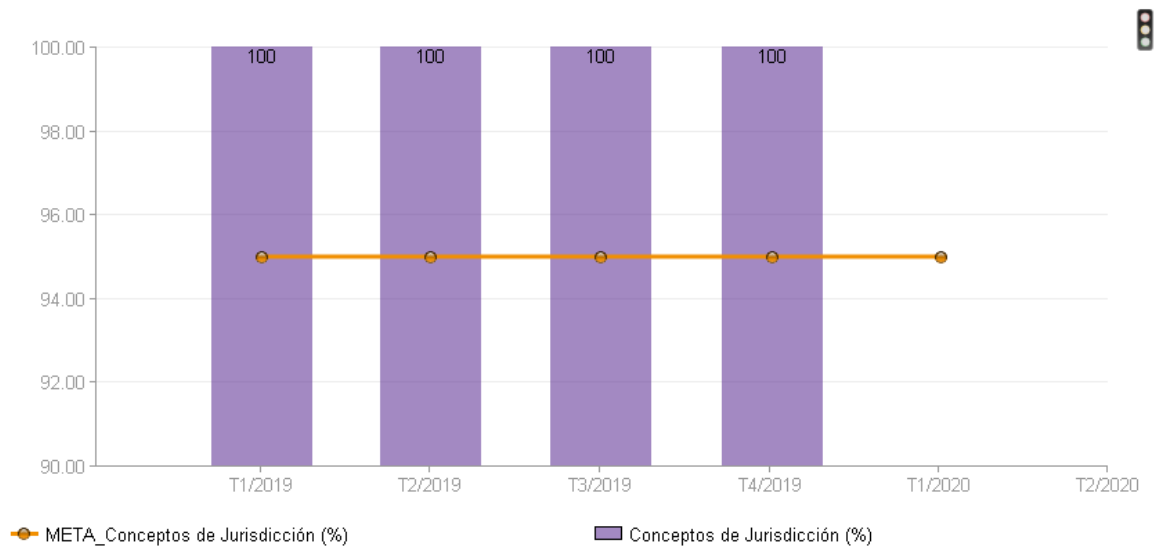
Efectos

Para el 2020 se tienen programadas varias solicitudes.

Soluciones

Este trámite se encuentra dando cumplimiento con lo establecido en los ANS.

Conceptos de Jurisdicción



Causas

En el último trimestre no hubo tantas solicitudes de conceptos técnicos de jurisdicción.

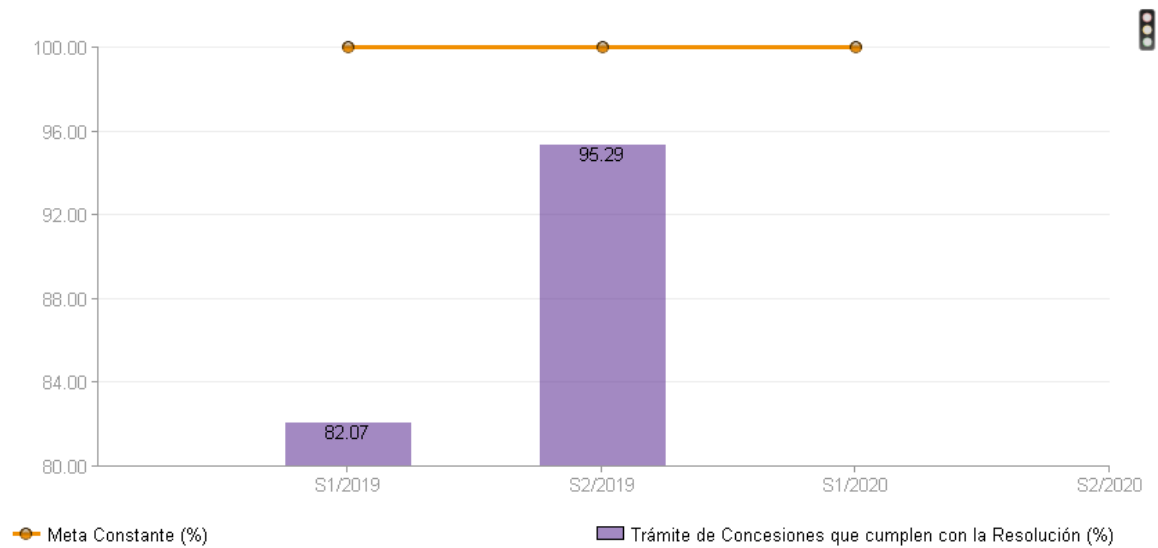
Efectos

Se debe continuar apoyando las unidades para el año 2020.

Soluciones

Continuar apoyando la emisión de los conceptos técnicos de Jurisdicción para el 2020.

Trámite de Concesiones que cumplen con la Resolución



Causas

Durante el último semestre del 2019, se dio cumplimiento al indicador, pero aun las unidades tienen dificultades en la interpretación del mismo.

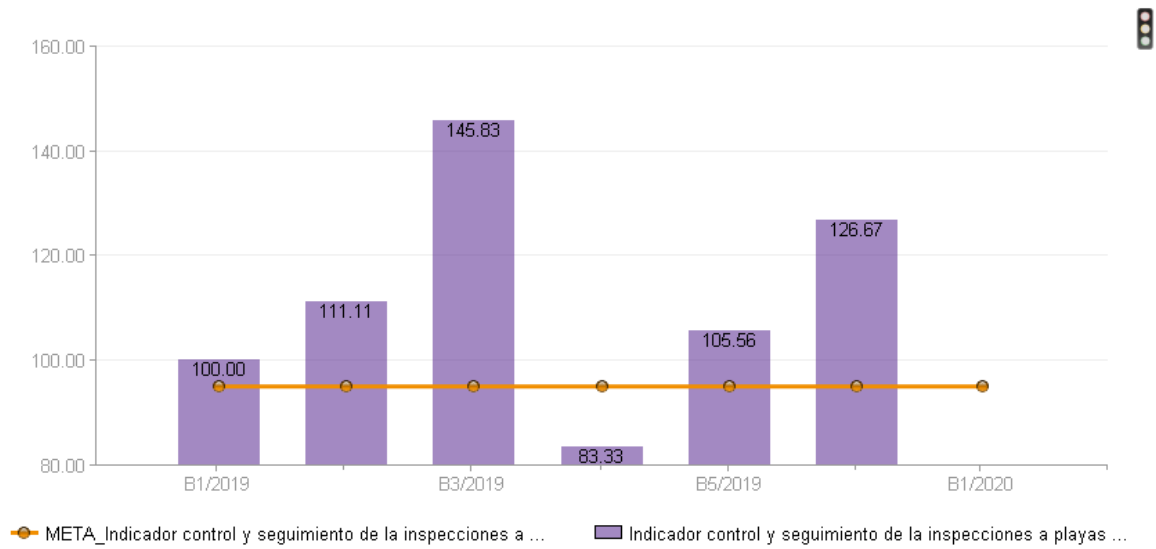
Efectos

Si no se controla lo que se otorga a través de las concesiones se incumple con la parte resolutoria del acto administrativo.

Soluciones

Continuar para el 2020 con la medición del indicador, se hará una video conferencia para las dudas que tienen sobre las mediciones.

Indicador control y seguimiento de la inspecciones a playas CP11-CP12 y CP14



Causas

Se evidencia que las unidades realizaron las inspecciones a Playas, dando cumplimiento a lo planeado.

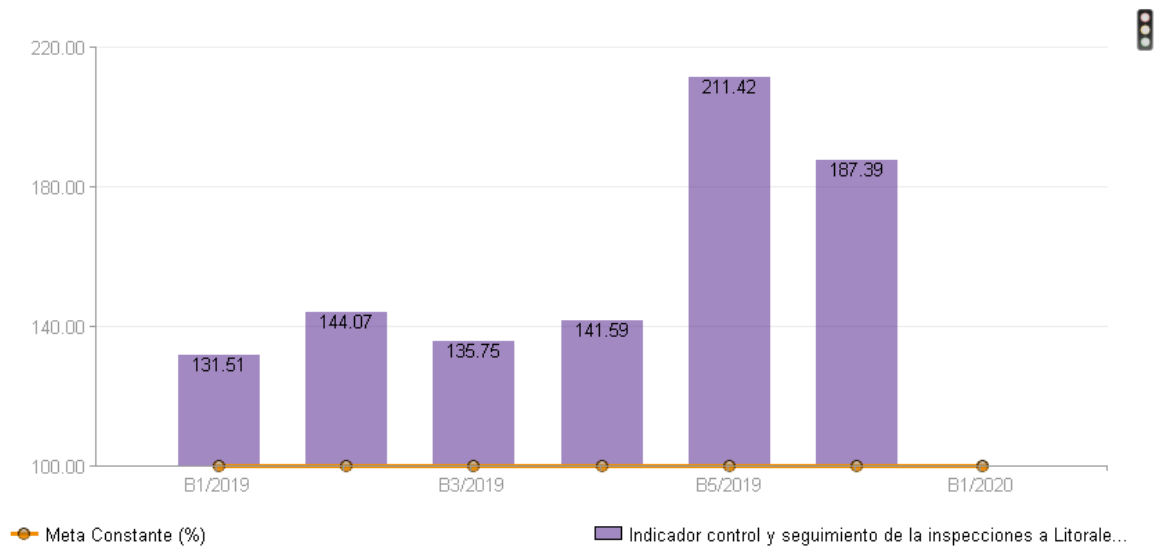
Efectos

Si no se realizan las inspecciones, se incrementan las invasiones.

Soluciones

Continuar con las inspecciones.

Indicador control y seguimiento de la inspecciones a Litorales CP



Causas

Se observa que algunas unidades están interpretando mal indicador.

Efectos

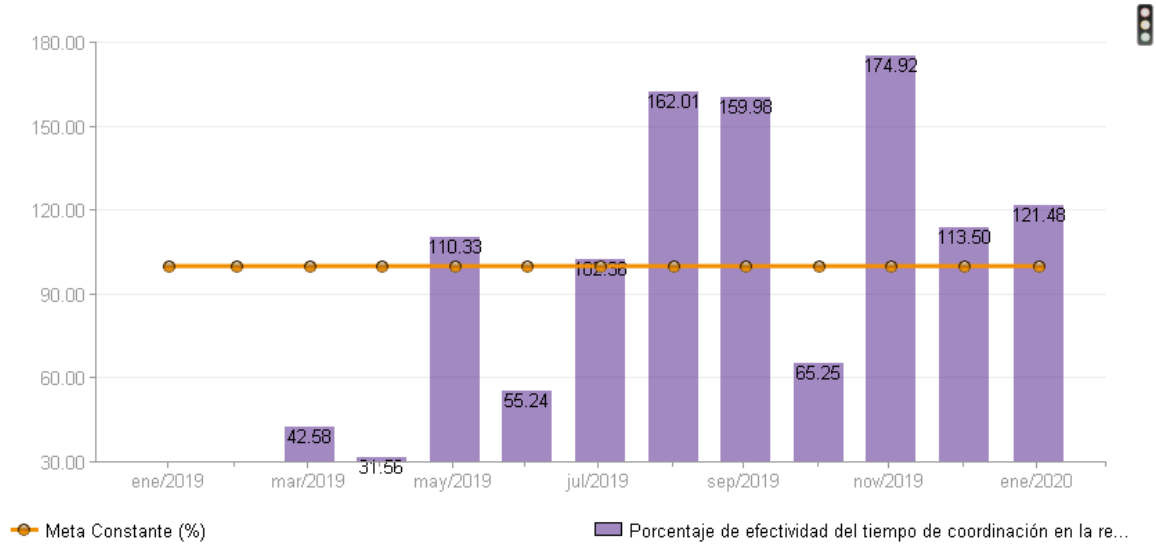
Se sobredimensiona el dato.

Soluciones

Se tiene programada una video conferencia para verificar cada uno de los indicadores y nuevamente explicar cada una de las variables con cada unidad.

14. Gestión del Tráfico Marítimo y Fluvial – M10

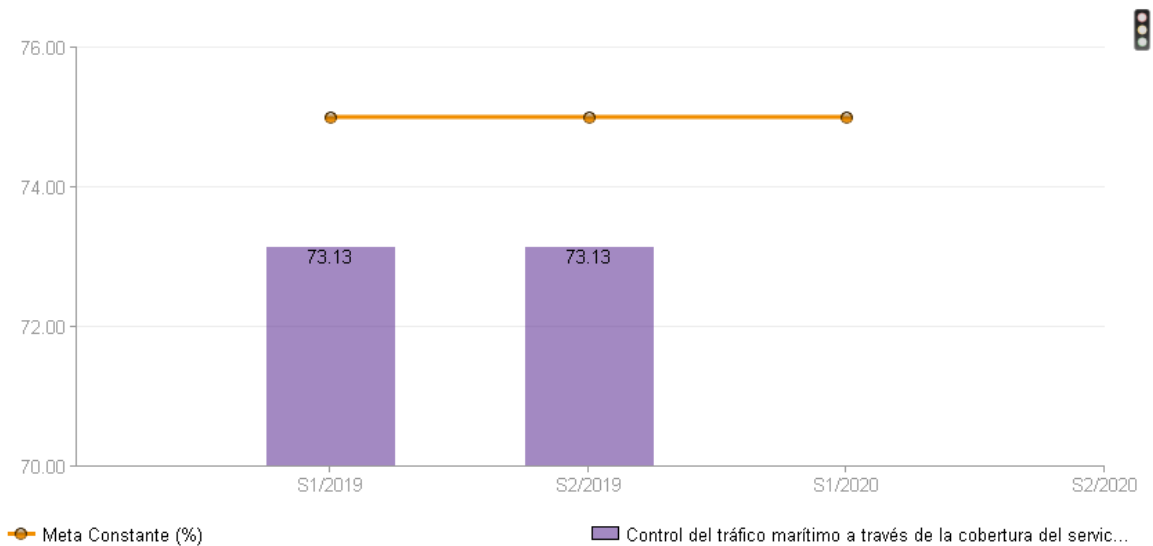
Porcentaje de efectividad del tiempo de coordinación en la respuesta SAR



Efectos

Se entiende que los procesos de coordinación de eventos de Búsqueda y salvamento han sido eficientes teniendo en cuenta la línea base establecida para la vigencia.

Control del tráfico marítimo a través de la cobertura del servicio 2019



Causas

No se han asignado recursos suficientes para realizar la adquisición e integración de todos los subsistemas necesarios para cubrir las zonas de navegación A1.

Así mismo, se ha evidenciado algunas fallas en equipos y canales de comunicación fundamentales para el correcto funcionamiento del SICTVM, los cuales dependen de la Armada Nacional, quienes han manifestado que en algunas oportunidades no han contado con recursos suficientes para la sostenibilidad y expansión del sistema.

Efectos

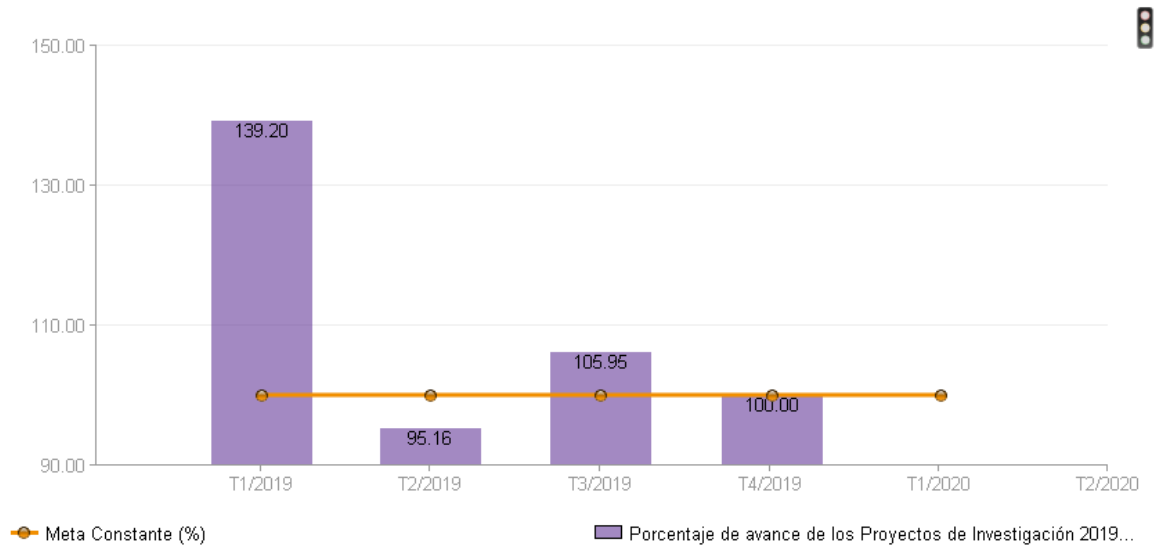
Falta de cobertura en el servicio de tráfico marítimo en zonas con flujo marítimo importante, impidiendo la transmisión y recepción de comunicaciones tanto para temas operativos de control de tráfico, como para recibir alertas de emergencia. Esto causa que la Autoridad Marítima no cuente con los medios suficientes para ejercer sus labores misionales en términos de Control de Tráfico Marítimo.

Soluciones

Asignación de presupuesto para la adquisición de los equipos suficientes y propicios para cubrir las zonas muertas de cobertura que actualmente se evidencian.

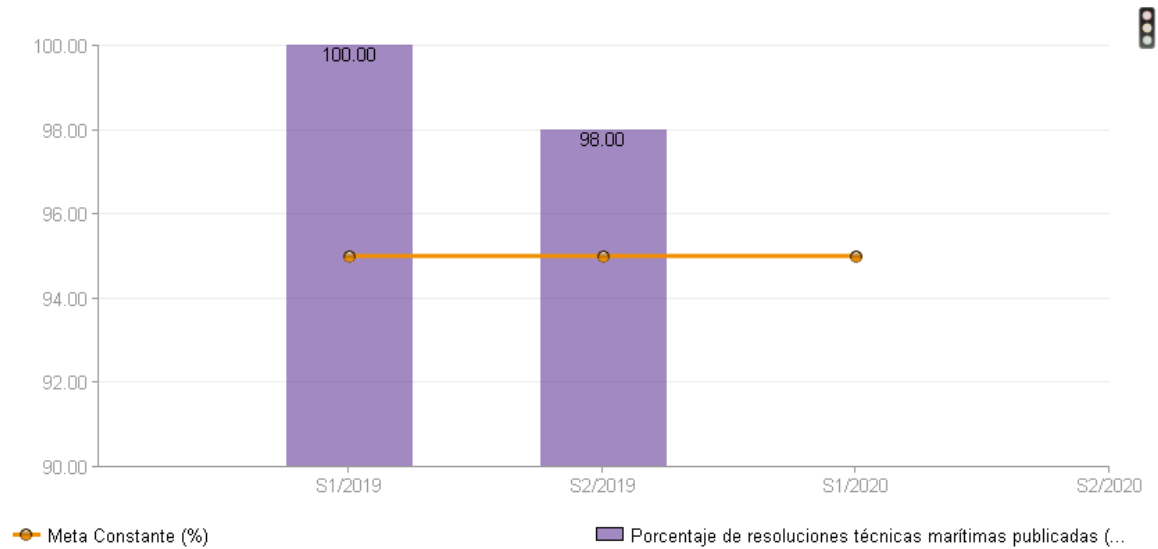
15. Investigación Científica Marina – M11

Porcentaje de avance de los Proyectos de Investigación 2019



14. Gestión de la Reglamentación Marítima – M12

Porcentaje de resoluciones técnicas marítimas publicadas



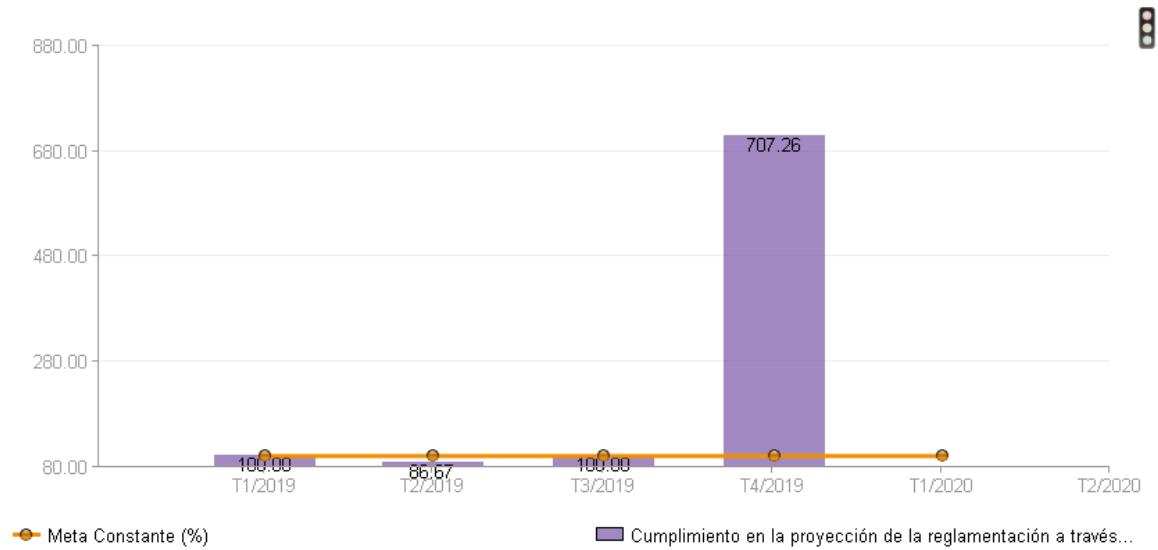
Causas

Por devolución del dinero el 13 de Diciembre de 2019 por parte de SUBAFIN dado el cierre de fin de año, no se pudo realizar la contratación del Diario Oficial.

Efectos

No ejercer la Autoridad porque la normatividad no se puede hacer exigible.

Cumplimiento en la proyección de la reglamentación a través de los instrumentos normativos técnicos



Causas

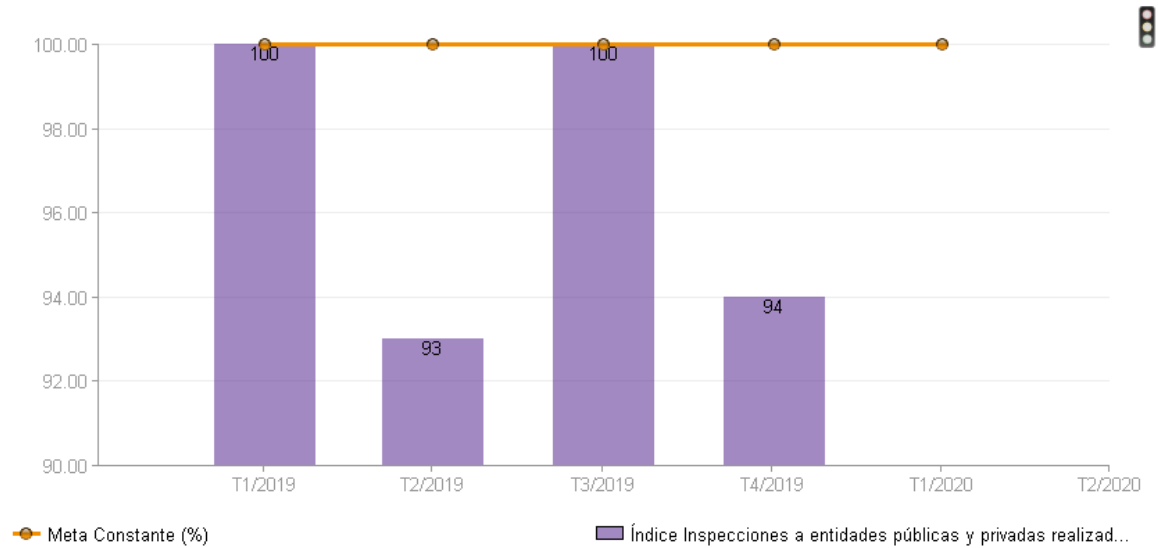
La Socialización con el gremio y con otros expertos que generó observaciones técnicas. Estas tienen que ser analizadas por la Subdirección correspondiente.

Efectos

Se modificarían menos las resoluciones y el gremio sentiría un alza en el nivel de satisfacción por parte de la Entidad.

15. Gestión de la Señalización Marítima y Fluvial - M13

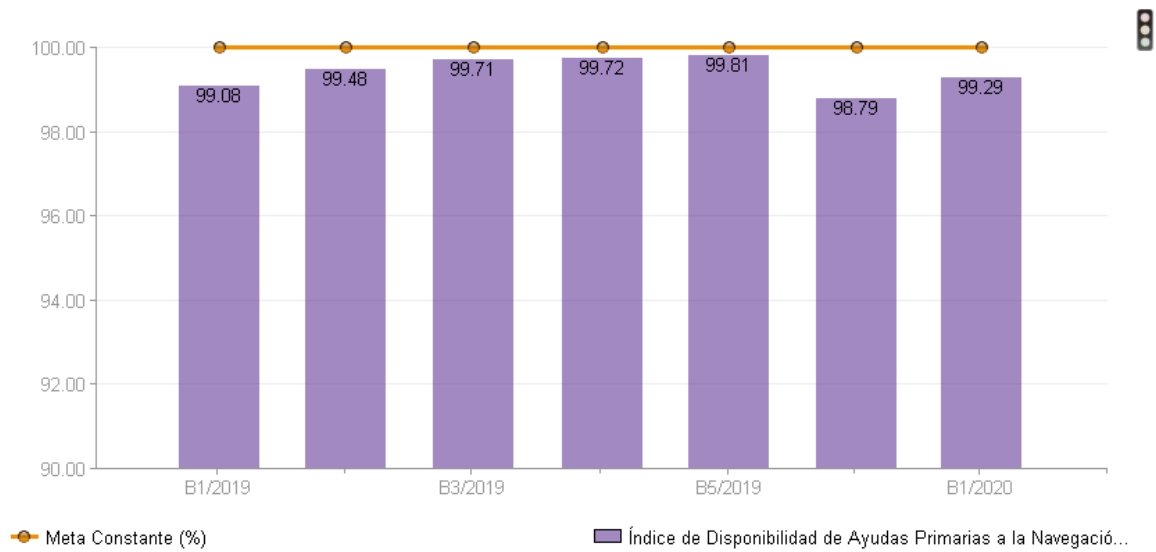
Índice Inspecciones a entidades públicas y privadas realizadas



Efectos

La situación ilustrada anteriormente no permitió un cumplimiento 100% del Plan de Inspecciones de Instalaciones Portuarias Públicas y Privadas durante el cuarto trimestre del año 2019, lo que generó incumplimiento de la DIMAR frente a requisitos.

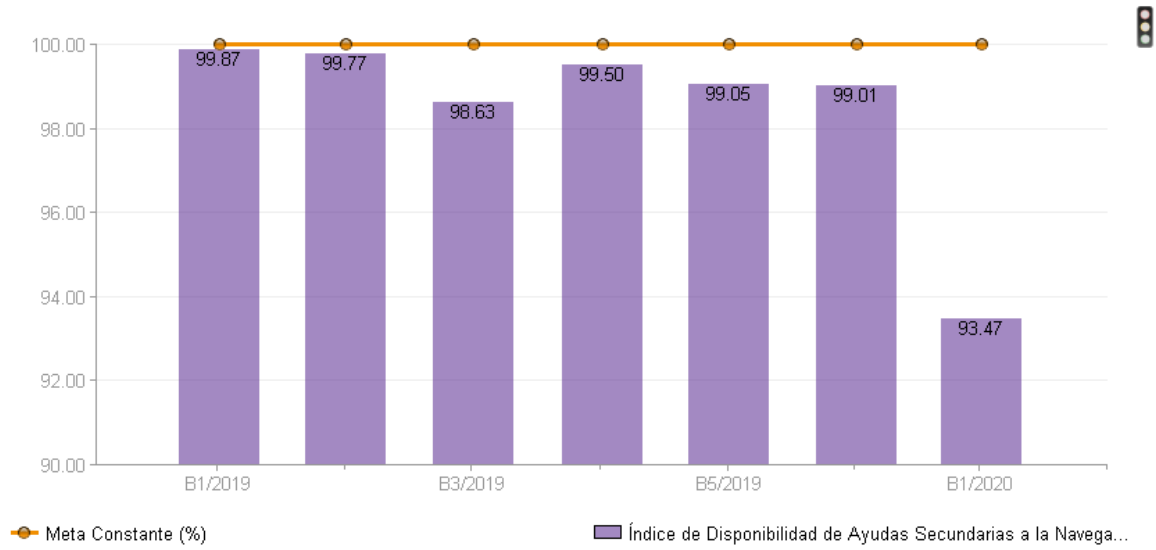
Índice de Disponibilidad de Ayudas Primarias a la Navegación (AtoN primarias)



Efectos

Estas novedades no han permitido garantizarle al gremio marítimo la conservación de la vida humana, el tránsito seguro de las embarcaciones y la protección del medio ambiente marino en las respectivas áreas geográficas.

Índice de Disponibilidad de Ayudas Secundarias a la Navegación

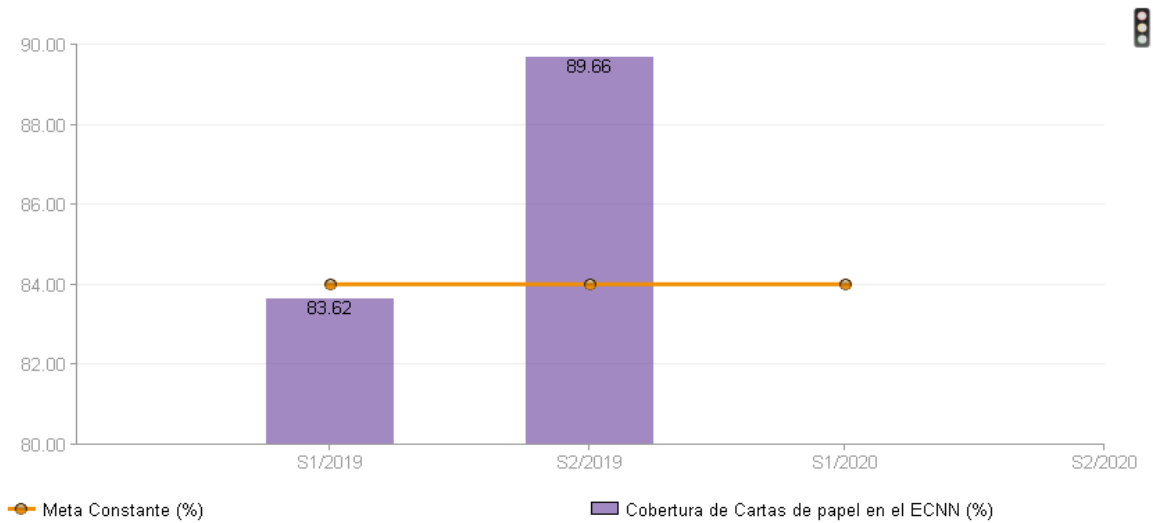


Efectos

Estas novedades no han permitido garantizarle al gremio marítimo la conservación de la vida humana, el tránsito seguro de las embarcaciones y la protección del medio ambiente marino en las respectivas áreas geográficas.

14. Gestión de la Información Hidrográfica - M14

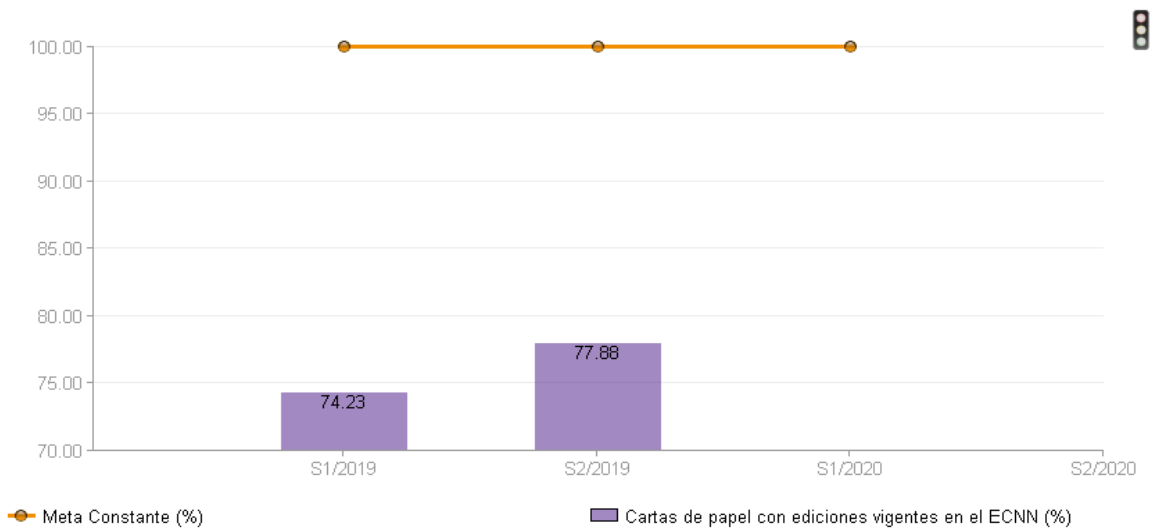
Cobertura de Cartas de papel en el ECNN



Causas

El porcentaje de Cobertura de cartas de papel en el Esquema Cartográfico Náutico Nacional bajo la jurisdicción de la Dimar es del 89.66% para el cuarto trimestre de 2019.

Cartas de papel con ediciones vigentes en el ECNN

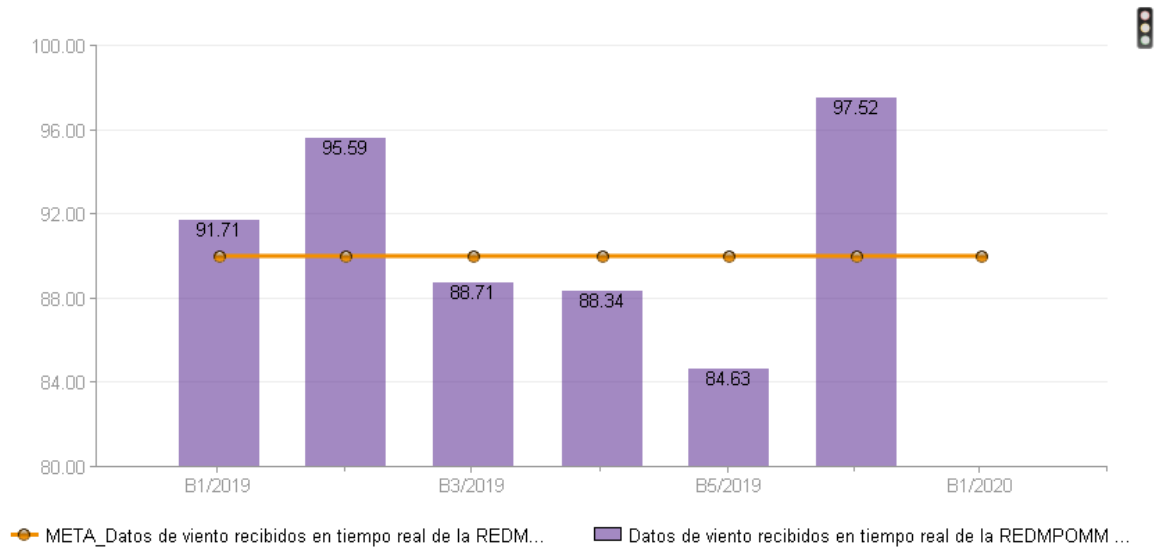


Causas

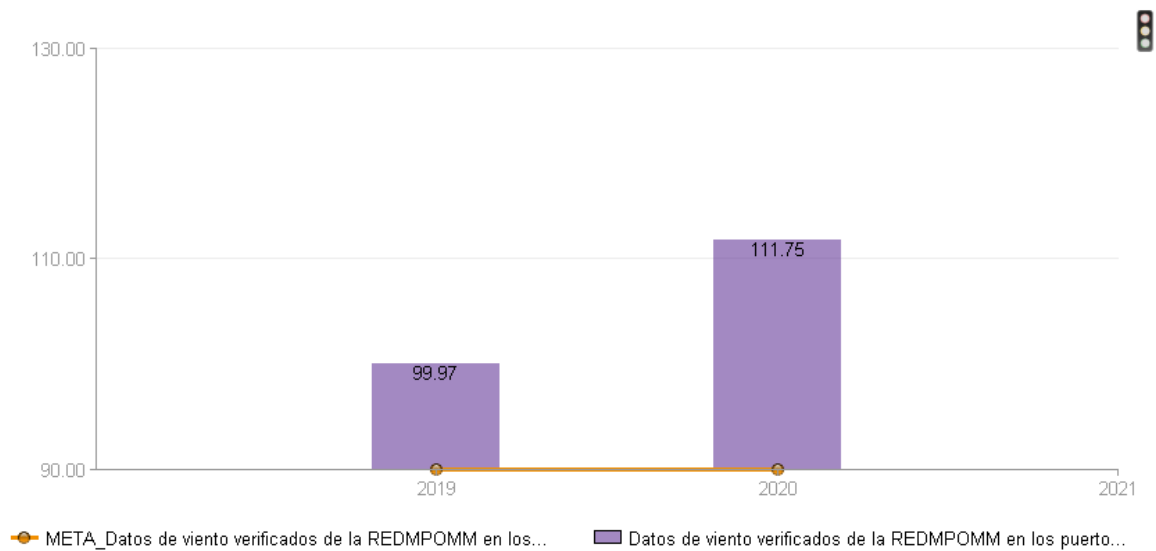
El porcentaje de Cartas de papel con ediciones vigentes en el ECNN, bajo la jurisdicción de la Dimar es del 77.88% para el cuarto trimestre de 2019.

14. Gestión de la Información Oceanográfica y Meteorológica Marina- M15

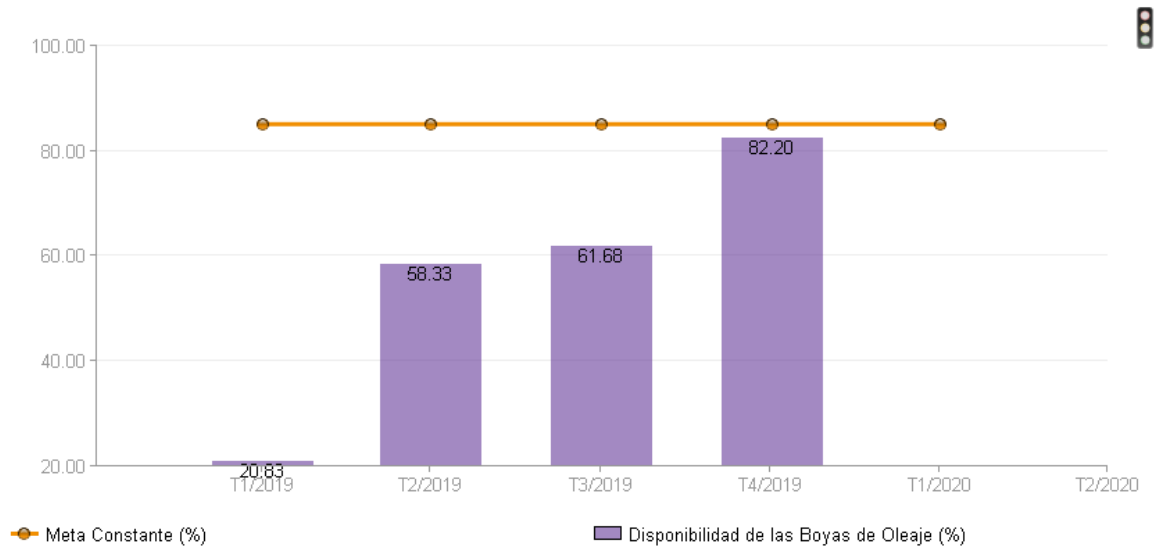
Datos de viento recibidos en tiempo real de la REDMPOMM de los puertos con estaciones de tráfico marítimo.



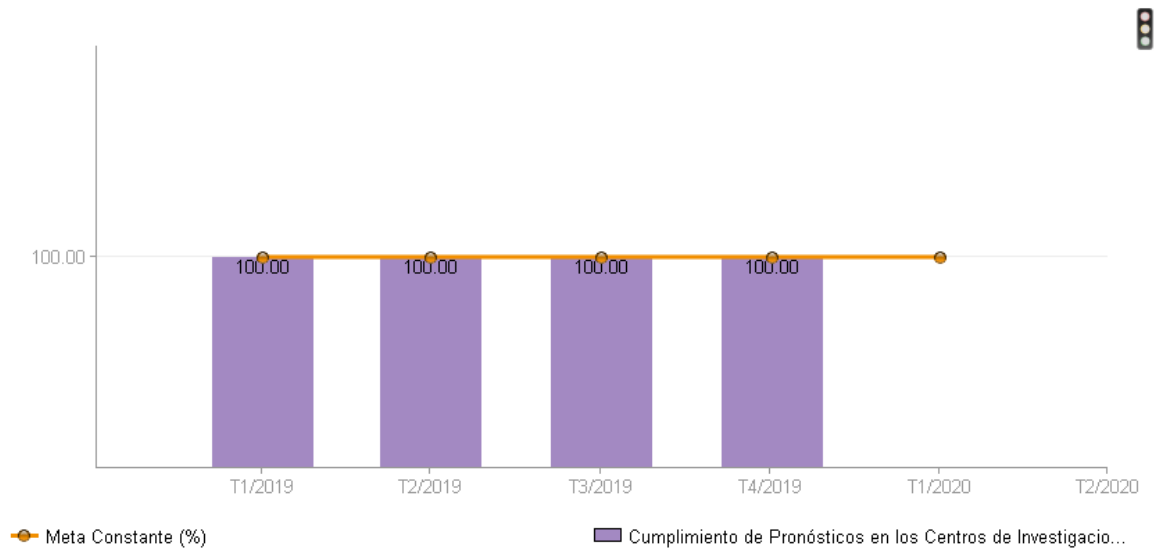
Datos de viento verificados de la REDMPOMM en los puertos con estaciones de tráfico marítimo.



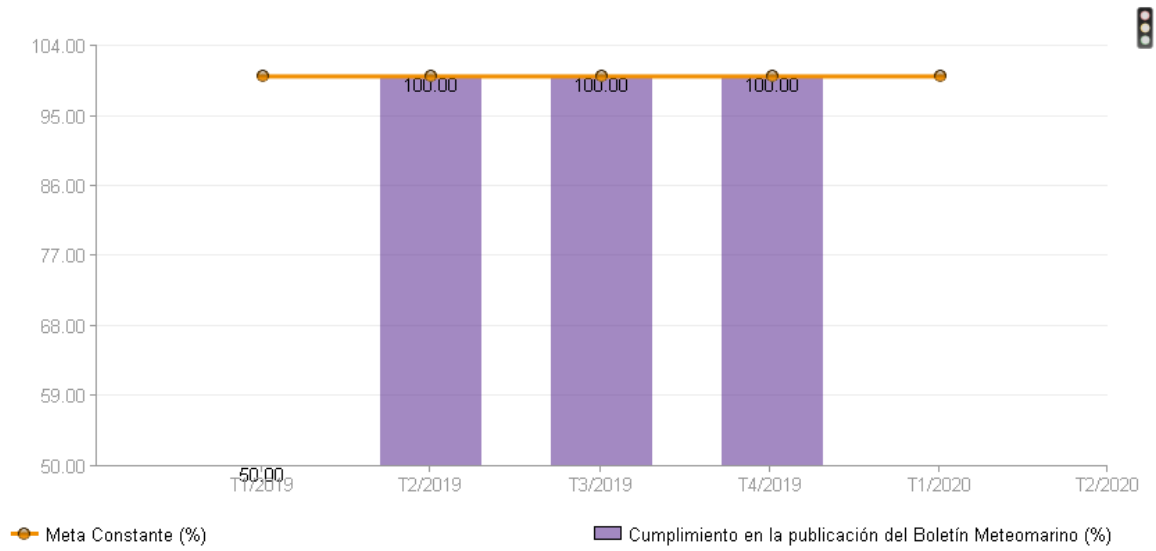
Disponibilidad de las Boyas de Oleaje



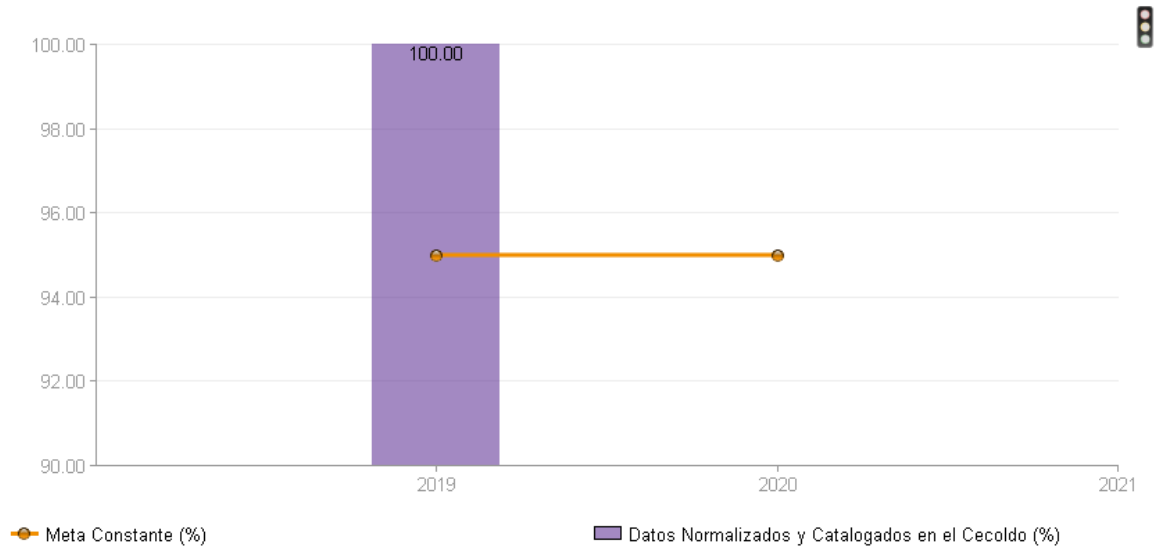
Cumplimiento de Pronósticos en los Centros de Investigaciones



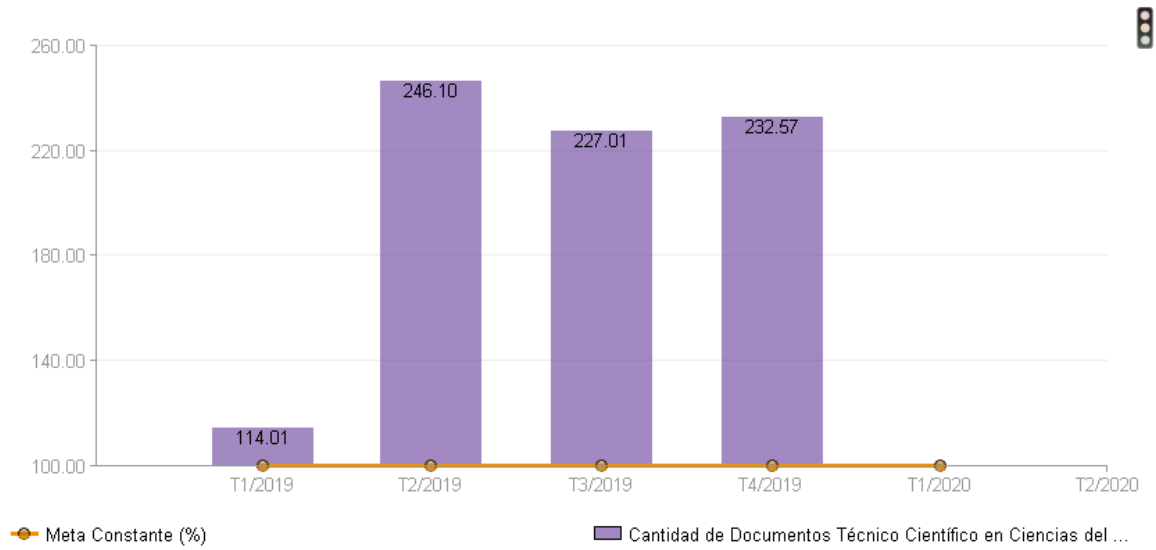
Cumplimiento en la publicación del Boletín Meteomarino



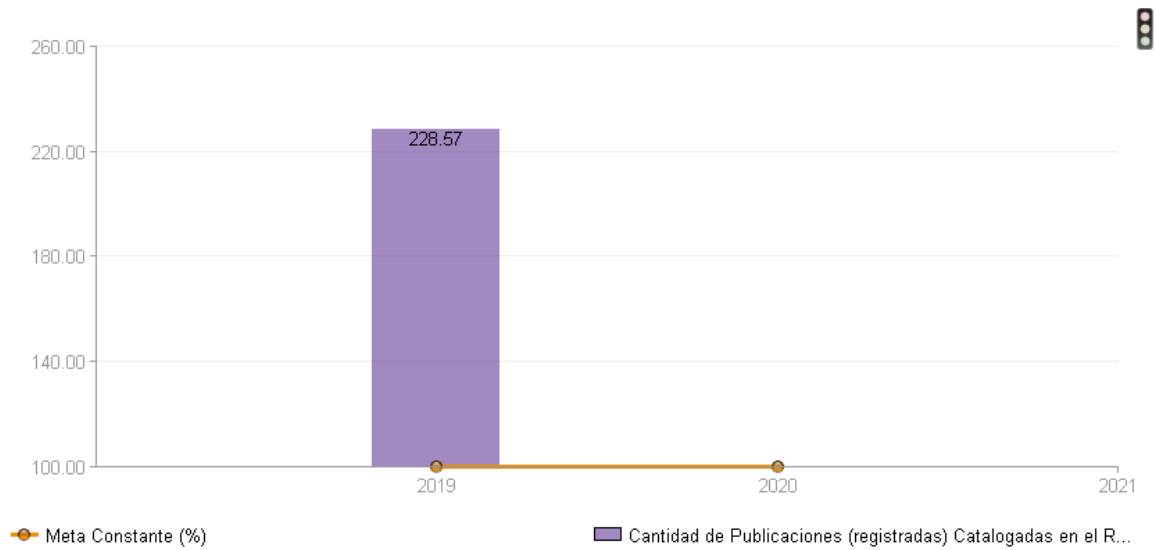
Datos Normalizados y Catalogados en el Cecoldo



Cantidad de Documentos Técnico Científico en Ciencias del Mar Descargados en el Repositorio Digital

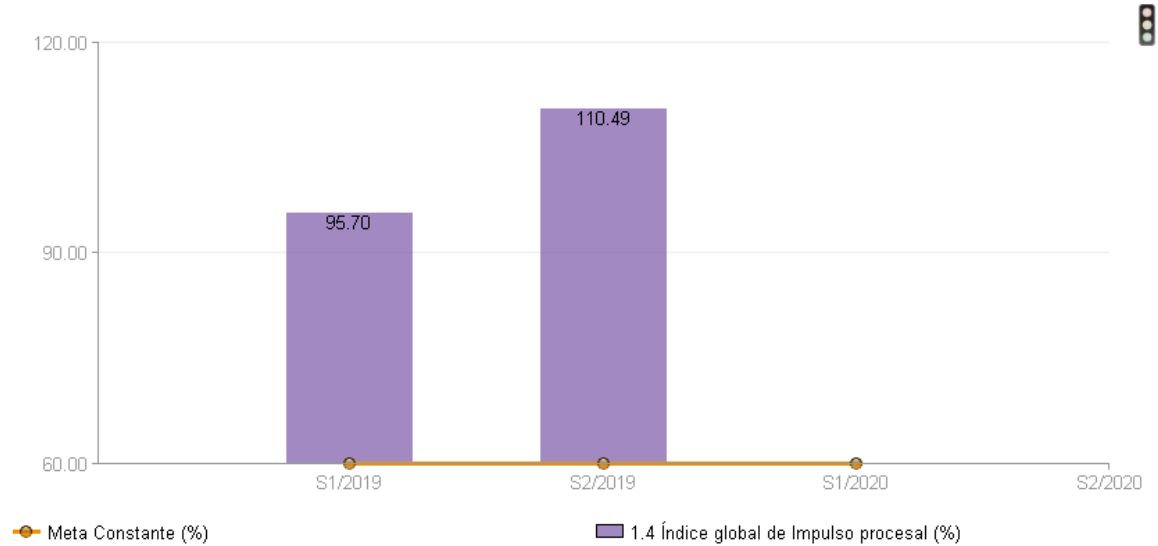


Cantidad de Publicaciones (registradas) Catalogadas en el Repositorio Digital Cecoldo



15. Gestión Jurídica – A1

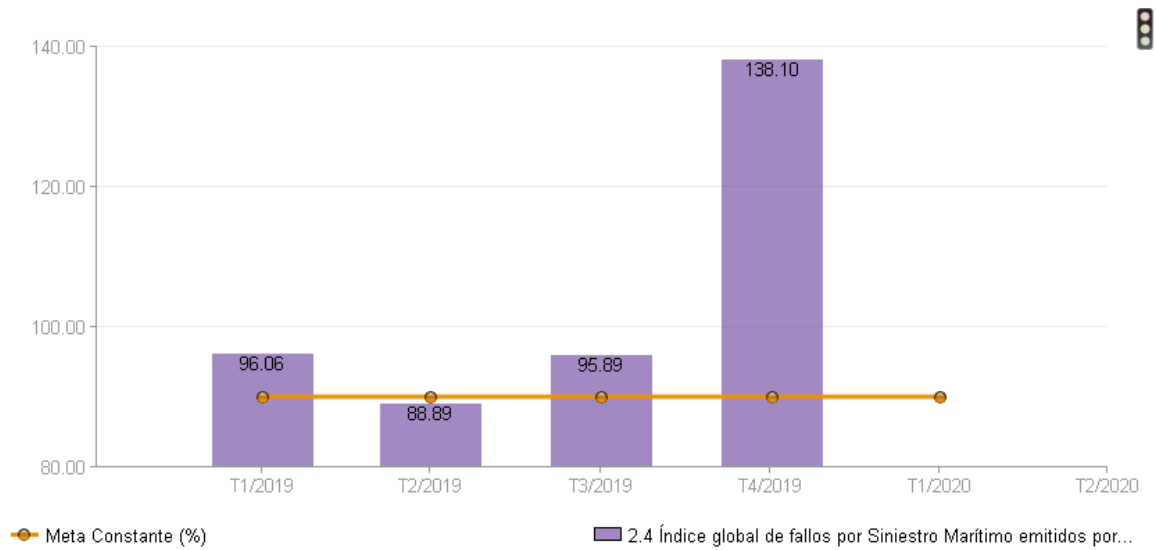
Índice global de Impulso procesal



Efectos

Conforme los datos suministrados y probados por cada una de las Capitanías de Puerto a las que les aplica el proceso A1-Gestión Jurídica, de manera global el proceso cumplió en un 110.49 % el impulso procesal el Indicador de Impulso Procesal en el II semestre del 2019. El resultado fue igual que el periodo anterior, específicamente todas las capitanías pudieron cumplir la meta establecida, con tendencia azul en el indicador.

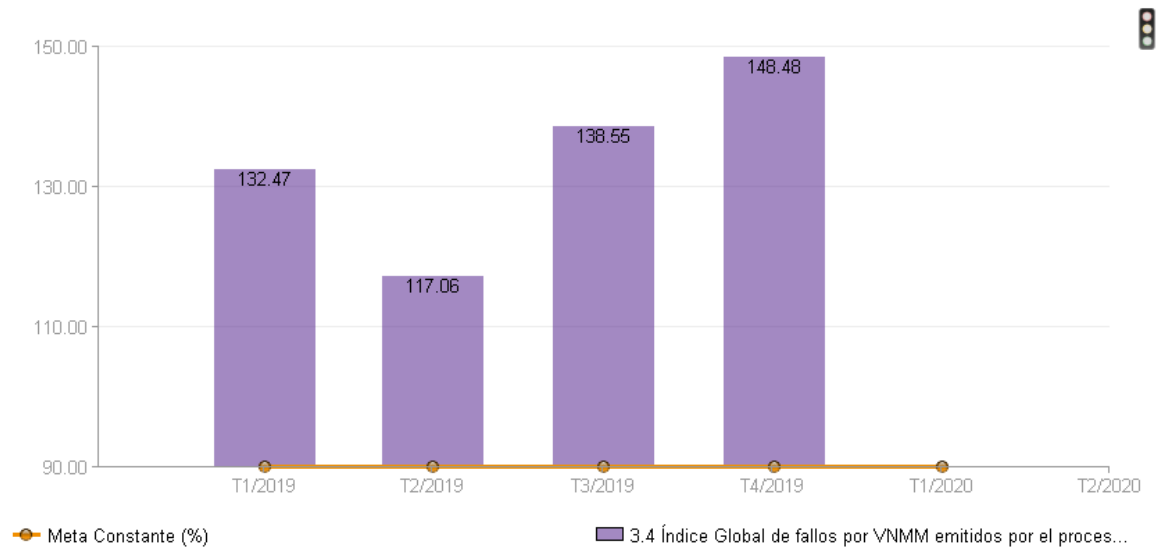
Índice global de fallos por Siniestro Marítimo emitidos por el proceso jurídico



Efectos

De manera global el proceso cumplió en un 138.10% el indicador de emisión de fallos por Siniestro Marítimo en el cuarto y último trimestre de 2019, en términos generales todas las Capitanías de Puerto y Sede Central pertenecientes al proceso A1- Gestión Jurídica cumplieron la meta trimestral programada a través de circular No. CR-20190009 del 22 de enero de 2019, continuando la tendencia ascendente en color azul del indicador, con un estado de cumplimiento y en 100%.

Índice Global de fallos por VNMM emitidos por el proceso jurídico

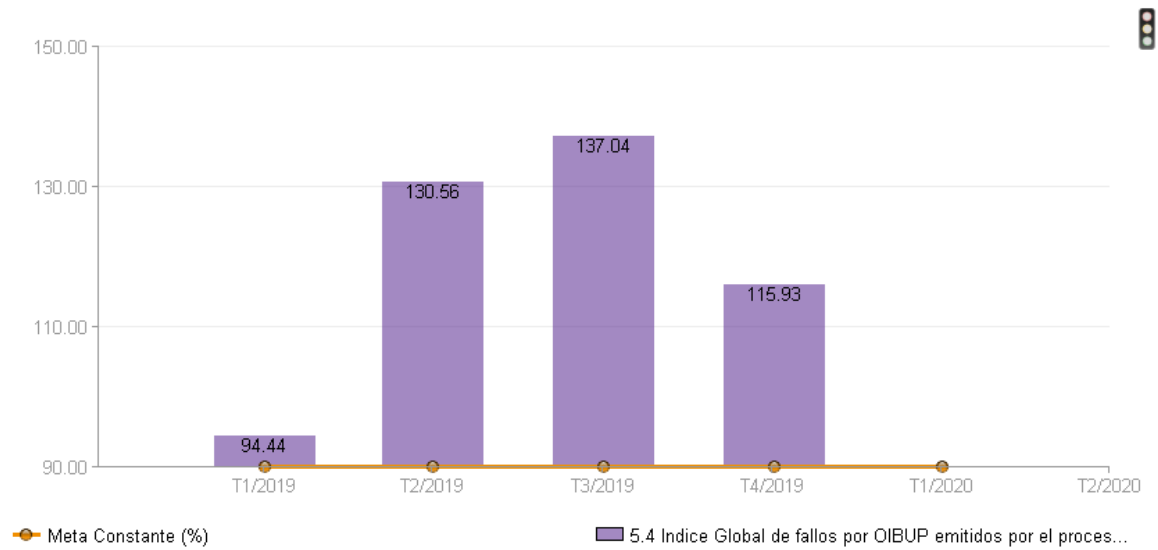


Efectos

De manera global el proceso cumplió en un 148.48% el indicador de emisión de fallos por violación a las normas de Marina Mercante en el tercer trimestre de 2019, reflejándose un cumplimiento del 100%. El porcentaje de desempeño obedece a que todas las Capitanías de Puerto cumplieron con la meta establecida para el tercer trimestre a través de circular No. CR-20190009 del 22 de enero de 2019. Continúa la tendencia del indicador en azul en comparación con el periodo anterior.

Los soportes se encuentran en los registros del formato de seguimiento de investigaciones en el FTP de cada Capitanía de Puerto, en la dirección: <ftp://172.25.1.35/PROCESO DE DIMAR/SGI/>, en el plan operativo del proceso Gestión Jurídica del año 2019 en el SIMEC.

Índice Global de fallos por OIBUP emitidos por el proceso jurídico



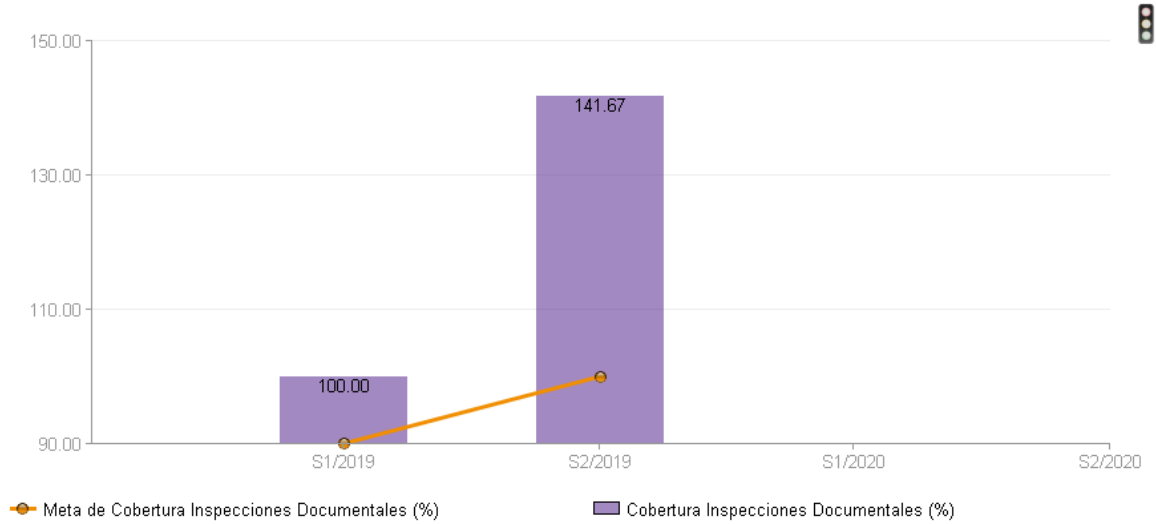
Efectos

De manera global el proceso cumplió en un 115.93% el indicador de emisión de fallos por ocupación indebida en Bienes de Uso Público en el cuatro trimestre de 2019. El porcentaje de cumplimiento obedece a que todas la Capitanía de Puerto de San Andrés y el Grupo Legal Marítimo no cumplieron con la meta establecida durante el trimestre para este indicador, las demás Capitanías de Puerto cumplieron lo establecido a través de circular No. CR-20190009 del 22 de enero de 2019.

Los soportes se encuentran en los registros del formato de seguimiento de investigaciones en el FTP de cada Capitanía de Puerto, en la dirección: <ftp://172.25.1.35/PROCESO DE DIMAR/SGI/>, en el plan operativo del proceso Gestión Jurídica del año 2019 en el SIMEC.

16. Gestión Documental y de Contenido – A2

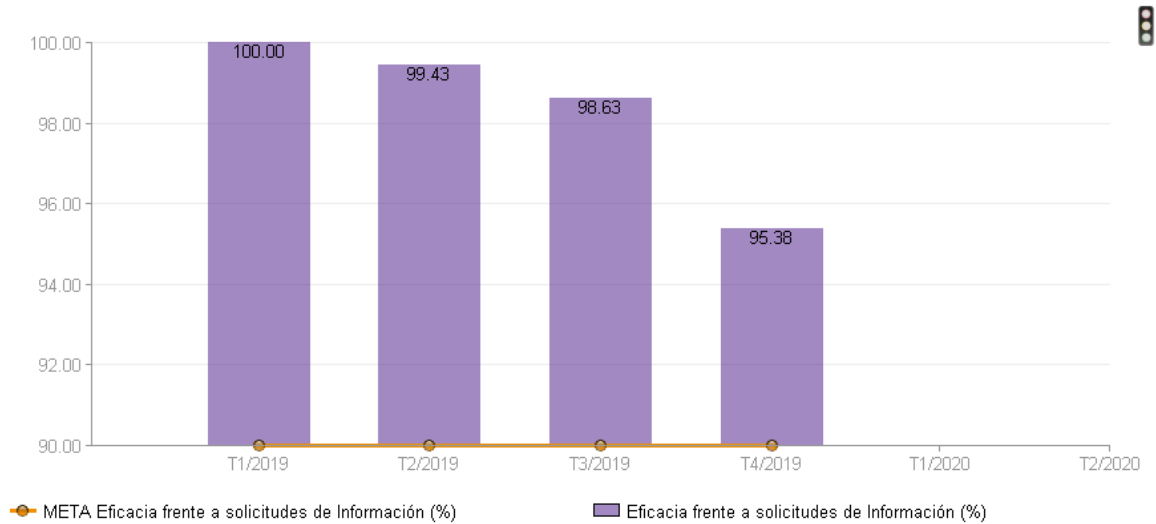
Cobertura Inspecciones Documentales



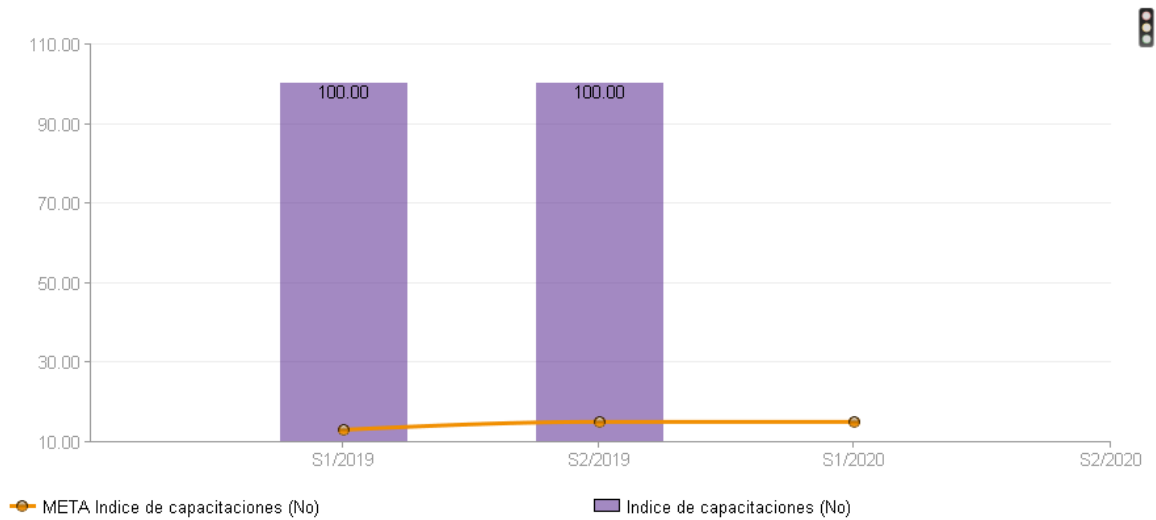
Efectos

Se cumple con la meta establecida, además se incrementa las ejecutadas por inspecciones adicionales realizadas.

Cobertura Inspecciones Documentales



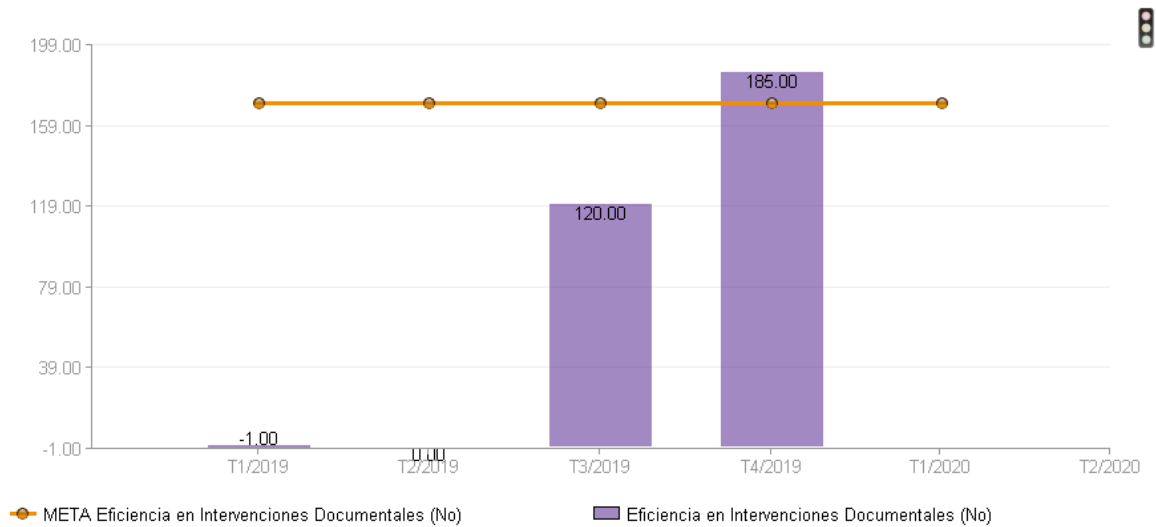
Índice de capacitaciones



Efectos

- Se realizan las capacitaciones correspondientes a los diferentes temas relacionados con la gestión documental, con el fin de que se unifiquen los criterios y lineamientos del proceso A2.
- De acuerdo a las capacitaciones se corrigen los procesos de gestión documental realizados por los funcionarios de las diferentes dependencias de sede central y regionales Dimar..

Eficiencia de gestión en Intervenciones Documentales

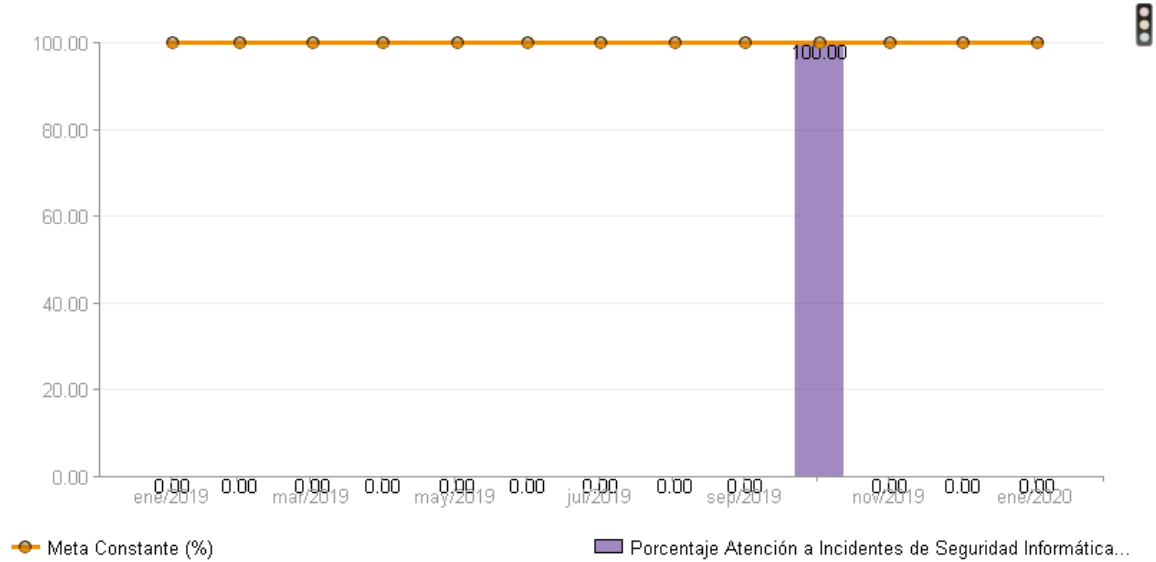


Efectos

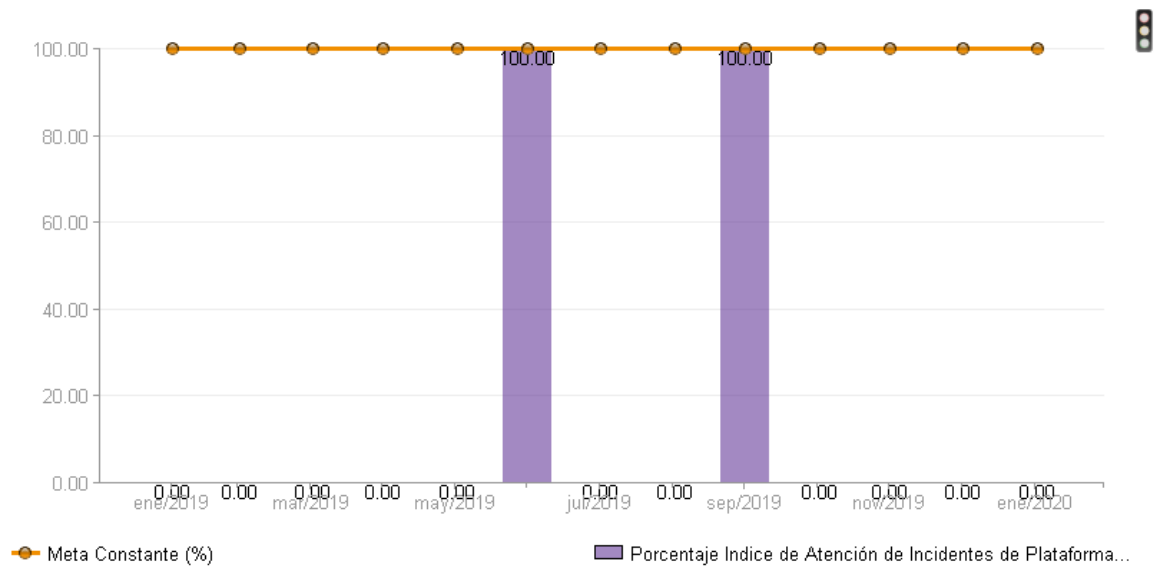
-Se finaliza el proceso de organización con 185 metros lineales, con lo cual se supera la meta proyectada de 170 MI de archivo organizado, en relación a la producción y entrega de las imágenes correspondientes a este se realiza la digitalización de 59 MI teniendo en cuenta la fecha de entrega de los escáner y preparación de rutas, creación de perfiles, y realización de la prueba la cual se adelantó por una semana antes de replicar la instrucción en las unidades, para evitar que en estas se presenten novedades al momento de iniciar el proceso.

17. Gobierno y Gestión de Tics – A3

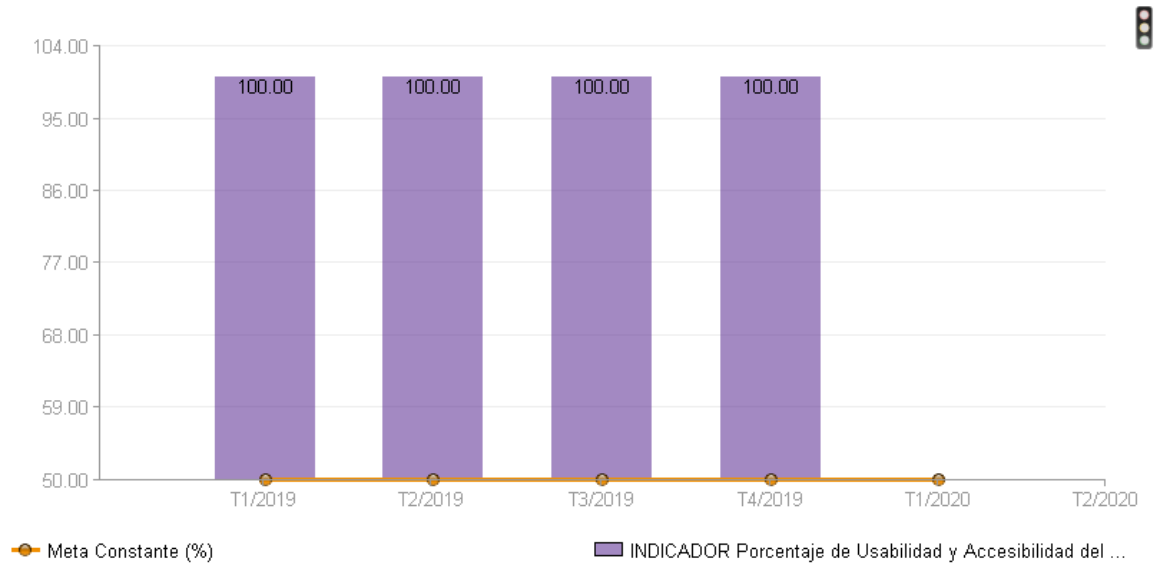
Porcentaje Atención a Incidentes de Seguridad Informática



Porcentaje Índice de Atención de Incidentes de Plataforma



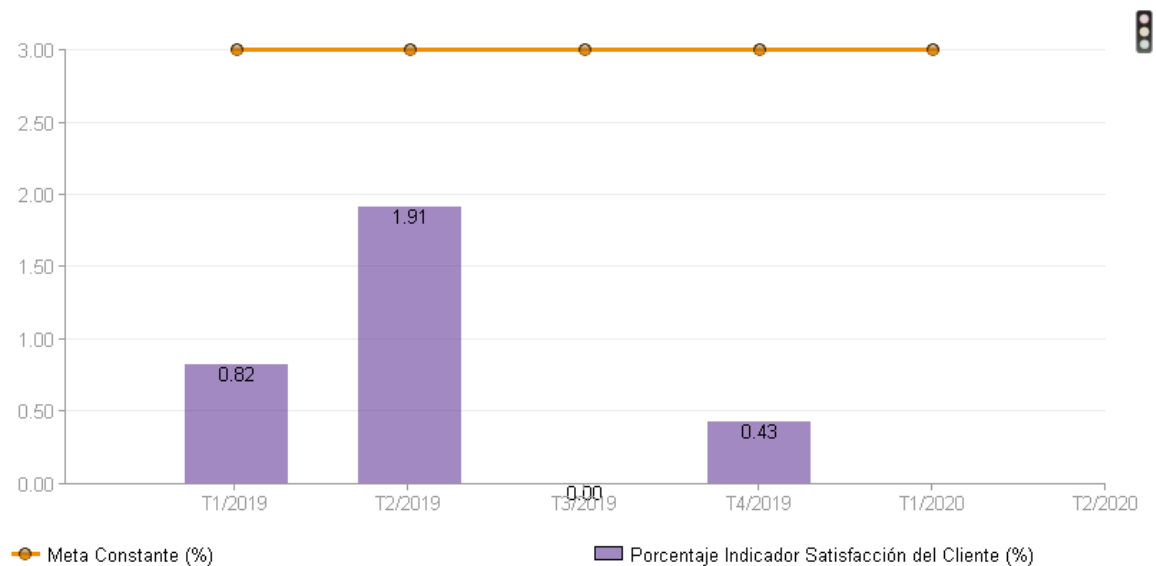
INDICADOR Accesibilidad y usabilidad del PMC Corregidas



Causas

Se realizó la revisión de los enlaces de 2 secciones y 17 subsecciones de las cuales tienen sus archivos e hipervínculos a aplicaciones internas y externas. De las cuales se observó que 712 vínculo o url no están rotos..

Porcentaje Indicador Satisfacción del Cliente



Causas

Incrementaron los casos en referencia a solicitudes de requerimientos e incidencias.

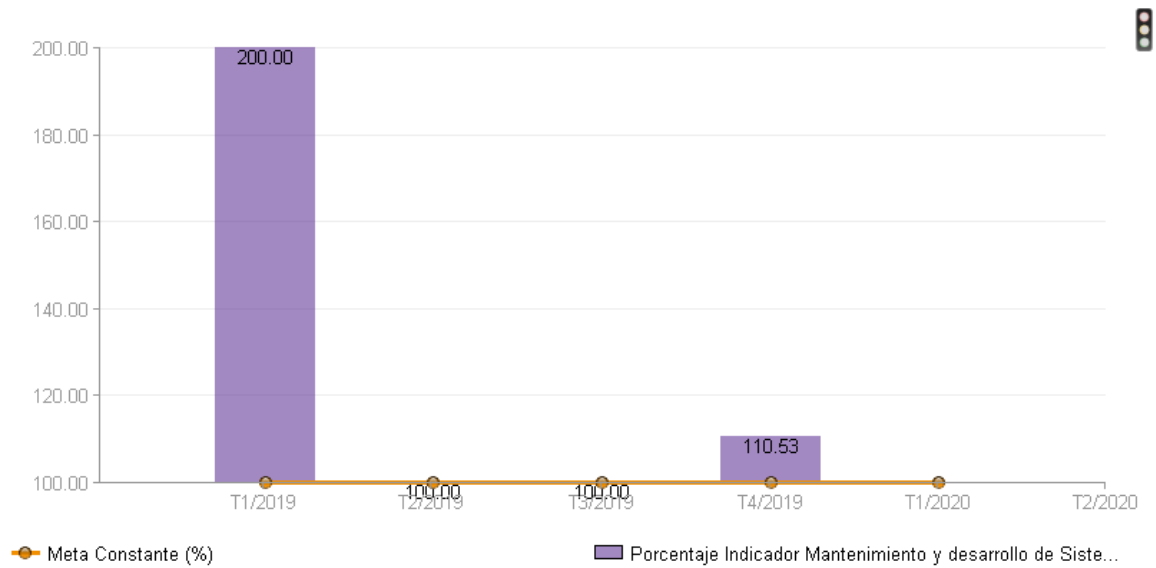
Efectos

Se incrementa el número de cosas teniendo en cuenta la concientización que se hace a los usuarios al momento de realizar una solicitud.

Soluciones

Continuar con la concientización al usuario final con el fin de que los usuarios continúen calificando los casos.

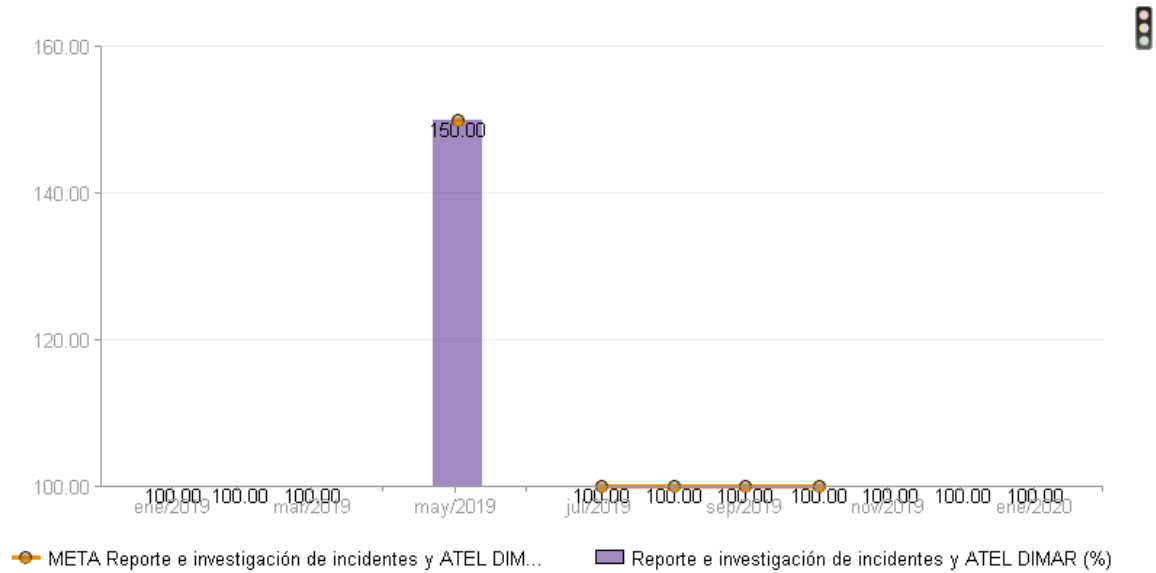
Porcentaje Indicador Mantenimiento y desarrollo de Sistemas de Información



18. Gestión del Talento Humano – A4

18.1 Administración del Talento Humano - A4-01

Reporte e investigación de incidentes y ATEL DIMAR



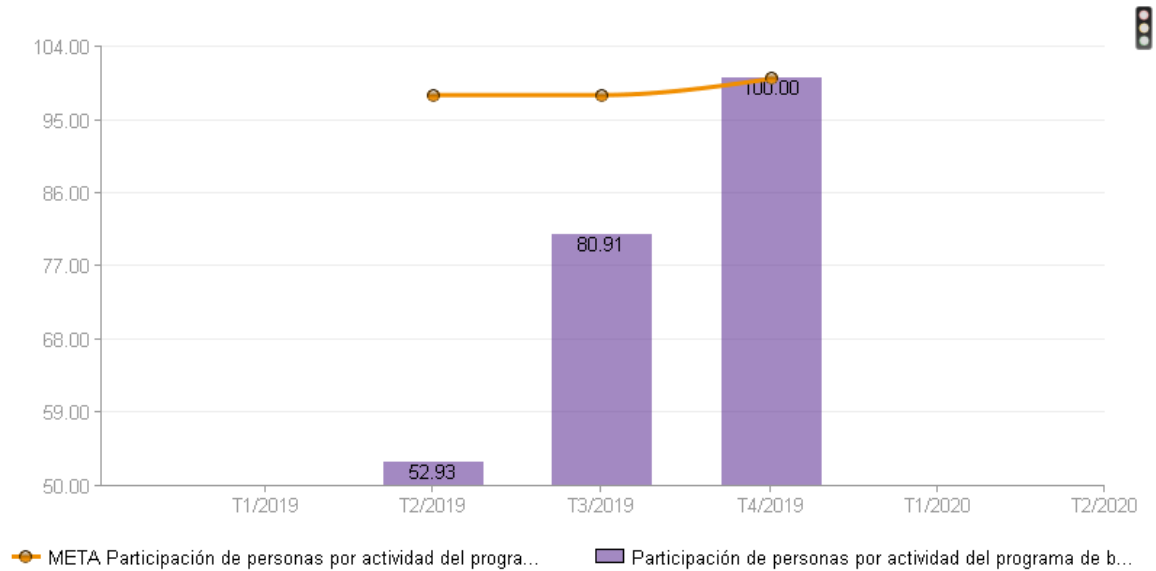
Causas

En la Sede Central, Intendencias Regionales y sus unidades adscritas no se presentaron incidentes ni accidentes de trabajo en el mes.

Efectos

Continuar con el desarrollo del plan del SG-SST y de capacitación, para generar cultura de prevención.

Participación de personas por actividad del programa de bienestar



Causas

Dentro del plan de bienestar 2019 DP-20190004, se establecieron 2 enfoques el corporativo y por proyecto enfoques en los que se definieron diferentes actividades a realizar por toda la vigencia, estas actividades se realizaron en todas las unidades de DIMAR, dirigidas a todo el personal en las que participaron activamente acuerdo reportes. Es de aclarar que la participación se completa a un 100% por que se realizaron varias actividades bajo el plan de bienestar que dieron la oportunidad a los funcionarios de asistir.

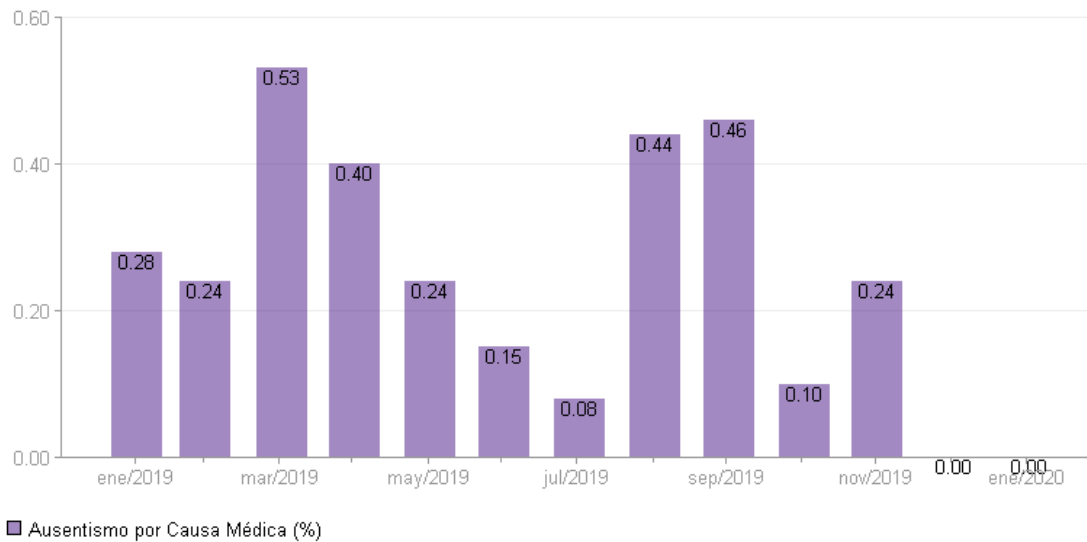
Efectos

La participación de los funcionarios en las actividades realizadas tiene un efecto positivo en el fortalecimiento del clima organizacional y sentido de pertenencia a respecto a la entidad.

Comentario

Aunque el indicador de participación es alto, se seguirá trabajando en fortalecer el plan de bienestar programado para el 2020.

Ausentismo por Causa Médica



Causas

Los factores que inciden en las incapacidades de origen común son variados y se analizan en el informe semestral de ausentismo a presentar en el mes de Junio. En el periodo no se presentaron días de ausencia por accidentes de trabajo ni enfermedad laboral.

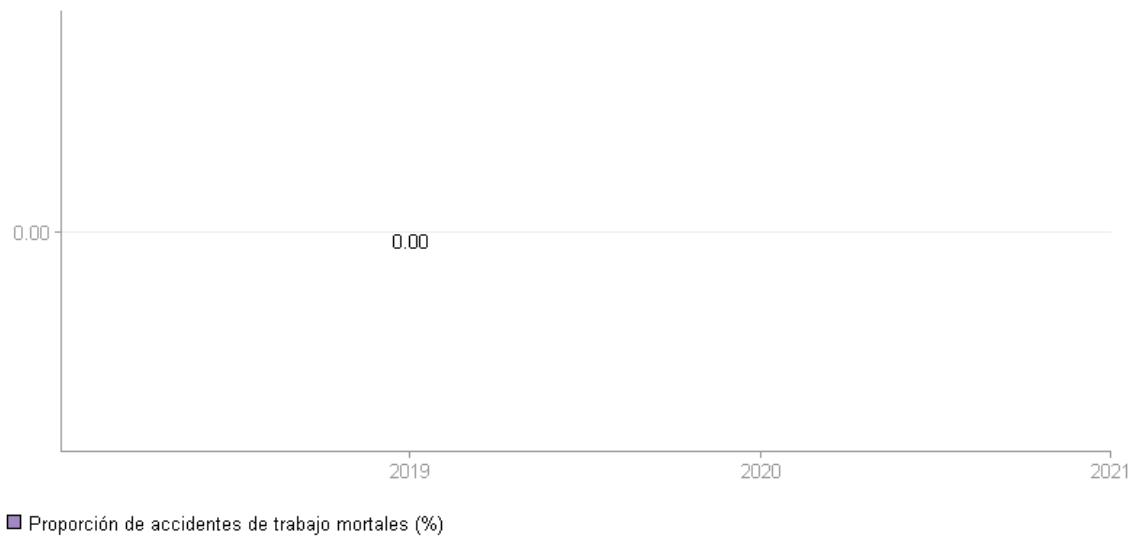
Efectos

En el mes no se perdieron días por incapacidad de origen común (tomando como referencia la información remitida por las diferentes unidades a corte 31 de Diciembre 2019), lo que equivale al 0% del total de días programados de trabajo por incapacidad médica.

Soluciones

Continuar con el desarrollo del plan del SG-SST y de capacitación, para generar cultura de prevención y autocuidado.

Proporción de accidentes de trabajo mortales



Causas

A lo largo del año 2019 se presentaron 20 accidentes laborales de los cuales ninguno constituyó mortalidad de los involucrados, la mayor parte de los accidentes presentados fueron ocasionados por descuidos de las personas involucradas así como también la no verificación para el cumplimiento de los procedimientos de seguridad y salud en el trabajo.

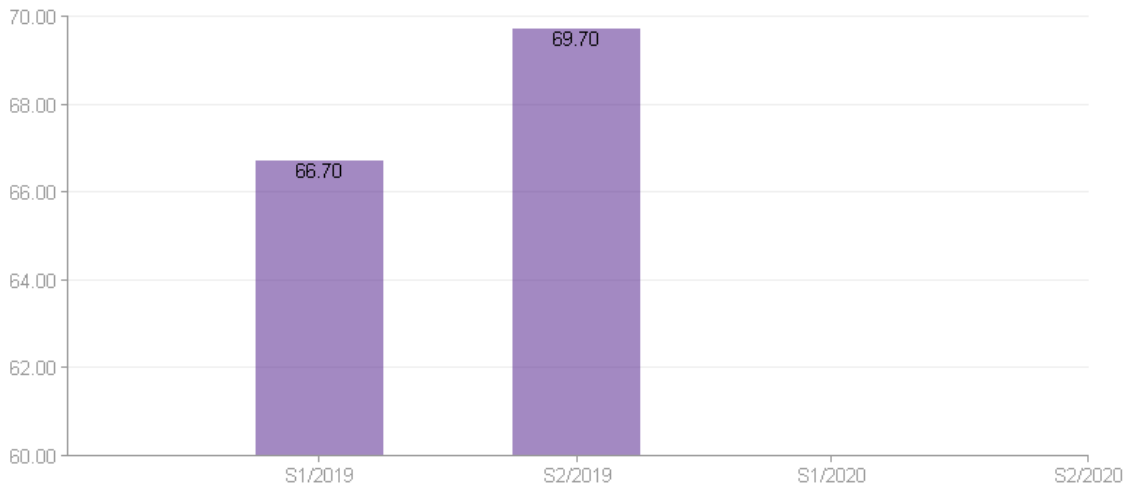
Efectos

Se debe propender por que no se presenten accidentes mortales a bordo de las unidades a flote y tierra de la Dirección General Marítima.

Soluciones

Continuar con el desarrollo del plan del SG-SST y de capacitación, para generar cultura de prevención y autocuidado.

Autodiagnóstico de gestión estratégica del talento humano



■ Autodiagnóstico de gestión estratégica del talento humano ...

Causas

Lo descrito en el autodiagnóstico constituye un plan de acción en pro de mejorar el nivel de gestión de la entidad en los temas de talento humano y puede ser un insumo para la planeación de las próximas vigencias, por tal motivo su elaboración es fundamental en el ejercicio de autodiagnóstico.

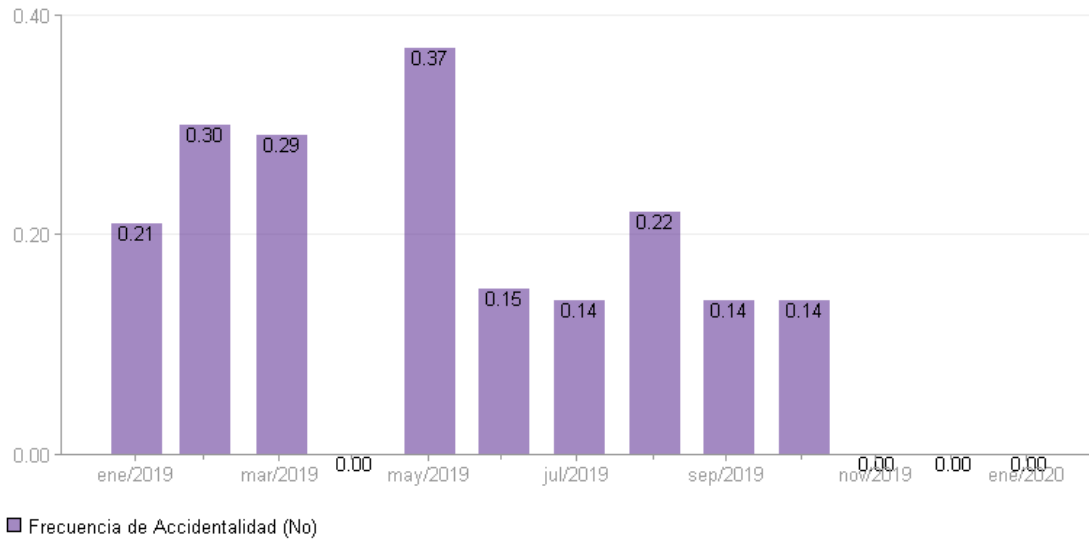
Efectos

Es muy importante resaltar que, de este análisis encontramos que 3 de los objetivos identificados como urgentes se encuentran dentro de la categoría de Clima, comunicación y Cultura. Así, los esfuerzos de mejoramiento deberían estar orientados a atender los objetivos con nivel de prioridad urgente y alto, para luego proceder a un análisis más detallado de los objetivos de nivel medio. Adicionalmente, los objetivos con nivel de prioridad bajo representan las principales fortalezas de la Autoridad Marítima Colombiana; por lo que en el corto plazo solo se hace necesario su seguimiento.

Soluciones

El análisis de los resultados de la evaluación de Clima Organizacional en Dimar permite obtener importantes líneas de acción para la gestión del talento humano en la organización: Tres de las categorías identificadas con un nivel de prioridad de mejoramiento urgente hacen parte de la categoría de Clima, comunicación y Cultura. Las prioridades de mejoramiento se enfocarán en mejorar las estrategias de capacitación, retroalimentación y reconocimiento con el fin de mitigar la pérdida de conocimiento, acelerar la curva de aprendizaje e incentivar la productividad de los funcionarios Dimar. Se identifica una necesidad en capacitación sobre los objetivos misionales y estratégicos de la entidad, así como de los proyectos en los que esta participa. Los esfuerzos de mejoramiento estarán orientados a atender los objetivos categorizados con nivel de prioridad urgente y alto, para luego proceder a un análisis más detallado de los objetivos de nivel medio. Esto se incluirá en el Plan Estratégico, el de Bienestar, el de Capacitación y de SST. En el mediano plazo, estos esfuerzos llevarán al aumento del nivel de Clima Organizacional de Dimar para alcanzar una meta cercana al 80%.

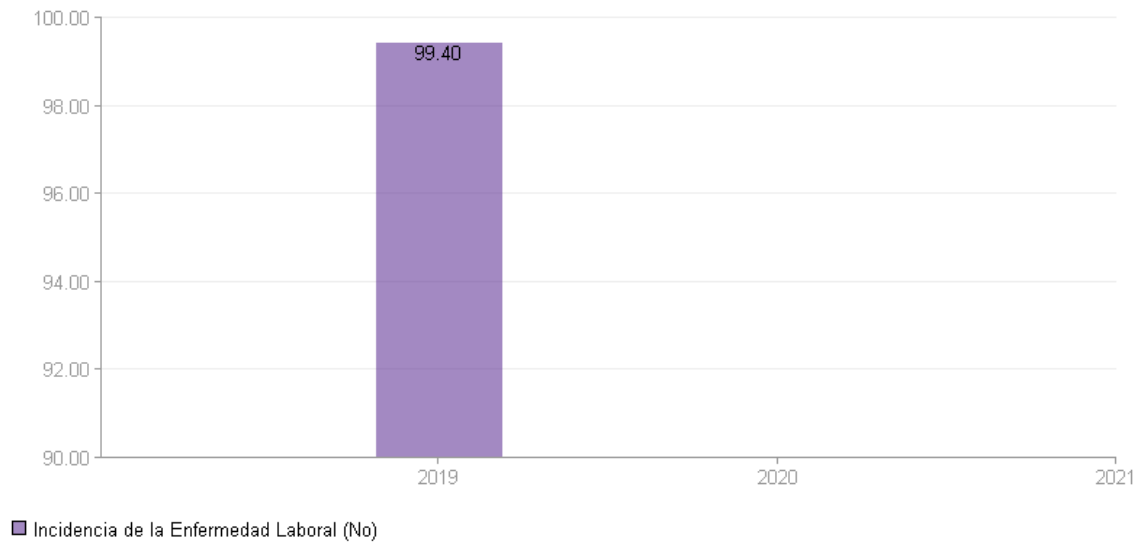
Frecuencia de Accidentalidad



Efectos

En el periodo no se reportaron incidentes ni accidentes de trabajo, lo que se traduce en que por cada 100 trabajadores que laboraron en el mes, se presentaron 0,00 accidentes de trabajo.

Incidencia de la Enfermedad Laboral



Causas

En el año se presentó un solo (1) caso de enfermedad laboral en los funcionarios de planta de la Dirección General Marítima.

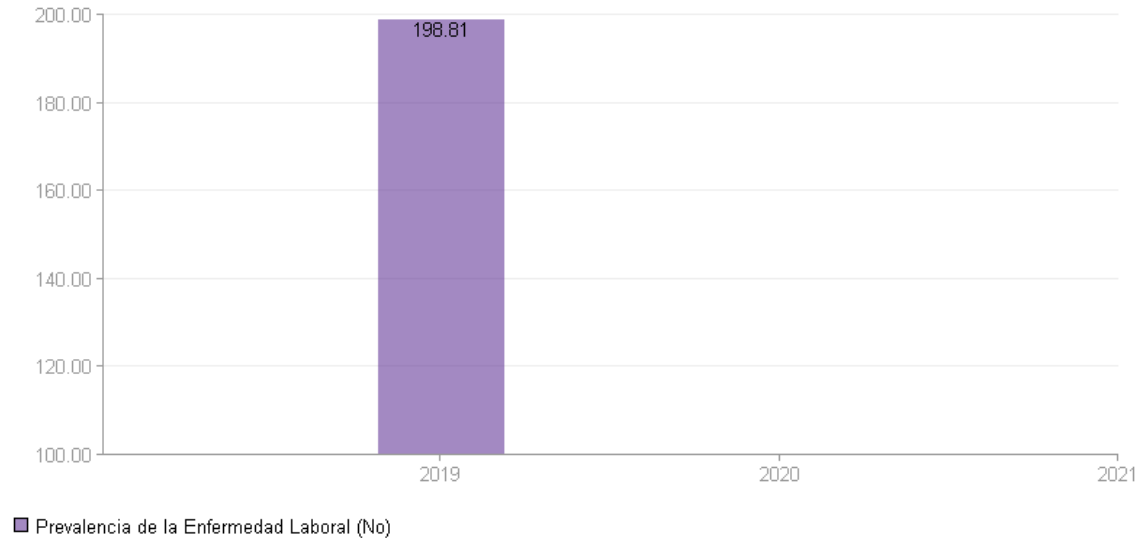
Efectos

Por cada 100000 trabajadores 99.4 presentan una nueva enfermedad laboral, lo que equivale al 0,09% del total funcionarios de la Dirección General Marítima.

Soluciones

Continuar con el desarrollo del plan del SG-SST y de capacitación, para generar cultura de prevención y autocuidado.

Prevalencia de la Enfermedad Laboral



Causas

En el año se presentó un solo (1) caso de enfermedad laboral en los funcionarios de planta de la Dirección General Marítima.

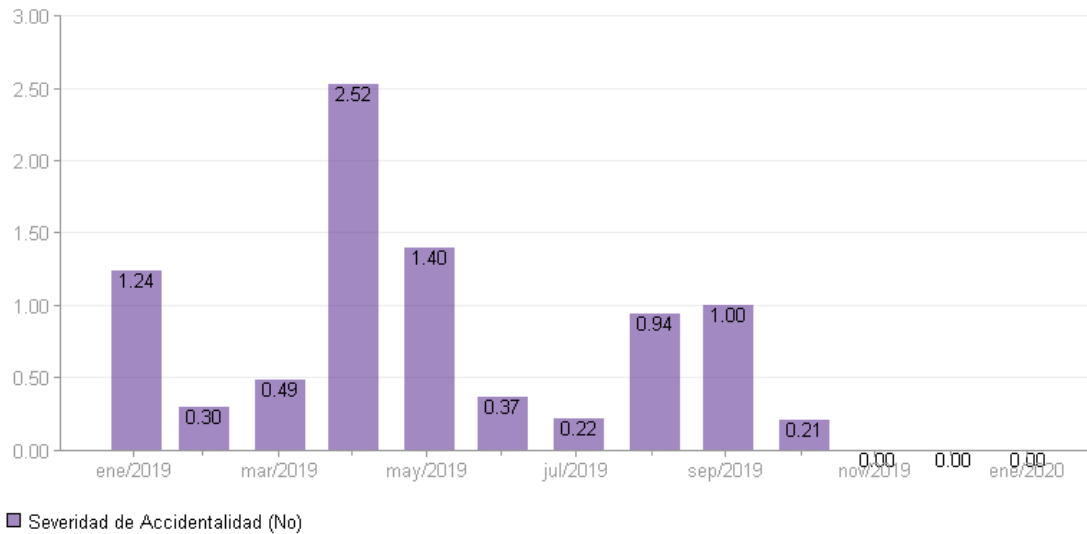
Efectos

Por cada 100.000 trabajadores existen 198.81 casos de enfermedad laboral, lo que equivale al 0,19% del total de funcionarios de la Dirección General Marítima.

Soluciones

Continuar con el desarrollo del plan del SG-SST y de capacitación, para generar cultura de prevención y autocuidado.

Severidad de Accidentalidad



Causas

Consignadas en las investigaciones de los eventos laborales presentados.

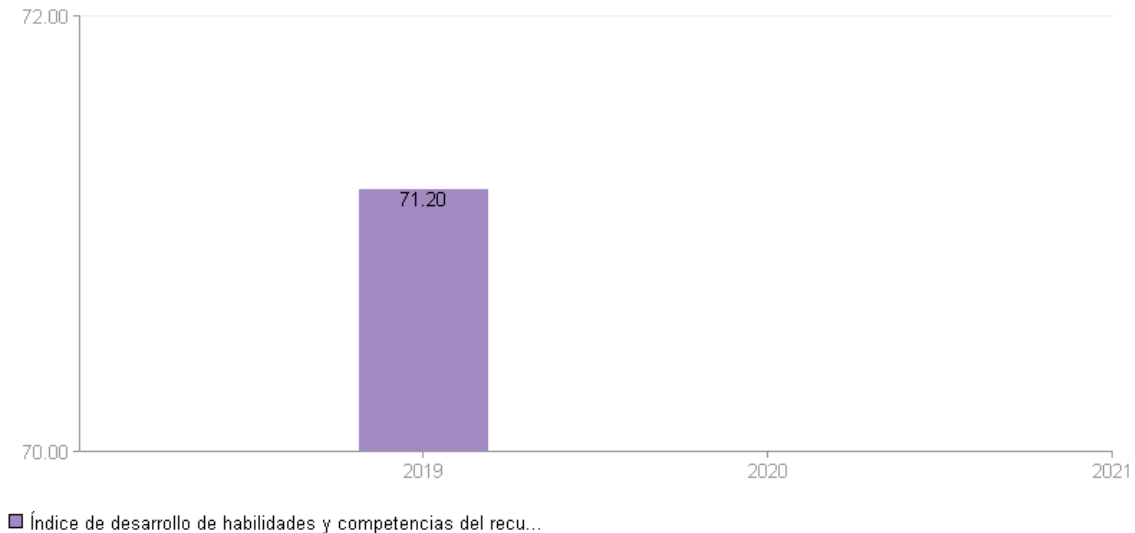
Efectos

Por cada 100 trabajadores que laboraron en el mes, se perdieron 0 días por accidente de trabajo.

Soluciones

El plan de acción derivado de los 0 eventos presentados en el periodo, por lo cual no hubo seguimiento.

Índice de desarrollo de habilidades y competencias del recurso humano



Causas

Es importante analizar la distribución de los puntajes de la evaluación de competencias a nivel individual. Para tal fin la Frecuencia de empleados según rango del puntaje en la evaluación de competencias. De cual se derivan varias conclusiones: la mayoría de los empleados (aproximadamente 50%) se encuentra en un rango relativamente estrecho de 65-85; el 25% de los porcentajes más bajos tiene un rango amplio entre 0-64; solo el 25% superior de los empleados de DIMAR tienen un puntaje superior a 86. Se puede concluir que es necesario identificar a los funcionarios dentro el 25% de desempeño más bajo y fortalecer sus necesidades de capacitación con el propósito de que se acerquen al grupo de desempeño medio. Igualmente, dado que hay una gran cantidad de funcionarios dentro del grupo de desempeño medio, se pueden hacer esfuerzos de capacitación relativamente uniformes para incrementar los puntajes de capacitación promedio en la DIMAR. En el mediano plazo, estos esfuerzos llevarán al aumento del nivel de competencias de DIMAR para alcanzar una meta cercana al 75%.

Efectos

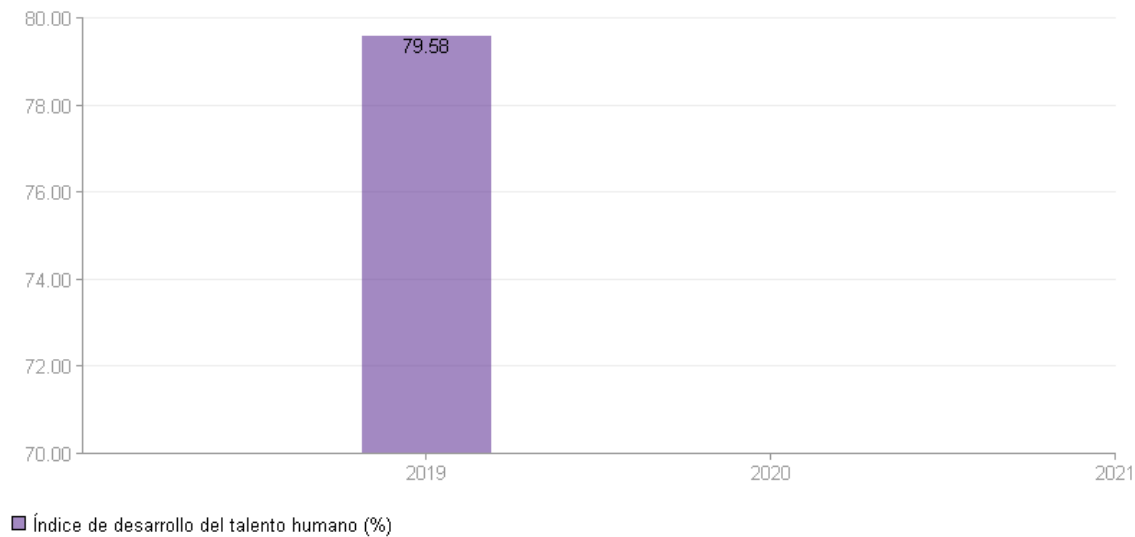
Otro aspecto esencial del análisis implica identificar el porcentaje de funcionarios que requieren cada competencia y su puntaje promedio correspondiente con el propósito de establecer prioridades de capacitación. Así, se presentan los criterios para establecer los niveles de prioridad de capacitación. Por otra parte, es muy importante resaltar que, de este análisis encontramos que 3 de las competencias identificadas como urgentes son esenciales para el ejercicio misional de la Dimar, a saber: Asistencia a las inspecciones de embarcaciones, instalaciones y zonas costeras; Asistencia a los trámites y licencias marítimas y Asistencia al control de tráfico marítimo. Así, los esfuerzos de capacitación deberían estar orientados a atender las competencias categorizadas con nivel de prioridad urgente y alto, para luego proceder a un análisis más detallado de las competencias de nivel medio. Adicionalmente, las competencias con nivel de prioridad bajo representan las

principales fortalezas de la Autoridad Marítima Colombiana; por lo que en el corto plazo solo se hace necesario su seguimiento.

Soluciones

El análisis de los resultados de la evaluación de competencias en Dimar permite obtener importantes líneas de acción para la gestión del talento humano en la organización: Las prioridades de capacitación se enfocarán en mejorar las competencias de los funcionarios de las Capitanías de Puerto y Centros de Investigación. Se identificarán a los funcionarios dentro del 25% de desempeño más bajo y se fortalecerán sus necesidades de capacitación con el propósito de que se acerquen al grupo de desempeño medio. Dado que hay una gran cantidad de funcionarios dentro del grupo de desempeño medio, se realizarán esfuerzos de capacitación relativamente uniformes para incrementar los puntajes de capacitación promedio en Dimar. Tres de las competencias identificadas con un nivel de prioridad de capacitación urgente son esenciales para el ejercicio misional de la Dimar, a saber: Asistencia a las inspecciones de embarcaciones, instalaciones y zonas costeras; Asistencia a los trámites y licencias marítimas y Asistencia al control de tráfico marítimo. Los esfuerzos de capacitación estarán orientados a atender las competencias categorizadas con nivel de prioridad urgente y alto, para luego proceder a un análisis más detallado de las competencias de nivel medio. En el mediano plazo, estos esfuerzos llevarán al aumento del nivel de competencias de Dimar para alcanzar una meta cercana al 75%.

Índice de desarrollo del talento humano



Causas

Las principales causas de decrecimiento en el indicador de Desarrollo del Talento Humano corresponden al manejo de la información dentro de la entidad con respecto a los mapas de procesos, los resultados y el direccionamiento de dichos procesos, además de algunas condiciones físicas de la entidad.

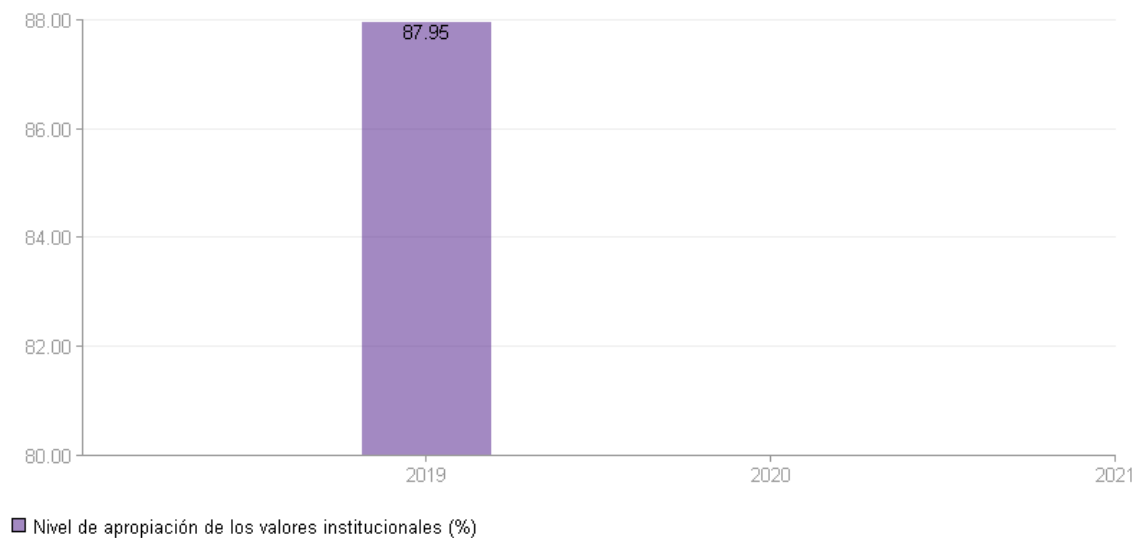
Efectos

Es importante resaltar las tres categorías que requieren un nivel de prioridad alto en su mejoramiento puesto que decrecen el índice de Desarrollo de Talento Humano corresponden a Clima, Comunicación y Cultura; Direccionamiento Estratégico; y Medio Ambiente Físico. Adicionalmente, los objetivos con nivel de prioridad bajo representan las principales fortalezas de la Autoridad Marítima Colombiana; por lo que en el corto plazo solo se hace necesario su seguimiento.

Soluciones

Finalmente, el análisis de los resultados de la evaluación del Clima Organizacional permite obtener importantes líneas de acción para el Desarrollo de Talento Humano en la organización. Esto incluye trabajar en optimizar el flujo de información dentro de la entidad respecto a los procesos internos, externos y sus respectivos resultados, además de mejorar el ambiente laboral físico de la institución. En el mediano plazo, estos esfuerzos llevarán a que se supere la meta del 85% de Desarrollo.

Nivel de apropiación de los valores institucionales



Causas

Es importante aclarar que esto no significa que se dejarán de hacer esfuerzos en la temática de valores DIMAR para mantener o incrementar los niveles de percepción existentes, sino que se dará prioridad a las categorías que muestran un resultado inferior al promedio.

Efectos

Ahora bien, es importante analizar la distribución de los puntajes por componentes, para tal fin, las diferencias de los puntajes promedio en 4 componentes para los Valores Dimar. Del análisis de esta se puede concluir que, aunque la percepción de la apropiación de los valores es sobresaliente; liderazgo y Rigor Técnico son aspectos a mejorar, puesto que se encuentran por debajo de del promedio general. Es importante aclarar que esto no indica

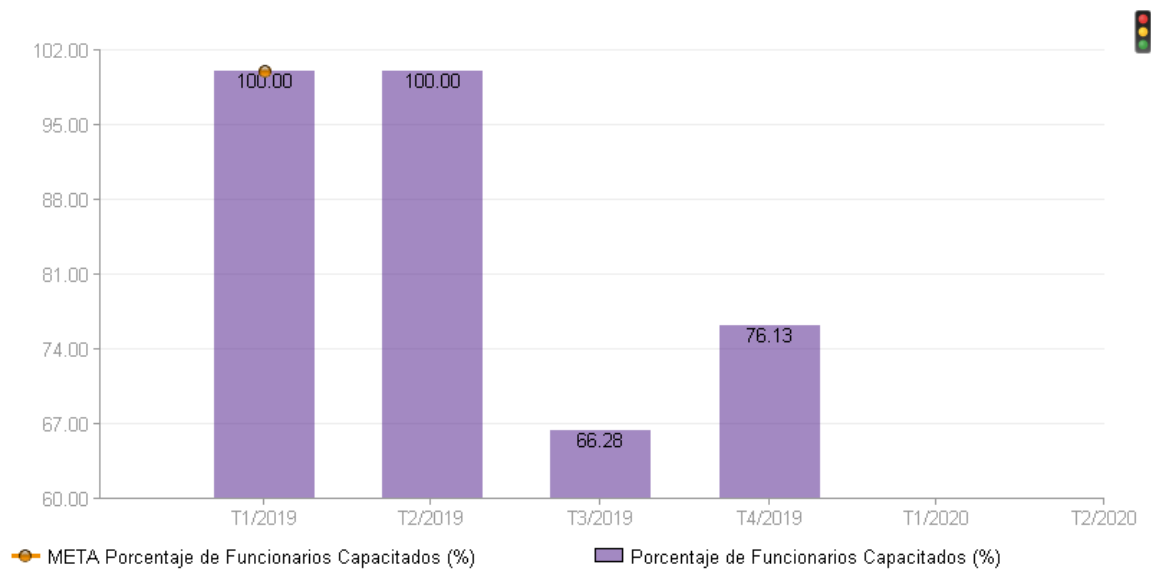
dejar de hacer esfuerzos en el resto de componentes para mantener o incrementar los niveles de percepción existentes.

Soluciones

Finalmente, el análisis de los resultados de la evaluación de los valores Dimar permite obtener importantes líneas de acción para la gestión del talento humano en la organización. Esto se incluirá en el Plan Estratégico, el de Bienestar, el de Capacitación y de SST. En el mediano plazo, estos esfuerzos llevarán al aumento de la apropiación de valores DIMAR y se supere la meta del 87,95% de apropiación.

18.2 Formación, Capacitación y Entrenamiento - A4-02

Porcentaje de Funcionarios Capacitados



Causas

Se tenía previsto la realización de 12 cursos virtuales desarrollados por la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla - ENAP y la Escuela de Suboficiales ARC Barranquilla - ENSB para el III Trimestre del año 2019, sin embargo, los mismos se encontraron disponibles para el último trimestre de la vigencia, lo que atrasó el proceso de ejecución de los cursos previstos a realizar por los funcionarios de Dimar dentro del Plan Institucional de Capacitación 2019.

Efectos

No cumplimiento del total de números de funcionarios previstos a capacitar para la vigencia 2019.

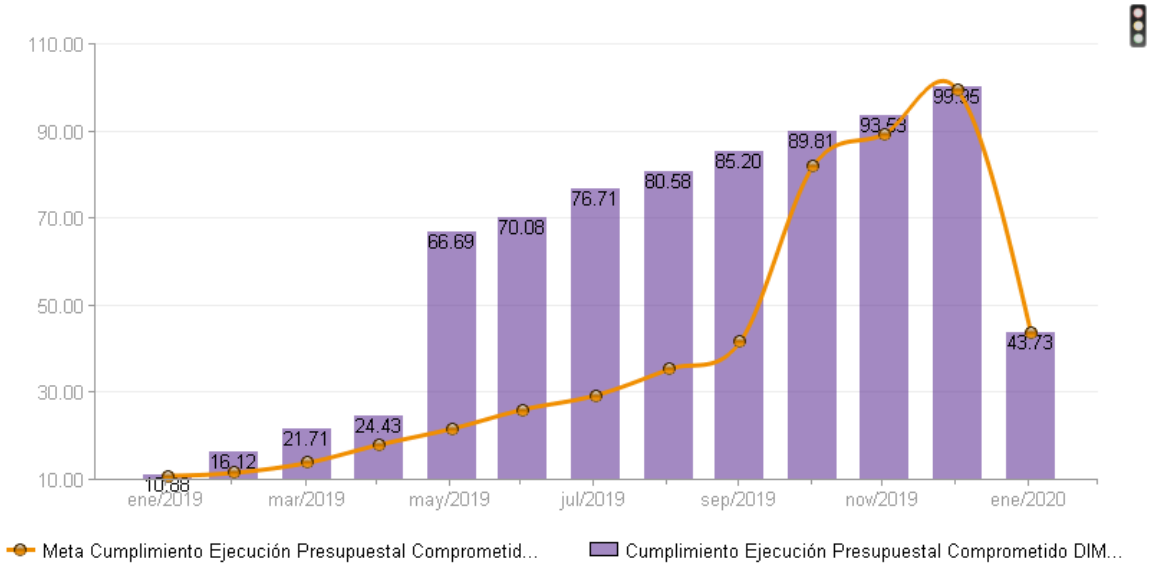
Soluciones

Darle continuidad a la realización de cursos virtuales desarrollados por la ENAP y ENSB, así mismo ejecutar con celeridad las capacitaciones aprobadas en el Plan Institucional de Capacitación 2020.

19. Gestión Administrativa, Financiera y de Infraestructura – A5

19.1 Gestión Financiera – A5-01

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 2019, presenta un avance a nivel de compromisos del 99.95% en general, y por concepto del gasto así:

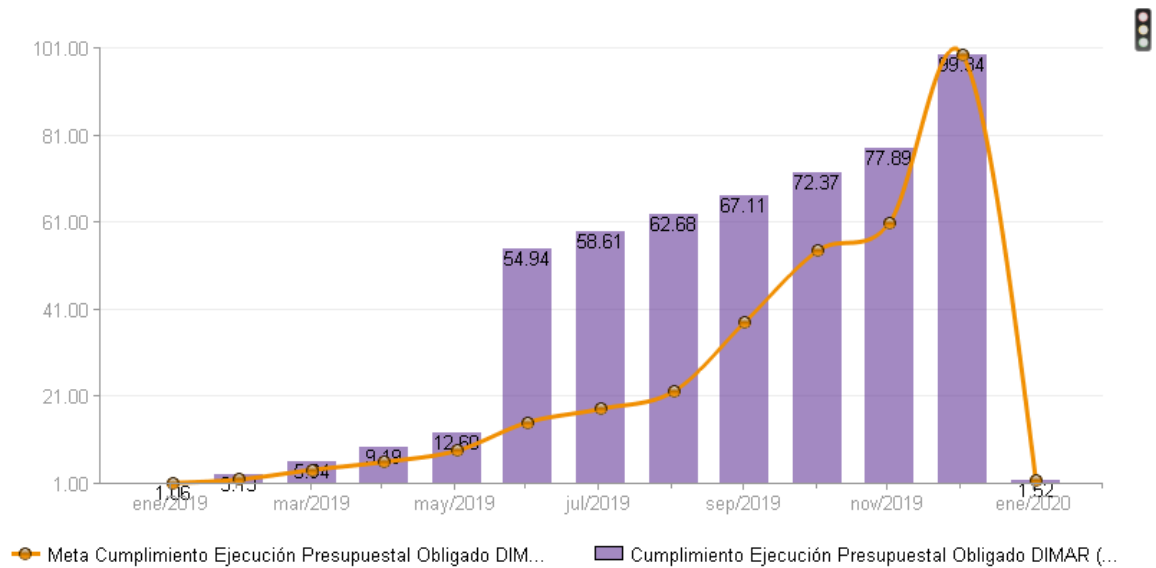
- Gasto comprometido
- Gastos de funcionamiento 99.94%
- Inversión 99.96%
- Total: 99.95%

De acuerdo con los porcentajes presentados, me permito informar que la entidad cumple a nivel general frente a las metas internas establecidas de compromisos, con base a la programación del plan anual de adquisiciones y el plan de desempeño ante el Ministerio de Defensa Nacional.

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

- Gastos de Personal en total \$ 22.824.731.676,00 y con un porcentaje del 99,86%
- Adquisición Bienes y Servicios en total \$ 39.469.034.203,79 y con un porcentaje del 99,97%
- Transferencias \$ 307.006.326,44 y con un porcentaje del 97,34%
- Gastos de Comercialización s en total \$ 40.061.232.563,02 y con un porcentaje 99,98%
- Cesantías en total \$ 183.926.444,00 y con un porcentaje del 100%
- Impuestos en total \$ 598.490.397,00 y con un porcentaje del 100%
- Inversión en total \$ 105.020.262.400,60 y con un porcentaje del 93%.

Cumplimiento Ejecución Presupuestal Obligado DIMAR



Comentario

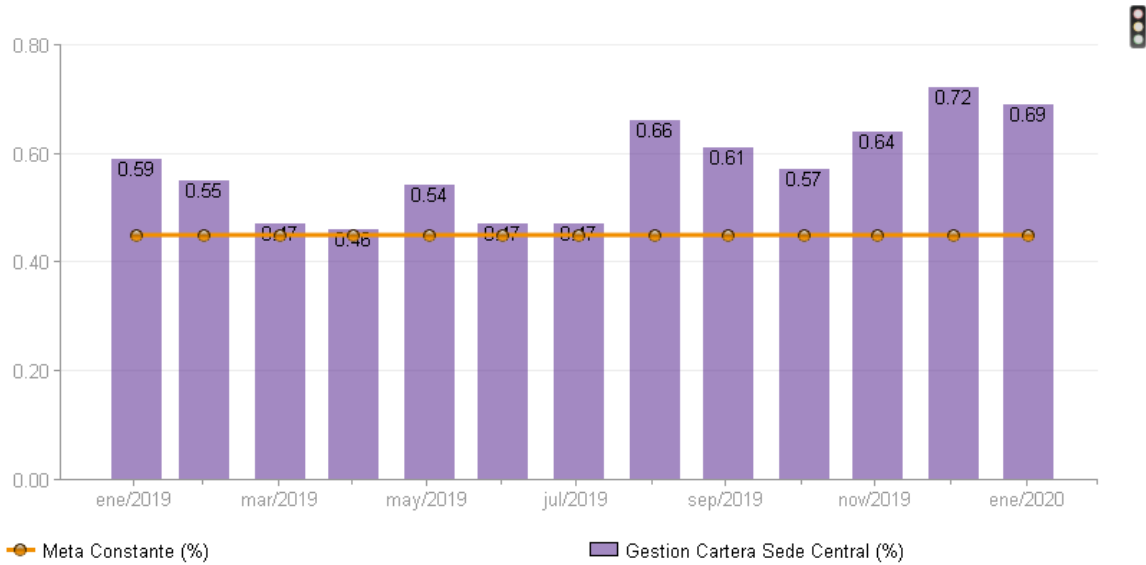
La Dirección General Marítima, en el análisis de su ejecución presupuestal en el mes de Diciembre de la vigencia 2019, presenta un avance a nivel de obligaciones del 99.34% en general, y por concepto del gasto así:

Gasto obligado
Gastos de funcionamiento 99.53%
Inversión 99.17%
Total: 99.34%

De acuerdo con los porcentajes presentados, me permito informar que la entidad cumple a nivel general frente a las metas internas de obligaciones, con base a la programación de pagos de proveedores referente al plan anual de adquisiciones, PAC y plan de desempeño ante el Ministerio de Defensa Nacional.

Por lo anterior me permito dar al detalle a nivel de obligaciones:
Gastos de Personal en total \$ 22.824.731.676,00 y con un porcentaje del 99,86%
Gastos Generales en total \$ 39.055.361.361,71 y con un porcentaje del 98,92%
Prestaciones Sociales en total \$ 307.006.326,44 y con un porcentaje del 97,34%
Gastos de Comercialización s en total \$ 40.047.015.123,02 y con un porcentaje 99,94%
Cesantías en total \$ 183.926.444,00 y con un porcentaje del 100%
Impuestos en total \$ 598.490.397,00 y con un porcentaje del 100%
Inversión en total \$ 111.795.777.536,46 y con un porcentaje del 99,17%.

Gestión Cartera Sede Central



Causas

CP01

Se evidencia que la cartera en el último mes aumentó y la mayoría de la cartera de la Capitanía se encuentra en cobro coactivo en el MDN. A diciembre 31 el indicador es 0.32.

CP02

Se evidencia que la cartera que tiene CP2 es cartera vencida, por lo cual se está a la espera de que GLEMAR confirme si ya fue enviada a cobro coactivo ante el MDN. A diciembre 31 el indicador es 1.

CP 03

En el último trimestre la cartera disminuyó. Así mismo hubo cartera no vencida. Se evidencia gestión en la cartera enviada a MDN. A diciembre 31 el indicador es 0.30.

CP 04

En el último mes la cartera disminuyó considerablemente. Se evidencia gestión en la cartera enviada a MDN. A diciembre 31 el indicador es 0.46.

CP 05.

En el último trimestre la cartera disminuyó. La cartera son facturas que se encuentran pendientes del año 2019 de mitad de año en adelante, la mayoría de la Agencia Tank oil Shipping la cual ya se encuentra en la oficina jurídica para realizarle el acto administrativo del pago de la deuda. Se evidencia que la Capitanía ha gestionado cartera en cobro coactivo ante el MDN. A diciembre 31 el indicador es 0.79.

CP 06

Disminuyó la cartera en el último trimestre pero como no hubo cartera NO vencida el indicador quedó en 1%

CP 09

La cartera ha disminuido en el último trimestre, la cartera que hay es de dos Agencias las cuales a pesar de la gestión de cobro realizada mediante correos electrónicos, llamadas telefónicas y oficios no dieron resultado. A diciembre 31 el indicador es 1%.

CP10

La cartera se mantuvo en el último trimestre, por lo cual a diciembre 31 el indicador es 0.02.

CP 14

La cartera disminuyó considerablemente en el último mes, así mismo hubo gestiones de cobro persuasivo realizado por la Capitanía. Se evidencia gestión en la cartera enviada a MDN. A diciembre 31 el indicador es 0.57.

Se evidencia gestión y pago de las Agencias en CP07, CP08 y CP12 ya que su cartera es \$ 0 por lo tanto el indicador está en 0.

En general el sistema de cobro se está realizando correctamente por parte de las Capitanías de Puerto lo cual demuestra la gestión efectiva para la recuperación de cartera así las Agencias no cumplan con los pagos.

Efectos

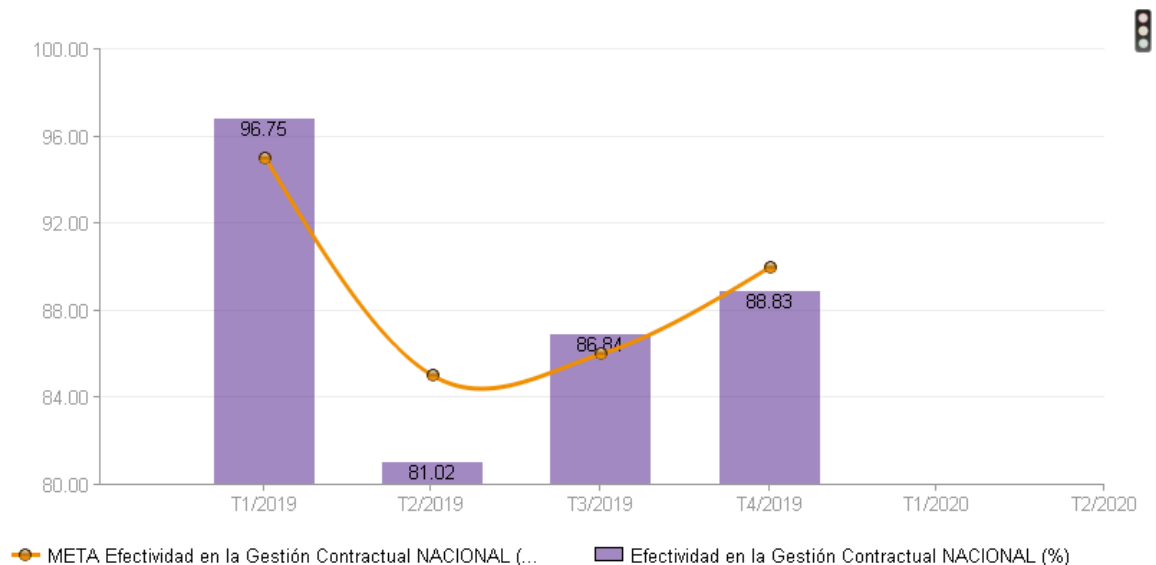
No disposición de las Agencias para efectuar los pagos que tienen pendientes, así como no confirmación de envío de cartera que debería estar en cobro coactivo en el Ministerio de Defensa Nacional.

Soluciones

Cada encargado del área de ingresos realice un plan de choque para generar cobros persuasivos y si se detecta que las facturas tienen un vencimiento mayor a 4 meses, se deben adelantar las gestiones pertinentes para iniciar el cobro coactivo ante el Ministerio de Defensa Nacional.

19.2 Gestión Administrativa y Logística – A5-02

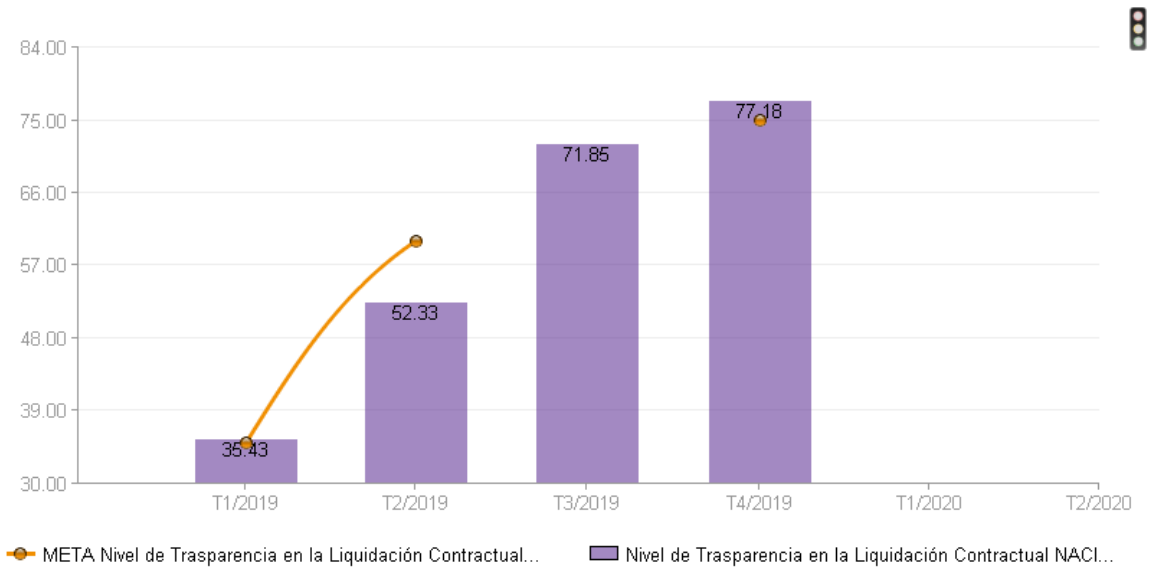
Efectividad en la Gestión Contractual NACIONAL



Causas

Se han adelantado las gestiones para evitar que los procesos se declaren desiertos.

Nivel de Transparencia en la Liquidación Contractual NACIONAL



Causas

Se adelantaron los trámites para liquidar los contratos.

Efectos

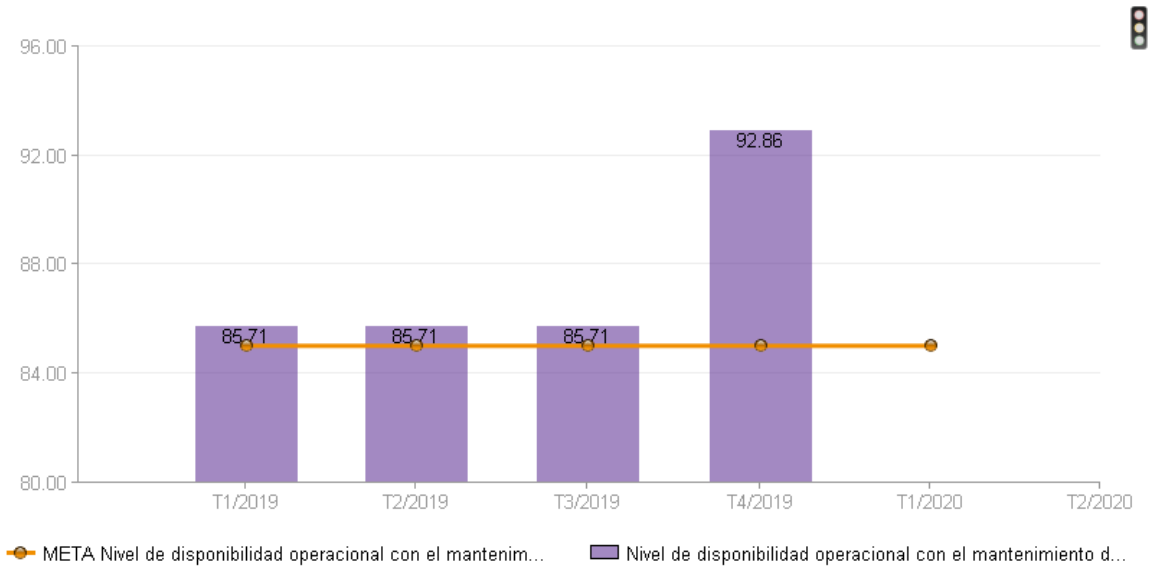
Se alcanzó la meta planteada.

Soluciones

Definir una persona para que se dedique a liquidar los contratos.

19.3 Gestión de Infraestructura y Equipos – A5-03

Nivel de disponibilidad operacional con el mantenimiento de las Uniflotes

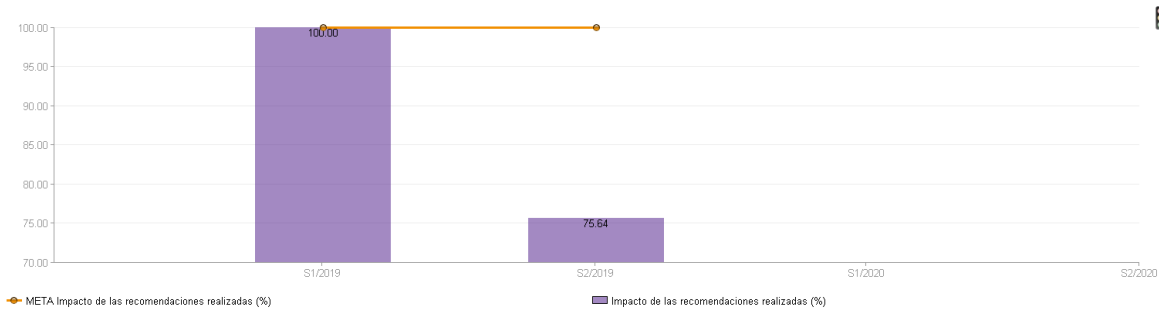


Efectos

Positivos. Se adjunta la matriz del indicador Nivel de disponibilidad operacional con el mantenimiento de las Uniflotes, la cual evidencia el cumplimiento de la meta del 85%, la evaluación de los grupos constructivos para cada unidad de flote permite identificar una disponibilidad general del 92% para el último trimestre del 2019.

20. Control Interno Institucional – E1

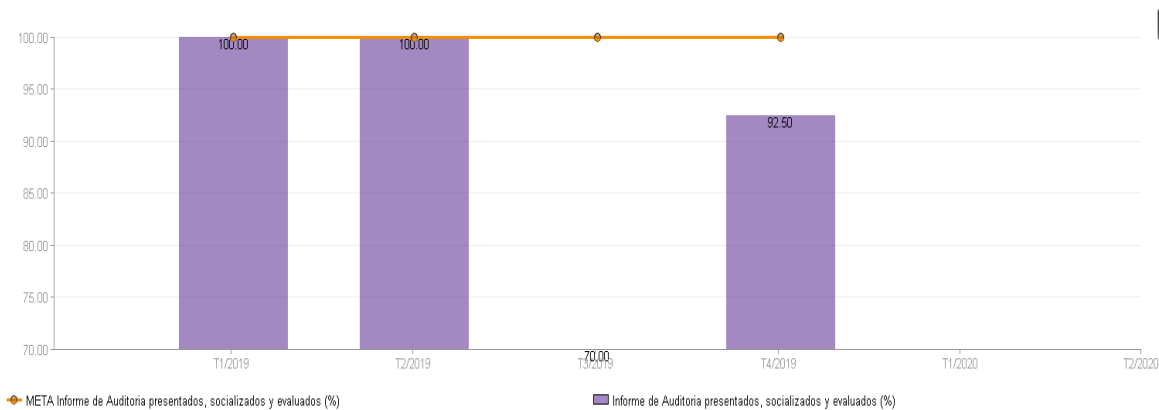
Impacto de las recomendaciones realizadas



Comentario

Resultado del impacto de las recomendaciones realizadas:
59= número de recomendaciones gestionadas por proceso vs 78= total de las recomendaciones generadas en el proceso.

Informe de Auditoria presentados, socializados y evaluados



Comentario

Resultado de las auditorías programadas para el último trimestre del 2019: 40 vs las auditorías finalizadas en el SIMEC: 37

3. Conclusiones y Recomendaciones

- ✓ Para la fecha de elaboración del informe la Dimar con un total de 181 indicadores de gestión activos distribuidos en un total de 27 procesos de la Entidad. De este total de indicadores solo **162 tienen la medición con corte al 30 de Diciembre de 2019.**
- ✓ Del total de indicadores, el **89%** de los indicadores **se encuentran al día**, es decir cuentan con datos en el SIMEC. Se evidencia que los funcionarios responsables del cargue de la información aún deben continuar en generar conciencia sobre reporte oportuno de la información, con lo cual afectan al proceso para la toma de decisiones.
- ✓ Se recuerda a los líderes operativos de calidad que brinden apoyo y acompañamiento al personal responsable del análisis de los indicadores con el fin que se evidencie en ellos el ciclo PHVA. Con un debido análisis del desempeño de los indicadores se puede evidenciar la planeación, ejecución, verificación y ajustes de las acciones tomadas en cada periodo de evaluación.