



**Informe
de Gestión
2024**



Informe de Gestión

Ministerio de Defensa Nacional



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

INFORME DE GESTIÓN 2024

Ministerio de Defensa Nacional

Dirección General Marítima

Vicealmirante John Fabio Giraldo Gallo

Director General Marítimo

Capitán de Navío German Augusto Escobar Olaya

Coordinador General Dimar

Capitán de Navío José Andrés Díaz Ruíz

Subdirector de Marina Mercante

Capitán de Navío José Andrés Díaz Ruíz

Subdirector de Desarrollo Marítimo

Capitán de Navío Mario Cabezas

Subdirectora Administrativa y Financiera

Capitán de Fragata Samary Mercedes Rodríguez Martínez

Coordinadora Grupo de Planeación

Capitán de Fragata Adriana Torres Castañeda

COMPILACIÓN Y ANÁLISIS

Grupo de Planeación

Funcionarios de la Dirección General Marítima

Edición y concepto gráfico

Grupo de Planeación

Fotografía

Banco de Imágenes Dimar

Pexels.com

Editorial: Dimar



INFORME DE GESTIÓN se encuentra bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Unported.

Dirección General Marítima. (2025). *Informe de Gestión: 12 – 58.* Formato digital. Editorial Dimar. Bogotá, D. C., Colombia.

INFORME DE GESTIÓN es una publicación institucional de la Dirección General Marítima (Dimar), de carácter técnico, investigativo e informativo; emitida trimestralmente y dirigida al sector marítimo, y a la comunidad en general, en idioma español y en formato digital. La información y conceptos expresados en esta publicación deben ser utilizados por los interesados bajo su responsabilidad y criterio. Sin embargo, se entiende que cualquier divergencia con lo publicado es de interés del Grupo de Planeación de la Dimar (Gplad-Dimar), por lo que se agradece el envío de sus correspondientes sugerencias al correo electrónico (sistemadegestioninstitucional@dimar.mil.co).

Este producto intelectual cuenta con una política de acceso abierto (OA) para su consulta. Sus condiciones de reconocimiento, uso y distribución están definidas por el licenciamiento Creative Commons (CC), que expresa de antemano los derechos definidos por la Dimar.

Enero 2025, Bogotá, D. C., Colombia.

Tabla de Contenido

Introducción	14
1. Marco estratégico.....	15
1.1 OE. Potenciar la gestión del talento humano	18
1.1.1 Ciclo de talleres sobre bioincrustaciones: un paso clave para la protección del medio marino en Colombia	18
1.1.2 Participación en ejercicio de simulación del programa petróleo para el desarrollo	19
1.1.2 Participación del Programa de Entrenamiento de Tsunami del ITIC	20
1.2 OE. Implementar la transformación tecnológica de la Entidad	20
1.2.1 Desistimiento de naves	20
1.2.2 Socialización SITMAR 5.0.....	21
1.2.3 Sistematización del trámite del certificado de matrícula de naves y artefactos navales ..	21
1.2.4 Modernización del aplicativo documento de identificación – DIM	22
1.2.5 Infraestructura de datos espaciales (IDE) marítima, fluvial y costera.....	22
1.2.6 Biblioteca Digital Marítima.....	24
1.2.7 Puesta en marcha aplicativos gente de mar y DIM	27
1.2.8 Habilitación, permiso de operación, modificación para empresas de transporte marítimo o empresas fluviales extranjeras.....	27
1.2.9 Matrícula Provisional y definitiva de naves y artefactos navales	27
1.2.10 Permiso de operación de remolcador	28
1.2.11 Proyecto de inversión: Consolidación del potencial de la autoridad marítima en el territorio nacional.....	28
1.3 OE. Consolidar una infraestructura sustentable.....	29
1.3.1 Premio por el control administrativo y financiero en la construcción del Buque ARC "Simón Bolívar"	29
1.3.2 Proyecto de inversión: Implementación del plan nacional de infraestructura	30
1.3.3 Proyecto de inversión: Fortalecimiento del sistema de seguridad integral marítima y fluvial a nivel nacional	31
1.4 OE. Dinamizar el modelo operacional Dimar.....	32
1.4.1 Aumento del 0,5% en el Índice de Desempeño Institucional – IDI	32
1.4.2 Actualización del Mapa de Procesos Institucional	33
1.4.3 Grupos de valor y medición de experiencia ciudadana	33
1.4.4 Sistematización y optimización de procesos en PMIS.....	38
1.4.5 Sistematización y optimización de procesos en SAP.	38
1.4.6 Estructuración de estrategia de la Administración Marítima Colombiana para la implantación de los instrumentos OMI	38
1.5 OE. Fortalecer el marco normativo que regula el ejercicio de autoridad.....	39
1.5.1 Sanción de la Ley 2362 del 2024.....	39
1.5.2 Aprobación proyecto de Ley que adopta los protocolos SOLAS y líneas de carga	40
1.5.3 Gestión para la expedición del Decreto de Gente de Mar	40
1.5.4 Resolución DIMAR N°1109 de 2024 que fortalece el régimen sancionatorio en	

actividades marítimas migratorias.....	41
1.6 OE. Propender por la sostenibilidad integral de la Entidad	41
1.6.1 Auditoria energética	41
1.6.2 Dimar otorga 19 áreas de playa a familias de Tubará	42
1.7 OE. Direccionar y promocionar el desarrollo seguro y sostenible de las actividades marítimas.....	43
1.7.1 Convenio Marco del Proyecto de Investigación Galeón San José	43
1.7.2 Simulacro de emergencia marítima en Cartagena	45
1.7.3 Promoción de la transición energética del país a través de la primera Ronda Eólica Costa Afuera	45
1.7.3 Levantamientos hidrográficos	46
1.7.4 Producción cartográfica.....	48
1.7.5 Actualización de publicaciones náuticas.....	56
1.7.6 Actualización de contenidos/productos digitales	59
1.7.7 Actividades día mundial de la concienciación sobre los tsunamis.....	62
1.7.8 Ejecución del Ejercicio de Tsunami Pacific Wave 24	63
1.7.9 Autorización Campaña Investigación SUPER-MOUV aguas Pacífico colombiano	63
1.7.10 Autorización campaña de investigación Despliegue de Sondas Robóticas ARGO.....	64
1.7.11 Autorización campaña de perforación exploratoria Pozo Sirius 2 para Petrobras Colombia	65
1.7.12 Autorización Estudio de la ruta para tendido del cable submarino FOC	65
1.7.13 Autorización campaña de perforación exploratoria del Pozo Buena Suerte 1	66
1.7.14 Registros administrativos de protección del medio marino.....	67
1.7.15 Evaluación de planes de emergencia y contingencia a empresas de servicios marítimos	67
1.7.16 Desarrollo del proyecto "implementación de biomarcadores químicos del petróleo"	68
1.7.17 Desarrollo del proyecto "prevención de la contaminación marina asociada a la bioincrustación en cascos"	69
1.7.18 Programa de reporte y reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero – GEI en el transporte marítimo colombiano	70
1.7.19 Adecuación de sensores de temperatura superficial del mar a estaciones mareográficas	71
1.7.20 Navegabilidad Canal de acceso Barranquilla y diseño del canal	71
1.7.21 Pesca como un asunto estratégico para la Autoridad Marítima desde la coordinación y control.....	72
1.7.22 Operaciones con Hidroaviones.	72
1.7.23 Proyecto "Implementación de Biomarcadores Químicos del Petróleo".	73
1.7.24 Prevención de la Contaminación Marina por bioincrustaciones y especies exógenas marinas (EEM) en naves de recreo, de perforación exploratoria y buques pesqueros y de cabotaje en Colombia.....	74
1.7.25 Crucero ERFEN y Expedición Pacífico Sostenible	75
1.7.26 Ordenamiento marino costero.....	77
1.7.27 Actividades costa afuera	77
1.7.28 Gestión de playas turísticas	79
1.7.29 Aplicativo para la administración y control de los litorales y áreas marinas colombiana – ACLAMC.....	80
1.7.30 Formularios digitales de inspecciones	82

1.7.31	Proyecto de inversión No.4: Desarrollo de la agenda científica para la autoridad marítima y fluvial a nivel nacional.....	82
--------	---	----

1.8 OE. Incidir en el ámbito nacional e internacional para consolidar los intereses marítimos **83**

1.8.1	Alistamiento de la Auditoria por parte de la Organización Marítima Internacional OMI ..	83
1.8.2	Difusión de los resultados de la cuenta satélite del sector marítimo	84
1.8.3	Décima Expedición Antártica	85
1.8.4	Presidencia Pro Tempore (PPT) de la Comunidad Andina (CAN)	86
1.8.5	Regata Pacífico 2024	86
1.8.6	Fortalecimiento Coordinaciones Interinstitucionales – Comité de Coordinación Permanente (Dimar- Mintransporte)	87
1.8.7	Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas” (ROCRAM)	88
1.8.8	Participación en la reunión anual del Grupo de Trabajo de Alerta por Tsunami del Pacífico Sudeste – GT ATPS	88
1.8.9	Panel “Igualdad en Mareas Cambiantes: Políticas Públicas con Enfoque de Género para el Sector Marítimo”	89
1.8.10	Instalación Señalización náutica en Cholón.....	90
1.8.11	Participación en la implementación del Programa Petróleo para el Desarrollo – OFD ...	91
1.8.12	Primeros pasos para la implementación del convenio internacional BWM	92
1.8.13	Coordinación y gestión de actividades relacionadas con la basura marina	92
1.8.14	16ª Reunión del Subcomité del Servicio Mundial de Avisos Náuticos – WWNWS16	93
1.8.15	82º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 82) de la OMI	93
1.8.16	Socialización del Programa de Reporte de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) generadas por las actividades marítimas en Colombia.....	94
1.8.17	Avances en el convenio interadministrativo con la UNGRD	95
1.8.18	III Seminario de Información Marítima	95
1.8.19	16ª Conferencia de las Partes (COP16) de Convenio de Diversidad Biológica	96
1.8.20	Seminario Taller Nacional sobre el Protocolo de 1996 del Convenio de Londres	97
1.8.21	Asistencia a la 9ª reunión del Grupo de Trabajo sobre Corrientes, Nivel del mar y Mareas (TWCWG9).....	97
1.8.22	Participación en la 25ª reunión de la Comisión Hidrográfica Mesoamericana y del Mar Caribe (MACHC25)	98
1.8.23	Participación en un Comité Técnico de IALA (Asociación Internacional de Ayudas a la Navegación y Autoridades de Faros).....	98
1.8.24	Participación y presentación de 5 documentos en la XXIII Reunión Ordinaria de la ROCRAM.....	99
1.8.25	Participación en los diferentes escenarios mundiales sobre TSUNAMI auspiciados por UNESCO - COI.	99
1.8.26	Participación en la XV reunión de Capitanes de Puerto fronteriza Brasil, Colombia, Ecuador y Perú.....	100
1.8.27	Participación Mesa Intersectorial sobre Objetos Territoriales del Departamento Nacional de Planeación (DNP) y la ICDE	100
1.8.28	Participación Comité Técnico de Normalización 028 del INCONTEC: revisión y adopción Norma Técnica Colombiana (NTC) 5662.....	101

2. Indicadores de Política Pública..... 103

2.1	CONPES 3990/2020 “Colombia Potencia Bioceánica Sostenible al 2030”	104
2.2	CONPES 3982/2020 “Política Nacional Logística”.	105

2.3	CONPES 4058/2021 “Política Pública para reducir las condiciones de riesgo de desastres y adaptarse a los fenómenos de Variabilidad Climática”.	105
2.4	CONPES 4075/2022 “Política de Transición Energética”	106
3.	Situación de los recursos	107
3.1	Gestión Presupuestal	108
3.2	Gestión Contractual	109
3.3	Composición del talento humano	110

Listado de Abreviaturas

ACLAMC	Aplicativo para la administración y control de los litorales y áreas marinas colombiana
ANLA	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales
CECOLDO	Centro Colombiano de Datos Oceanográficos
CSSM	Cuenta Satélite del Sector Marítimo
COLREG	Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en el Mar
CP	Capitanía de Puerto
DIM	Documento de Identificación del Marino
IDE	Infraestructura de Datos Espaciales
IDI	Índice de Desempeño Institucional
MARPOL	Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques
MIPG	Modelo Integrado de Planeación y Gestión
NAVTEX	
OFFSHORE	Costa afuera
OMI	Organización Marítima Internacional
PCS	Patrimonio Cultural Sumergido
PED	Plan Estratégico de Desarrollo
PEC	Plan estratégico del Cuatrienio
PMIS	Project Management Information System
PQRS	Peticiones, Quejas, Reclamos y Sugerencias
RedMpomm	Red de Medición de Parámetros Oceanográficos y de Meteorología Marina
ROCRAM	Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas
SIMEC	Sistema Integrado de Mejoramiento Continuo
SOLAS	Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar
VUM	Ventanilla Única Marítima

Listado de Tablas

Tabla 1. Avance - Consolidación del potencial de la autoridad marítima en el territorio nacional	28
Tabla 2. Avance - Implementación del plan nacional de infraestructura.....	30
Tabla 3. Avance - Fortalecimiento del sistema de seguridad integral marítima y fluvial a nivel nacional.....	31
Tabla 4. Peticiones, Quejas, Reclamos y Sugerencias – PQRS recibidas 2024	34
Tabla 5. Levantamientos hidrográficos 2024	46
Tabla 6. Cartas náuticas de papel 2024	48
Tabla 7. Cartas batimétricas 2024	50
Tabla 8. Cartas náuticas electrónicas 2024	51
Tabla 9. Cartas temáticas 2024	53
Tabla 10. Actualización de las cartas náuticas en formato digital	55
Tabla 11. Actividades Costa Afuera.....	77
Tabla 12. Tabla de cifras generales por Capitanía.....	79
Tabla 13. Avance - Desarrollo de la agenda científica para la autoridad marítima y fluvial a nivel nacional.....	83
Tabla 14. Propuestas de cooperación	96
Tabla 15. Presupuesto y ejecución presupuestal.....	108
Tabla 16. Reserva presupuestal	109
Tabla 17. Cuentas por pagar	109
Tabla 18. Procesos de contratación adelantados por vigencia	110

Listado de Ilustraciones

Ilustración 1. Mapa estratégico PED 2042	16
Ilustración 2. Plan Estratégico de Cuatrienio PEC 2026	17
Ilustración 3. Invitación ciclo de talleres	18
Ilustración 4. Ejercicio de simulación	19
Ilustración 5. Aplicativo web de la Señalización Marítima y Fluvial de Colombia	23
Ilustración 6. Herramientas para el Ordenamiento del Tráfico Marítimo Prelación Maniobras CP05	23
Ilustración 7. Biblioteca Digital Marítima	24
Ilustración 8. Banner https://cecoldo.dimar.mil.co/web/	25
Ilustración 9. Descargas de publicaciones disponibles en el Repositorio Digital Marítimo	26
Ilustración 10. Finalidad de las solicitudes de información pública recibidas en 2024	27
Ilustración 11. Consolidación del potencial de la autoridad marítima en el territorio nacional – Programas	28
Ilustración 12. Adquisición de oficinas Capitanía de Puerto de Santa Marta y alojamiento para el personal operativo de Capitanía de Puerto de Urabá	30
Ilustración 13. Adquisición Bote Insular (2da fase de 3)	32
Ilustración 14. Mapa de Procesos Dimar v9	33
Ilustración 15. Peticiones, Quejas, Reclamos y Sugerencias recibidas 2024 vs 2023	34
Ilustración 16. Peticiones, Quejas, Reclamos y Sugerencias finalizadas 2024 vs 2023	35
Ilustración 17. Nivel de recomendación comportamiento mensual	36
Ilustración 18. First Contact Resolution comportamiento mensual	37
Ilustración 19. Indicador del esfuerzo del cliente comportamiento mensual	37
Ilustración 20. Control y gestión de agua de lastres y sedimentos de los buques	39
Ilustración 21. Concesión de área de playa ubicadas en sector Puerto Velero	42
Ilustración 22. Proyecto de Investigación Galeón San José	44
Ilustración 23. Simulacro de emergencia marítima de Cartagena	45
Ilustración 24. Área levantada 150 Bahía de Málaga (multihaz y monohaz)	47
Ilustración 25. Área levantada 154/155 Bahía de Buenaventura	47
Ilustración 26. Área levantada 618 Golfo de Morrosquillo (multihaz y monohaz)	47
Ilustración 27. Carta náutica de papel 155 Bahía de Buenaventura (Bahía Interna)	49
Ilustración 28. Carta náutica de papel 154 Bahía de Buenaventura (Bahía Externa)	49
Ilustración 29. Carta batimétrica 1605	50
Ilustración 30. Carta batimétrica 1607	50
Ilustración 31. Carta náutica electrónica CO300304 Bahía Cueva a Boca Orpúa	51
Ilustración 32. Carta náutica electrónica CO300305 Boca Orpúa a Charambirá	52
Ilustración 33. Carta náutica electrónica CO400153 Bahía de Buenaventura	52
Ilustración 34. Carta temática Operación NEPTUNO IV 2024	53
Ilustración 35. Carta temática Cobertura de difusión radioeléctrica red estaciones NAVTEX ...	53
Ilustración 36. Carta náutica de papel 227 Bahía Honda	54
Ilustración 37. Carta náutica de papel 805 Canal de Acceso a Bahía Portete	54
Ilustración 38. Derrotero de las Costas y Áreas Insulares del Caribe y Pacífico Colombiano ...	56
Ilustración 39. Lista de Luces	57
Ilustración 40. Catálogo de Cartas Náuticas de los Océanos y Costas de Colombia	58
Ilustración 41. Notice to Mariners	58
Ilustración 42. Sitio web del Río Magdalena	59
Ilustración 43. Boletín de monitoreo de condiciones de navegabilidad del Río Magdalena	60
Ilustración 44. Pronóstico - Niveles de agua Puerto de Barranquilla	60

Ilustración 45. Visor de cartas náuticas en la página web y catálogo virtual	61
Ilustración 46. Actividades de concienciación sobre tsunami desarrolladas en la Institución Educativa Teófilo Roberto Potes	62
Ilustración 47. Participación del Centro Nacional de Alerta contra los Tsunamis en el ejercicio Pacific Wave24.....	63
Ilustración 48. Mapa de despliegue en el Caribe Colombiano	64
Ilustración 49. Mapa de despliegue en el Pacífico colombiano	64
Ilustración 50. Mapa temático del proyecto autorizado	65
Ilustración 51. Mapa temático de la operación autorizada	66
Ilustración 52. Mapa temático ubicación pozo Buena suerte 1	67
Ilustración 53. Sistema de Identificación y Caracterización de Oferta y Demanda Estadística – SICODE	67
Ilustración 54. Ejercicio de aplicación de la metodología RETOS.....	68
Ilustración 55. Recolección de muestras	69
Ilustración 56. Toma de muestras.....	70
Ilustración 57. Jornada de socialización	70
Ilustración 58. Elaboración, diseño y divulgación del boletín N° 13 de Protección del Medio Marino en País Marítimo.....	73
Ilustración 59. Boletín del medio marino edición No. 13 agosto 2024	74
Ilustración 60. Imágenes del proyecto Prevención de la Contaminación Marina por bioincrustaciones y especies exógenas marinas (EEM)	75
Ilustración 61. Lanzamiento expedición Pacífico Sostenible en San Andrés de Tumaco a Bordo del Buque “ARC Simón Bolívar”.	76
Ilustración 62. Perforación Exploratoria ECOPETROL-PETROBRAS.....	78
Ilustración 63. Cables de Comunicaciones del Caribe y Cables de Comunicaciones del Pacífico	78
Ilustración 64. Distribución del Inventario Nacional de Playas	79
Ilustración 65. Indicadores de playas en el ACLAMC	80
Ilustración 66. Visor Trámites en Desarrollo	81
Ilustración 67. Tableros de Control	81
Ilustración 68. Formulario digital de inspecciones.....	82
Ilustración 69. Difusión de los resultados de la cuenta satélite del sector marítimo	84
Ilustración 70. Expedición antártica	85
Ilustración 71. Buenaventura como referente de los deportes náuticos	87
Ilustración 72. Panel “Igualdad en Mareas Cambiantes: Políticas Públicas con Enfoque de Género para el Sector Marítimo.....	90
Ilustración 73. Clausura programa OFD	91
Ilustración 74. Ponencia IDE en jornada de capacitación OFD.....	92
Ilustración 75. Jornadas de socialización del Programa de Reporte de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI).....	94
Ilustración 76. Participación en un Comité Técnico de IALA	98
Ilustración 77. Participación en la XXIII Reunión Ordinaria de la ROCRAM.....	99
Ilustración 78. Participación en la XV reunión de Capitanes de Puerto fronteriza Brasil, Colombia, Ecuador y Perú.....	100
Ilustración 79. Participación Mesa Intersectorial	101
Ilustración 80. Participación Comité Técnico de Normalización 028 del INCONTEC	102
Ilustración 81. Ejecución presupuestal.....	108
Ilustración 1. Mapa estratégico PED 2042.....	16

Ilustración 2. Plan Estratégico de Cuatrienio PEC 2026	17
Ilustración 3. Invitación ciclo de talleres	18
Ilustración 4. Ejercicio de simulación	19
Ilustración 5. Aplicativo web de la Señalización Marítima y Fluvial de Colombia	23
Ilustración 6. Herramientas para el Ordenamiento del Tráfico Marítimo Prelación Maniobras CP05	23
Ilustración 7. Biblioteca Digital Marítima	24
Ilustración 8. Banner https://cecoldo.dimar.mil.co/web/	25
Ilustración 9. Descargas de publicaciones disponibles en el Repositorio Digital Marítimo	26
Ilustración 10. Finalidad de las solicitudes de información pública recibidas en 2024	27
Ilustración 11. Consolidación del potencial de la autoridad marítima en el territorio nacional – Programas	28
Ilustración 12. Adquisición de oficinas Capitanía de Puerto de Santa Marta y alojamiento para el personal operativo de Capitanía de Puerto de Urabá	30
Ilustración 13. Adquisición Bote Insular (2da fase de 3)	32
Ilustración 14. Mapa de Procesos Dimar v9	33
Ilustración 15. Peticiones, Quejas, Reclamos y Sugerencias recibidas 2024 vs 2023	34
Ilustración 16. Peticiones, Quejas, Reclamos y Sugerencias finalizadas 2024 vs 2023	35
Ilustración 17. Nivel de recomendación comportamiento mensual	36
Ilustración 18. First Contact Resolution comportamiento mensual	37
Ilustración 19. Indicador del esfuerzo del cliente comportamiento mensual	37
Ilustración 20. Control y gestión de agua de lastres y sedimentos de los buques	39
Ilustración 21. Concesión de área de playa ubicadas en sector Puerto Velero	42
Ilustración 22. Proyecto de Investigación Galeón San José	44
Ilustración 23. Simulacro de emergencia marítima de Cartagena	45
Ilustración 24. Área levantada 150 Bahía de Málaga (multihaz y monohaz)	47
Ilustración 25. Área levantada 154/155 Bahía de Buenaventura	47
Ilustración 26. Área levantada 618 Golfo de Morrosquillo (multihaz y monohaz)	47
Ilustración 27. Carta náutica de papel 155 Bahía de Buenaventura (Bahía Interna)	49
Ilustración 28. Carta náutica de papel 154 Bahía de Buenaventura (Bahía Externa)	49
Ilustración 29. Carta batimétrica 1605	50
Ilustración 30. Carta batimétrica 1607	50
Ilustración 31. Carta náutica electrónica CO300304 Bahía Cuevita a Boca Orpúa	51
Ilustración 32. Carta náutica electrónica CO300305 Boca Orpúa a Charambirá	52
Ilustración 33. Carta náutica electrónica CO400153 Bahía de Buenaventura	52
Ilustración 34. Carta temática Operación NEPTUNO IV 2024	53
Ilustración 35. Carta temática Cobertura de difusión radioeléctrica red estaciones NAVTEX ..	53
Ilustración 36. Carta náutica de papel 227 Bahía Honda	54
Ilustración 37. Carta náutica de papel 805 Canal de Acceso a Bahía Portete	54
Ilustración 38. Derrotero de las Costas y Áreas Insulares del Caribe y Pacífico Colombiano ...	56
Ilustración 39. Lista de Luces	57
Ilustración 40. Catálogo de Cartas Náuticas de los Océanos y Costas de Colombia	58
Ilustración 41. Notice to Mariners	58
Ilustración 42. Sitio web del Río Magdalena	59
Ilustración 43. Boletín de monitoreo de condiciones de navegabilidad del Río Magdalena	60
Ilustración 44. Pronóstico - Niveles de agua Puerto de Barranquilla	60
Ilustración 45. Visor de cartas náuticas en la página web y catálogo virtual	61
Ilustración 46. Actividades de concienciación sobre tsunami desarrolladas en la Institución Educativa Teófilo Roberto Potes	62
Ilustración 47. Participación del Centro Nacional de Alerta contra los Tsunamis en el ejercicio Pacific Wave24	63

Ilustración 48. Mapa de despliegue en el Caribe Colombiano	64
Ilustración 49. Mapa de despliegue en el Pacífico colombiano	64
Ilustración 50. Mapa temático del proyecto autorizado	65
Ilustración 51. Mapa temático de la operación autorizada	66
Ilustración 52. Mapa temático ubicación pozo Buena suerte 1	67
Ilustración 53. Sistema de Identificación y Caracterización de Oferta y Demanda Estadística – SICODE	67
Ilustración 54. Ejercicio de aplicación de la metodología RETOS	68
Ilustración 55. Recolección de muestras	69
Ilustración 56. Toma de muestras.....	70
Ilustración 57. Jornada de socialización	70
Ilustración 58. Elaboración, diseño y divulgación del boletín N° 13 de Protección del Medio Marino en País Marítimo.....	73
Ilustración 59. Boletín del medio marino edición No. 13 agosto 2024	74
Ilustración 60. Imágenes del proyecto Prevención de la Contaminación Marina por bioincrustaciones y especies exógenas marinas (EEM)	75
Ilustración 61. Lanzamiento expedición Pacífico Sostenible en San Andrés de Tumaco a Bordo del Buque “ARC Simón Bolívar”.	76
Ilustración 62. Perforación Exploratoria ECOPETROL-PETROBRAS.....	78
Ilustración 63. Cables de Comunicaciones del Caribe y Cables de Comunicaciones del Pacífico	78
Ilustración 64. Distribución del Inventario Nacional de Playas	79
Ilustración 65. Indicadores de playas en el ACLAMC	80
Ilustración 66. Visor Trámites en Desarrollo	81
Ilustración 67. Tableros de Control	81
Ilustración 68. Formulario digital de inspecciones.....	82
Ilustración 69. Difusión de los resultados de la cuenta satélite del sector marítimo	84
Ilustración 70. Expedición antártica	85
Ilustración 71. Buenaventura como referente de los deportes náuticos	87
Ilustración 72. Panel “Igualdad en Mareas Cambiantes: Políticas Públicas con Enfoque de Género para el Sector Marítimo.....	90
Ilustración 73. Clausura programa OFD	91
Ilustración 74. Ponencia IDE en jornada de capacitación OFD.....	92
Ilustración 75. Jornadas de socialización del Programa de Reporte de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI).....	94
Ilustración 76. Participación en un Comité Técnico de IALA	98
Ilustración 77. Participación en la XXIII Reunión Ordinaria de la ROGRAM.....	99
Ilustración 78. Participación en la XV reunión de Capitanes de Puerto frontera Brasil, Colombia, Ecuador y Perú.....	100
Ilustración 79. Participación Mesa Intersectorial	101
Ilustración 80. Participación Comité Técnico de Normalización 028 del INCONTEC	102
Ilustración 81. Ejecución presupuestal.....	108

Introducción

El presente informe de gestión tiene como objetivo resaltar las acciones implementadas por la Dirección General Marítima en el cumplimiento y aplicación de los convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptados por el país, cuyo marco normativo es fundamental para la seguridad, sostenibilidad y eficiencia del transporte marítimo a nivel global. En este contexto, el compromiso del país con la OMI refleja una clara intención de consolidar los intereses marítimos nacionales, tanto en el ámbito internacional como dentro de nuestras aguas jurisdiccionales.

El cumplimiento de los convenios internacionales no solo promueve la seguridad y protección del medio marino, sino que también permite la integración del país en la red de naciones que comparten normas comunes en materia marítima. Este alineamiento con las mejores prácticas internacionales fortalece la competitividad del sector marítimo nacional, facilita el comercio internacional, y contribuye a la protección de los derechos e intereses marítimos del país. Asimismo, la implementación de estas normativas posiciona al país como un actor responsable y comprometido en la comunidad internacional, lo que refuerza su prestigio y capacidad para influir en la toma de decisiones globales.

Este informe aborda las principales acciones y logros alcanzados por la Dimar en el marco de la aplicación de estos convenios, así como los retos y oportunidades que se presentan para continuar avanzando en la consolidación de una infraestructura marítima robusta y de calidad, capaz de garantizar la sostenibilidad y la competitividad de la nación en el ámbito marítimo internacional.

1. Marco estratégico



El Plan Estratégico de Desarrollo (PED 2042) es el resultado de un trabajo metodológico, participativo y ajustado al momento coyuntural que vive el país y el mundo; enmarcado en fenómenos como la crisis económica mundial, la pandemia del SarsCov2, la guerra entre Rusia – Ucrania, los cambios gubernamentales a nivel nacional, así como muchos otros fenómenos que podrían suceder en el entorno y que aún no se avizoran. Sin embargo, es precisamente la planeación estratégica la que permite identificar esos factores que afectan o pueden impactar la misionalidad de la Entidad, y así proponer objetivos desafiantes que se deberán cumplir en el corto, mediano y largo plazo para lograr el escenario deseado.

Para la construcción de este PED 2042 se fusionaron el Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG), y la prospectiva, como una herramienta de apoyo a la estrategia y observación del entorno en el largo plazo, que tiene como objetivo la identificación temprana de aspectos y tecnologías que pueden tener un gran impacto social, tecnológico y económico en el futuro. Esta construcción implicó conocer integralmente la realidad y explorar futuros posibles, a través de la identificación de tendencias, el diagnóstico de variables y la construcción y análisis de escenarios, con la finalidad de anticipar y articular esfuerzos hacia el logro del “futuro deseado”.

Esa visión de futuro es transformadora, es decir, motiva cambios estructurales; innovadora, porque inspira logros importantes y realizables, formulada en términos que orientan acciones concretas y decisiones estratégicas, soportadas y ejecutadas por la Dirección General Marítima (Dimar) para satisfacer las expectativas de los grupos de valor e interés, y así contribuir al desarrollo de los intereses marítimos del país y a su proyección como potencia bioceánica ambientalmente sostenible. En coherencia, para la Dimar su mapa estratégico se compone de un total de ocho objetivos, tal y como se presentan en la Ilustración 1. Mapa estratégico PED 2042.



Ilustración 1. Mapa estratégico PED 2042



Por su parte, el enfoque del Plan Estratégico de Cuatrienio se centra en tres aspectos principales. En primer lugar, las personas son el eje central, siendo los funcionarios en todas las especialidades quienes, con su ejercicio profesional y proactividad, enriquecen y facilitan el logro de las metas establecidas. Esto incluye elevar el nivel de capacitación y competencias para motivar y promover el desarrollo continuo de todos.

El segundo enfoque se centra en el desarrollo tecnológico como herramienta para brindar un servicio efectivo a los diversos usuarios de la DIMAR. Este enfoque se materializa en un Plan Estratégico de Tecnologías de la Información, que establece metas anuales basadas en el nivel de madurez de la entidad en los seis dominios de la arquitectura empresarial, impactando tanto a procesos internos como a usuarios externos.

El tercer enfoque es el resultado de los dos anteriores: un personal capacitado respaldado por tecnología para desarrollar procesos ágiles y eficientes. La Autoridad Marítima, como referente regional y cumplidora de los convenios internacionales, debe trabajar por facilitar y promover el desarrollo de las actividades marítimas para todos los usuarios.

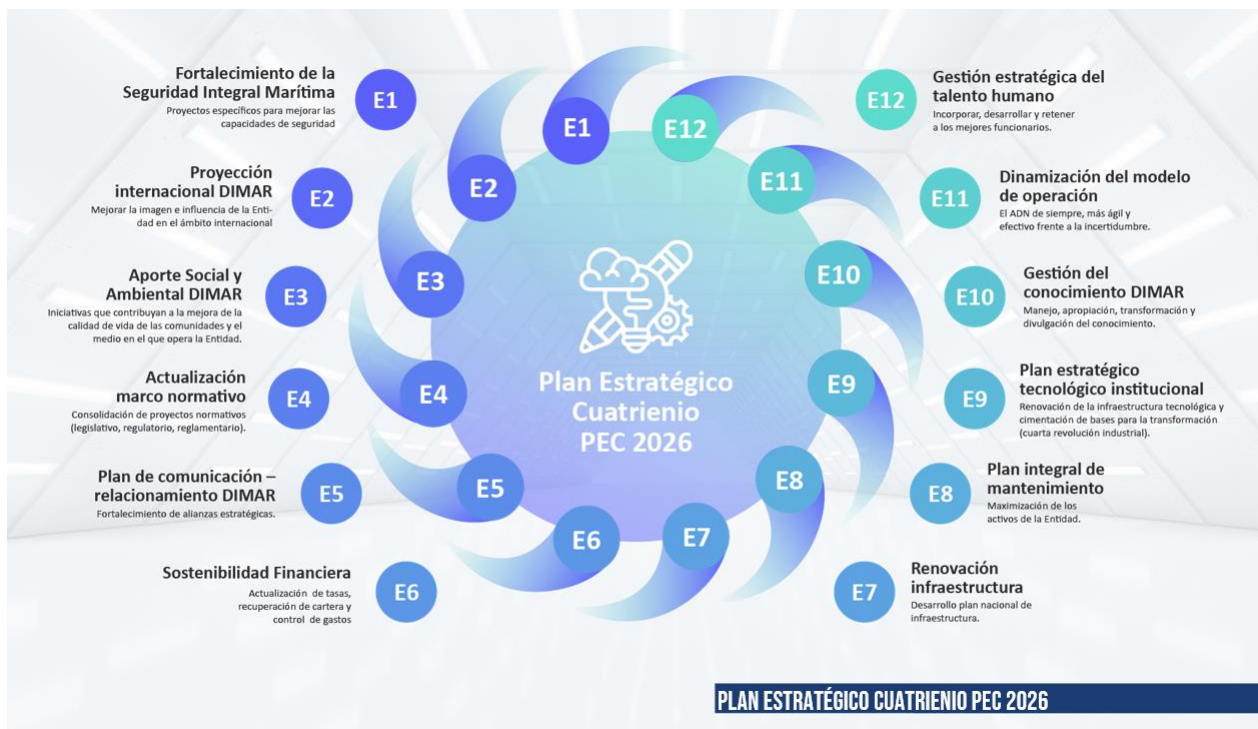


Ilustración 2. Plan Estratégico de Cuatrienio PEC 2026

Por lo anterior, a continuación, se presentan las actividades y acciones desarrolladas por la Dimar durante la vigencia 2024 desarrollando cada objetivo estratégico de forma particular en subcapítulos.

1.1 OE. Potenciar la gestión del talento humano

Este objetivo se refiere al fortalecimiento del proceso de Talento Humano, como medio claro y efectivo para superar los desafíos misionales, del entorno y los propios del mercado laboral. En este punto se resalta que el talento humano, es un elemento estratégico que es volátil y que se ve afectado por el entorno, este objetivo busca fortalecer las capacidades y habilidades del talento humano en un entorno laboral de respeto y concordia, orientado hacia la calidad y eficiencia del servicio. A continuación, se presentan las actividades desarrolladas durante la vigencia relacionadas con este objetivo.

1.1.1 Ciclo de talleres sobre bioincrustaciones: un paso clave para la protección del medio marino en Colombia

La Dirección General Marítima (DIMAR), a través del Proyecto “Prevención de la Contaminación Marina por Bioincrustaciones y Especies Exógenas Marinas – EEM en Naves de Recreo, Perforación Exploratoria, Buques Pesqueros y de Cabotaje en Colombia”, llevó a cabo entre el 9 de octubre y el 21 de noviembre del 2024 un ciclo de talleres dedicados a actualizar conocimientos y fortalecer las capacidades en torno a la problemática de las bioincrustaciones y las especies invasoras marinas.

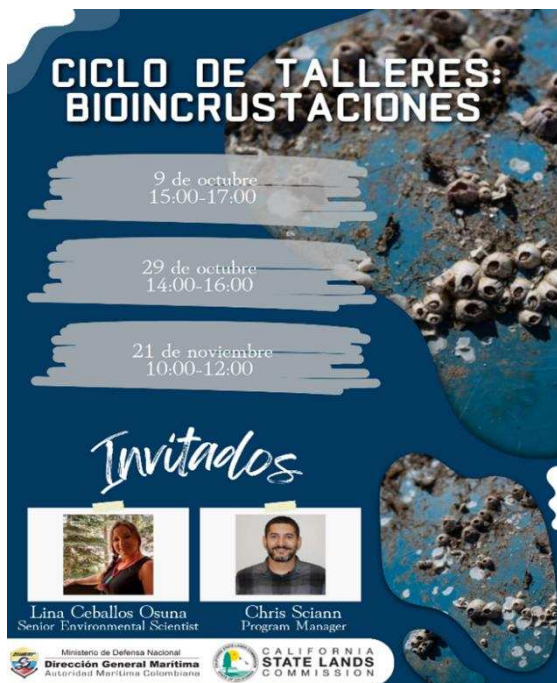


Ilustración 3. Invitación ciclo de talleres

Esta serie de talleres tuvo como objetivo principal abordar el desafío de la bioincrustación en las embarcaciones, un fenómeno que tiene consecuencias tanto en la eficiencia operativa de los barcos como en la biodiversidad marina. Los talleres fueron principalmente dirigidos a inspectores, y personal relacionado a la Protección de Medio Marino – PMM, quienes desempeñan un rol fundamental en la implementación de políticas y estrategias para la conservación de la biodiversidad marina en Colombia. También se contó con la participación de representantes de otras entidades claves en la materia, tales como el Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras José Benito Vives de Andrés – Invemar, el Ministerio de Medio Ambiente y las universidades de Antioquia y Católica de la Santísima Concepción de Chile.



Estos talleres se consolidan como un espacio clave para capacitar a los profesionales del sector marítimo y a las autoridades competentes, promoviendo además el intercambio de conocimientos sobre las mejores prácticas internacionales para la gestión de bioincrustaciones. La diversidad de participantes aportó al fortalecimiento de las redes de colaboración entre las diferentes instituciones.

1.1.2 Participación en ejercicio de simulación del programa petróleo para el desarrollo

El Gobierno de Noruega, en colaboración con el Gobierno de Colombia trabajó en el programa de “Petróleo para el Desarrollo”, ejecutando el proyecto de “Mapas de Sensibilidad Costa Afuera para el Caribe Colombiano” bajo la metodología MESA (Mapping Environmentally Sensitive Assets), liderado por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente Centro Mundial de Vigilancia de la Conservación – UNEP-WCMC y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS.

El 12 de noviembre se llevó a cabo un ejercicio de simulación para evaluar la pertinencia e identificar oportunidades de mejora de la cartografía generada. Dimar, como autoridad marítima, elaboró dos escenarios que permitieron el cumplimiento del ejercicio y la puesta en marcha de los Mapas de Sensibilidad Ambiental ante derrames de Hidrocarburos desarrollados. En esta simulación participaron diversas entidades, como la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS, las Corporaciones Autónomas Regionales – CARs, el Ministerio de Trabajo – MINTRABAJO, el Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras – Invemar, la Unidad Nacional de Gestión de Riesgos de Desastres – UNGRD, la Dimar, así como personal de las capitanías de puerto de Buenaventura, Santa Marta, Cartagena y Barranquilla.



Ilustración 4. Ejercicio de simulación

Este ejercicio destacó la importancia de la cooperación interinstitucional e internacional, permitiendo la elaboración de productos valiosos que responden a intereses nacionales y mejoran la toma de decisiones a nivel nacional y todo uso no autorizado por los titulares del derecho de explotación.

1.1.2 Participación del Programa de Entrenamiento de Tsunami del ITIC

El Centro Nacional de Alerta contra los Tsunamis – CNAT de la Dirección General Marítima – DIMAR participó del Programa de Formación en Sistemas de Alerta Temprana de Tsunamis de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental -COI, que se realizó del 19 al 30 de agosto de 2024 en Valparaíso, Chile.

A través de la participación en este entrenamiento se fortaleció la aplicación de los procedimientos operativos estándar (SOP, por su sigla en inglés) para alerta y respuesta de emergencia según lo guiado por los niveles mínimos de competencia para los Centros Nacionales de Alerta contra los Tsunamis del PTWS y respuesta a tsunamis de fuente local, se compartió la experiencia de mejores prácticas en la evaluación y atención de eventos de tsunami a nivel internacional, también abordó temas asociados a la preparación y planificación de la evacuación ante tsunamis, incluyendo mapas inundaciones y evacuaciones, planificación de respuestas y el desarrollo de ejercicios, como parte de los indicadores para el Programa de Reconocimiento de Preparación Comunitaria para Tsunami de la UNESCO - COI (Tsunami Ready). Lo anterior, en concordancia a los objetivos del Programa de Tsunamis del Decenio de los Océanos de la COI “hacer que el 100% de las comunidades en riesgo de tsunami estén preparadas y resilientes ante los tsunamis para 2030” a través de iniciativas como el Programa Tsunami Ready.

1.2 OE. Implementar la transformación tecnológica de la Entidad

Este objetivo hace referencia al cambio institucional que permita asumir los retos de la Cuarta Revolución Industrial, involucrando no solo posibles cambios tecnológicos, sino también la adecuación de los procesos y su cultura a nivel local, regional y nacional. A continuación, se presentan las actividades desarrolladas durante la vigencia relacionadas con este objetivo.

1.2.1 Desistimiento de naves

Con el propósito de mejorar el control de las actividades marítimas y fortalecer la sistematización de los procesos en la Dirección General Marítima, se implementó en el SITMAR un nuevo módulo que facilita a las agencias marítimas la gestión del desistimiento en el agenciamiento de naves de tráfico internacional. Este avance tecnológico responde a las dificultades que presentaban las agencias durante dicho proceso, ofreciendo una solución que optimiza el procedimiento y mejora la coordinación entre las partes involucradas.



1.2.2 Socialización SITMAR 5.0

Durante el tercer trimestre, se llevó a cabo la socialización del SITMAR 5.0 y su integración con la Ventanilla Única Marítima (VUM), en las Capitanías de Puerto de Buenaventura, Barranquilla, Santa Marta, Cartagena, Urabá, el Darién y Coveñas. Este evento reunió a diversas autoridades y actores clave del sector marítimo, como DIAN, agencias marítimas, empresas de remolcadores y terminales portuarias, quienes fueron informados sobre los nuevos desarrollos y el alcance de la VUM. La iniciativa fortalece el cumplimiento del Convenio FAL/65 Enmendado de la Organización Marítima Internacional, facilitando las operaciones de tráfico marítimo internacional y mejorando la coordinación interinstitucional.

1.2.3 Sistematización del trámite del certificado de matrícula de naves y artefactos navales

De camino a la Transformación Digital del país, la Dirección General Marítima ha llevado a cabo el proyecto de sistematización del trámite de matrícula de naves y artefactos navales, que reviste una alta importancia para el gremio marítimo, especialmente para armadores, propietarios y agencias marítimas de la región caribe, pacífico e insular; desde su fecha de implementación el 17 de junio, se han expedido aproximadamente 300 certificados.

Para acceder al trámite, el usuario puede ingresar a la Sede Electrónica de la entidad mediante el enlace <https://servicios.dimar.mil.co/SE-tramitesenlinea/#no-back-button>, presentar la documentación y demás requisitos exigidos para iniciar la gestión de expedición del certificado de matrícula provisional o definitiva de naves y artefactos navales, el cual, al finalizarlo, podrá ser descargado de forma digital de la carpeta ciudadana.

El acceso al trámite de forma digital le evita a nuestros usuarios desplazamientos a las Capitanías de Puerto, facilita la subsanación de documentación, ahorra tiempo y costos, además, el certificado de matrícula se otorga en medio digital de fácil consulta y con mecanismos que aseguran la autenticidad de este.

Este logro tecnológico tiene adicionalmente un impacto importante en la política digital nacional, pasando de la expedición del certificado de matrícula de forma física en papel de seguridad a un formato digital, seguro, confiable y de fácil gestión de acceso.

De igual forma, propende por el cumplimiento de la Ley 2133 de 2021 por medio de la cual se estableció el régimen de abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen incentivos para actividades relacionadas con el sector marítimo, para incrementar nuestra flota mercante nacional.

1.2.4 Modernización del aplicativo documento de identificación – DIM

Como parte de los valores determinantes de la Entidad, se cuenta con el rigor técnico y profesional, vocación de servicio, compromiso y diligencia, fundamentales para cimentar y promover el desarrollo e implementación de mejoras tecnológicas, facilitando el acceso a los trámites requeridos para el ejercicio de las actividades de nuestra Gente de Mar.

Es así como Dimar ha modernizado el sistema de información por medio del cual se gestionan las Libretas de Embarco o también llamado Documento de Identificación del Marino – DIM, mediante una aplicación web que permite efectuar el agendamiento en línea, mejorar la calidad y tiempos en la toma de los datos biométricos requeridos, así como el cargue de la documentación necesaria para expedir dicho documento por renovación o primera vez, en los términos máximos de tiempo indicados por la normatividad.

La presente modernización de la aplicación es el inicio de un conjunto de mejoras a través de las cuales se optimizarán en un corto plazo, los tiempos de expedición del DIM a nivel nacional, tanto en la Sede Central de la Entidad, como en las Capitanías de Puerto; por tanto, este importante documento que, junto con el título o licencia de navegación, es necesario para que la Gente de Mar pueda desempeñar sus funciones como tripulante de naves y artefactos navales, se podrá obtener o renovar con mayor eficacia.

Dimar continuará diseñando y desarrollando estrategias que fortalezcan la relación con nuestros usuarios, mediante la construcción conjunta y el uso de tecnologías de información.

1.2.5 Infraestructura de datos espaciales (IDE) marítima, fluvial y costera.

Implementación de estrategia de formación y adopción de la IDE: Con el objetivo de fortalecer el conocimiento de los usuarios de la Infraestructura de Datos Espaciales (IDE) de Dimar, se desarrollaron 3 webinarios relacionados con el uso de la plataforma de entrenamiento Esri Training (28 agosto) y el uso básico (12 septiembre) y avanzado (10 de octubre) de ArcGIS Pro. Estos 3 eventos han contado con la participación en promedio 70 usuarios de la entidad impactando positivamente la gestión de datos geográficos, el soporte en la toma de decisiones y el uso y apropiación del licenciamiento con el que cuenta la Dimar.

Con el objetivo de fortalecer las dependencias misionales de la Dimar en el cumplimiento de sus funciones, la IDE Marítima entregó al Área de Señalización Marítima y la Capitanía de Cartagena los desarrollos geográficos: "Aplicativo web de la Señalización Marítima y Fluvial de Colombia" y "Herramientas para el Ordenamiento del Tráfico Marítimo Prelación Maniobras CP05" respectivamente.

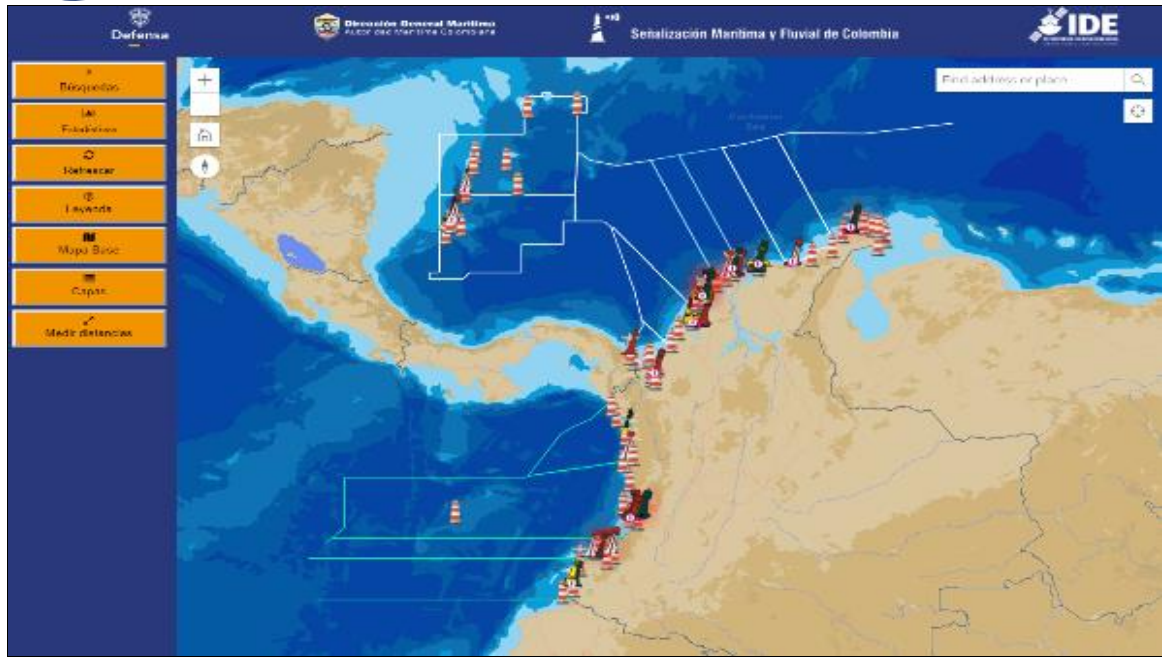


Ilustración 5. Aplicativo web de la Señalización Marítima y Fluvial de Colombia

OPR	NOMBRE	REGIÓN	MUNICIPIO	ESPECIALIDAD	CATEGORÍA	CATEGORÍA POP	MUNICIPIO	TIPO DE NAVIO	PUERTO	A. BR.	A. INC.	A. LB.	A. FB.	TOTAL	LABORADORES (RES.)
ARRIBOS	ARRIBOS	ARRIBOS	ARRIBOS	ARRIBOS	ARRIBOS	ARRIBOS	ARRIBOS	ARRIBOS	ARRIBOS	ARRIBOS	ARRIBOS	ARRIBOS	ARRIBOS	ARRIBOS	ARRIBOS
ZARPES	ZARPES	ZARPES	ZARPES	ZARPES	ZARPES	ZARPES	ZARPES	ZARPES	ZARPES	ZARPES	ZARPES	ZARPES	ZARPES	ZARPES	ZARPES
INTERNAS	INTERNAS	INTERNAS	INTERNAS	INTERNAS	INTERNAS	INTERNAS	INTERNAS	INTERNAS	INTERNAS	INTERNAS	INTERNAS	INTERNAS	INTERNAS	INTERNAS	INTERNAS

Ilustración 6. Herramientas para el Ordenamiento del Tráfico Marítimo Prelación Maniobras CP05

Finalmente, se iniciaron labores para estructurar una estrategia de migración del ambiente de producción ArcGIS Enterprise, con el fin de acceder a los datos de la base de datos geográfica mediante servicios web, tener una configuración alta disponibilidad y recuperación en caso de desastre, así como implementaciones desconectadas por completo de Internet.

1.2.6 Biblioteca Digital Marítima

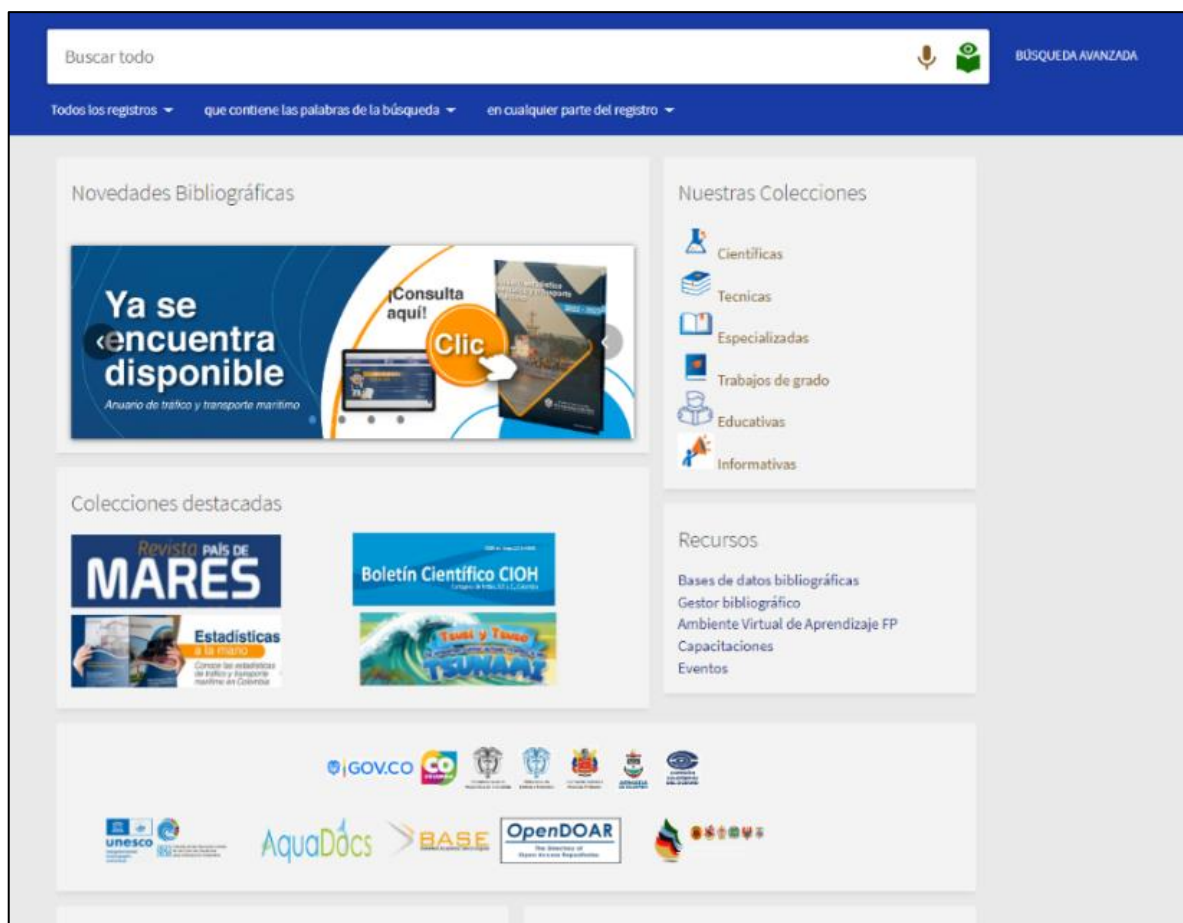


Ilustración 7. Biblioteca Digital Marítima

En el 2024 se desarrolló la primera fase de la iniciativa del cuatrienio “Biblioteca Digital Marítima”, que consistió en la migración de todos los objetos del actual Repositorio Digital Marítimo, Fluvial y Costero a la plataforma de bibliotecas del Ministerio de Defensa Nacional (MDN), en la cual confluyen alrededor de 60 bibliotecas de dependencias de este ministerio tales como la Armada Nacional, el Ejército, la Policía, entre otras.

Como resultado de esta primera fase, se lograron disponer en el nuevo sistema de biblioteca más de 1195 publicaciones abiertas de la Dimar, integrar el Sistema de Revista Científica de la entidad (OJS por sus siglas en inglés) con 440 artículos de investigación científica, la configuración y personalización del descubridor del cecoldodigital (como se conoce comúnmente al repositorio institucional) e implementar estándares y buenas prácticas relacionados con la gestión de repositorios por primera vez en este sistema del MDN. El descubridor a diferencia de un buscador convencional ofrecerá acceso abierto en línea a los materiales físicos, electrónicos y digitales que conforman las colecciones bibliográficas de la autoridad marítima nacional, con una serie de herramientas que facilitan la visualización, acceso y descarga de este material.

Como valor agregado y en coordinación con el Área de Gestión Documental de la entidad,



se gestionaron visitas técnicas a la biblioteca física de la sede central y del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (Cioh), se realizaron charlas y talleres a usuarios técnicos e investigadores registrados previamente en la plataforma, y se participó en mesas de trabajo para la actualización de la Directiva de Bibliotecas y eventos organizados por el MDN en la materia, contribuyendo de esta manera con la difusión del conocimiento marítimo y la estandarización de contenidos.

- Datos oceanográficos y marinos provenientes de iniciativas, proyectos y autorizaciones de investigación científica

El Centro Colombiano de Datos Oceanográficos (Cecoldo) tiene como misión administrar y dar acceso a los datos oceanográficos y marinos en el nivel nacional. El Cecoldo está a cargo de la Dimar y en ejercicio de sus responsabilidades con estos importantes activos de la nación, durante el 2024 gestionó con diferentes productores la entrega de datos e información aplicando los formatos, estándares y mejores prácticas internacionales adoptadas, consolidándose como repositorio nacional y regional de información.



Ilustración 8. Banner <https://cecoldo.dimar.mil.co/web/>

Proveniente de las diferentes iniciativas y proyectos que desarrolla la Dimar con recursos propios, se recibieron y se publicaron datos de:

- Expedición Científica de Colombia a la Antártica, verano Austral 2023/2024
- Crucero Oceanográfico Zonas de Cambio de Agua de Lastre (ZOCAL) 2023
- Crucero Oceanográfico Cuenca Pacífica Colombiana LXIII / XXVI Crucero Regional Conjunto CPPS 2023
- Proyecto 'Sistema Integrado para la Seguridad Marítima' - SIPSEM 2023
- Proyecto 'Investigación científica marina para la seguridad marítima en la Antártica - ICEMAN' 2023-2024
- Proyecto 'Caracterización estacional corrientes superficial de los principales puertos del Pacífico colombiano'. Bahía Málaga, 2024
- Monitoreo de floraciones algales nocivas en la bahía de Cartagena y El Laguito, Colombia. 2021 y 2022
- Programa de Observación, Monitoreo y Seguimiento de las Condiciones

Oceanográficas en la Bahía de Cartagena (Promocar). 2022 y 2023

- Red de Medición de Parámetros Oceanográficos y de Meteorología marina (RedMpomm). Series temporales de 2023 de estaciones automáticas.

Asimismo, y como parte del cumplimiento de los compromisos adquiridos con los permisos de investigación científica o tecnológica marina otorgados por la Dimar, se recibieron datos de:

- Proyecto de perforación exploratoria del pozo Orca Norte-1 La Guajira, 2024 de Ecopetrol S.A.
- Proyecto de perforación exploratoria bloques COL-1, COL-2, COL-6 y COL-7 departamentos del Magdalena y La Guajira, 2023 de Anadarko Colombia Company Sucursal Colombia (ACCSC).
- Cifras de acceso a datos oceanográficos y marinos

A corte 30 de septiembre de 2024, el Cecoldo en su monitoreo de acceso y uso de datos e información oceanográficos y marinos que desarrolla desde el 2018, registró: 40.427 descargas de material bibliográfico disponible en el Repositorio Digital Marítimo., superando en un 26.3% las registradas en el 2023 lo cual se atribuye a la divulgación realizada en diferentes escenarios del orden nacional y regional.

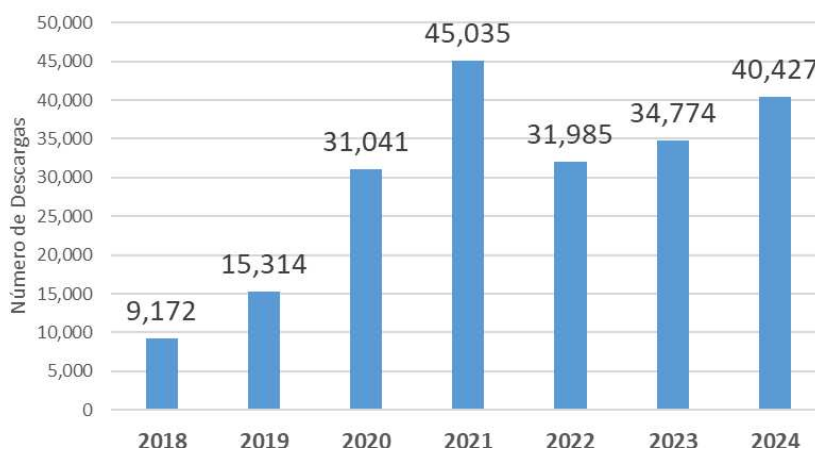


Ilustración 9. Descargas de publicaciones disponibles en el Repositorio Digital Marítimo

Más de 42'000.000 de datos entregados para iniciativas relacionadas con temáticas tales como análisis climatológico, recursos eólicos, especies nativas, riesgos marinos (tsunami, erosión costera e inundación), estudios de impacto ambiental, energía mareomotriz, caracterización oceanográfica y pesca marina; un total de 44 solicitudes de información pública atendidas con un 72% para finalidad académica y 14% científica.

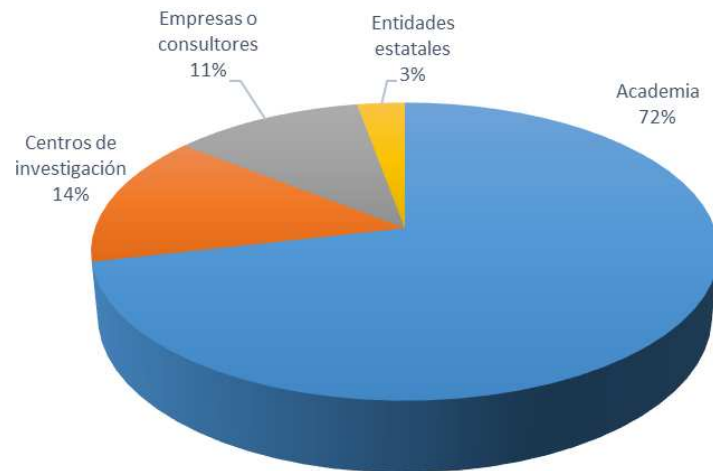


Ilustración 10. Finalidad de las solicitudes de información pública recibidas en 2024

1.2.7 Puesta en marcha aplicativos gente de mar y DIM

Entre los meses de julio y agosto del 2024 se actualizaron los aplicativos Gente de Mar y DIM, lo que permite que sea más accesibles y tener más información confiable sobre la gente de mar en Colombia.

Gente de Mar permite tener un aplicativo web de fácil acceso desde cualquier lugar y tener la información registrada y para consulta inmediata en un solo lugar, mientras que con el aplicativo DIM se reduce el tiempo de la expedición de estos, por recibirse solamente cuando ya los actos administrativos están expedidos reduciendo también la cantidad de trámites negados.

1.2.8 Habilitación, permiso de operación, modificación para empresas de transporte marítimo o empresas fluviales extranjeras

Durante el segundo semestre de la vigencia, se implementó el trámite de Habilitación, permiso de operación, autorización especial y modificación para empresas de transporte marítimo o fluvial extranjeras que operan entre puertos extranjeros y colombianos. Este trámite se gestiona a través de la Oficina de Atención al Ciudadano (OAC), comenzando con la solicitud del usuario hasta la emisión del acto administrativo (resolución) por parte de la DIMAR.

Este desarrollo facilita el acceso de los usuarios mediante la sede electrónica, eliminando la necesidad de desplazamientos para realizar la solicitud. De esta manera, se asegura un proceso más eficiente y ágil, permitiendo un mejor control de las solicitudes realizadas por los usuarios a nivel nacional.

1.2.9 Matricula Provisional y definitiva de naves y artefactos navales

En agosto de 2024 se publicó el trámite de matrícula parcialmente en línea. Esta

modalidad facilita respuestas más rápidas y la validación de la información, permitiendo su realización desde cualquier lugar. Además, ofrece un registro claro y en tiempo real de cada etapa, garantizando mayor transparencia. Con esta iniciativa, estamos contribuyendo a la transformación digital.

1.2.10 Permiso de operación de remolcador

En diciembre de 2024, se puso en producción el trámite de permiso de remolcador a través de la sede electrónica de la entidad.

Esta plataforma permite a los usuarios consultar de manera sencilla el estado de su trámite, garantizando transparencia. Además, promueve la modernización de la gestión marítima, fomenta el uso de herramientas tecnológicas y facilita la adaptación a los estándares internacionales.

1.2.11 Proyecto de inversión: Consolidación del potencial de la autoridad marítima en el territorio nacional

El proyecto pretende generar un sistema que facilite el manejo de la gestión documental, utilizando las herramientas tecnológicas, para mejorar los tiempos de respuesta y ofrecer un mejor servicio a los usuarios externos, de tal forma que el resultado de la implementación del proyecto posicione a la Entidad, como una entidad transparente y eficiente administrativamente.

Avance 2024	89,9 %
Ejecución presupuestal:	\$ 5.827'320.000
Principales productos:	Gobierno de datos y el modelo de calidad de datos Realizar actualización de infraestructura tecnológica.

Tabla 1. Avance - Consolidación del potencial de la autoridad marítima en el territorio nacional



Ilustración 11. Consolidación del potencial de la autoridad marítima en el territorio nacional – Programas



1.3 OE. Consolidar una infraestructura sustentable

Este objetivo está relacionado con la optimización de la infraestructura y medios navales respecto al cumplimiento de la misión, pero alineados a las mejores prácticas en materia de medio ambiente y sostenibilidad bien sea para su desarrollo como para su gestión, respetando de esta manera los derechos de futuras generaciones. A continuación, se presentan las actividades desarrolladas durante la vigencia relacionadas con este objetivo.

1.3.1 Premio por el control administrativo y financiero en la construcción del Buque ARC "Simón Bolívar"

En el marco de la celebración de los 137 años de fundación de la Sociedad Colombiana de Ingenieros – SCI, fue otorgado el Premio Nacional de Ingeniería 2024 al grupo de ingenieros de la Dirección General Marítima, por su excelente labor en el control administrativo y financiero en la construcción del Buque de Investigación Científica Marina con capacidad polar ARC “Simón Bolívar”.

El Premio Nacional de Ingeniería reconoce la excelencia y el impacto social de la ingeniería en Colombia. En esta ocasión, la SCI destacó el trabajo excepcional del grupo de ingenieros de la Dimar, quienes con su experiencia, conocimiento y profesionalismo construyeron el ARC “Simón Bolívar” de manera exitosa, cumpliendo con los más altos estándares de calidad y eficiencia.

El ARC “Simón Bolívar” ha realizado importantes misiones científicas en aguas colombianas, dotado con laboratorios de hidrología, geofísica y geología y equipado con tecnología de última generación que le permite realizar investigaciones oceanográficas y biológicas de gran complejidad. Además, de capacidades para el soporte a las ayudas a la navegación, para la protección del medio marino, protección de la vida humana en el mar, la asistencia humanitaria y apoyo logístico, con una capacidad de transporte de más de 3.250 toneladas, convirtiéndolo en la unidad a flote de mayor tamaño construida por la industria colombiana, símbolo de la ciencia, la soberanía y la seguridad integral marítima.

El ARC “Simón Bolívar” es considerado el buque más grande, moderno, complejo y con tecnología de punta construido en Colombia. Esta unidad a flote de la Autoridad Marítima de Colombia representa un hito para la ciencia y la investigación marina del país, permitiendo realizar estudios oceanográficos, geofísicos y biológicos en aguas colombianas y antárticas.

Durante el proceso de construcción del buque científico se invirtieron más de 1'323.971 horas hombre, se crearon 709 empleos directos y 2.127 empleos indirectos. La

construcción del ARC “Simón Bolívar” constituye un ejemplo de la capacidad y la competitividad de los ingenieros colombianos, siendo un orgullo para el país y un aporte significativo al desarrollo de la ciencia y la tecnología en Colombia.

1.3.2 Proyecto de inversión: Implementación del plan nacional de infraestructura

Desarrollo de un plan de intervenciones para la Infraestructura actual y futura de DIMAR, a nivel nacional que parte del diagnóstico de las condiciones actuales, para luego plantear una ruta de acción que permita la actualización y construcción de los inmuebles conforme a las exigencias técnicas y normativas, así como las necesidades latentes de la entidad.

Avance 2024	18,60 %
Ejecución presupuestal:	\$ 1'833.410.000
Principales productos:	Realizar mantenimiento y adecuación a las Estaciones de control de tráfico y vigilancia marítima y fluvial, (1ra Fase).
Avance 2024	75 %
Ejecución presupuestal:	\$ 4'500.000.000
Principales productos:	Adquisición oficinas Santa Marta -CP04

Tabla 2. Avance - Implementación del plan nacional de infraestructura



Ilustración 12. Adquisición de oficinas Capitanía de Puerto de Santa Marta y alojamiento para el personal operativo de Capitanía de Puerto de Urabá



1.3.3 Proyecto de inversión: Fortalecimiento del sistema de seguridad integral marítima y fluvial a nivel nacional

Uno de los principales objetivos de la autoridad marítima es garantizar la seguridad en la navegación. Para lograrlo, es esencial implementar mecanismos y herramientas que permitan controlar todas las actividades marítimas en las aguas y costas de Colombia, minimizando así los riesgos asociados.

La Dirección General Marítima, como máxima Autoridad Marítima de Colombia, es responsable de ejecutar la política gubernamental en esta área. Cuenta con una estructura que fortalece el poder marítimo nacional a través de sus Capitanías Marítimas y Fluviales y Unidades a Flote, cumpliendo con las políticas y objetivos establecidos. Entre estos objetivos se encuentran velar por la seguridad marítima integral, proteger la vida humana en el mar, promover las actividades marítimas y fomentar el desarrollo científico y tecnológico de la nación.

Avance 2024	92,60 %
Ejecución presupuestal:	\$ 4.010'000.000
Principales productos:	Adquirir o reponer e instalar faros (Hoyo Soplador, Providencia Sur y Baliza de Ciudad Mutis).
Avance 2024	51,20 %
Ejecución presupuestal:	\$ 383'490.000
Principales productos:	Documento con los formatos propuestos para la Ventanilla Única Marítima de las entidades que hacen parte del proceso de libre plática.
Avance 2024	94,06%
Ejecución presupuestal:	\$ 1.800'000.000
Principales productos:	Realizar una repotenciación del sistema de transmisión de potencia del ARC Caribe.
Avance 2024	100 %
Ejecución presupuestal:	\$ 13.376'000.000
Principales productos:	Adquirir los medios necesarios para realizar búsqueda y salvamento marítimo y fluvial. Bote Insular (2da fase de 3). de transmisión de potencia del ARC Caribe. 2da Fase de 3. Vigencias: <u>2023</u> , <u>2024</u> y 2025. Presupuesto ejecutado: \$17,876.000

Tabla 3. Avance - Fortalecimiento del sistema de seguridad integral marítima y fluvial a nivel nacional



Ilustración 13. Adquisición Bote Insular (2da fase de 3)

1.4 OE. Dinamizar el modelo operacional Dimar

Este objetivo se refiere a la apropiación de herramientas de todo tipo (físicas, tecnológicas, metodológicas, etc.) para hacer más eficiente el uso de los recursos (tiempo, talento humano), siendo capaz de mantener la calidad en la prestación de sus servicios en un mundo vertiginoso que exige ante todo celeridad en la respuesta. A continuación, se presentan las actividades desarrolladas durante la vigencia relacionadas con este objetivo.

1.4.1 Aumento del 0,5% en el Índice de Desempeño Institucional – IDI

En referencia a la Medición del Índice de Desempeño Institucional - IDI para la vigencia 2023 la Dirección General Marítima presentó un resultado de 88.9/100, que comparado con el 88.4 obtenido en la vigencia 2022, refleja un incremento del 0.5%.

A continuación, se da a conocer el detalle de la puntuación obtenida por dimensiones MIPG, en donde se resalta un incremento en el resultado de 5/7 dimensiones evaluadas; la dimensión D1. Talento Humano la cual obtuvo un incremento del 12,6%, la dimensión D2. Direccionamiento Estratégico y Planeación con el 0.6%, la dimensión D3. Gestión para Resultados con Valores con el 2.3%, la dimensión D4. Evaluación de Resultados con el 2.5% y la dimensión D7. Control Interno con el 2.1% respectivamente. Este resultado representa una mejora significativa en la eficiencia, eficacia y alineación de los procesos institucionales con los objetivos estratégicos, refleja acciones focalizadas y mejoras en prácticas operativas, tecnológicas o estratégicas que impactan directamente en la calidad del desempeño global de la entidad.

Este es el resultado de retroalimentación interna que apunta de manera directa al cumplimiento de los requerimientos nacionales y del sector, la capacidad de la Entidad de orientar sus procesos de gestión institucional hacia una mejor prestación de servicios, eficiencia interna y su capacidad para adaptarse a cambios en el entorno.

1.4.2 Actualización del Mapa de Procesos Institucional

En el marco de la mejora continua y la optimización de los recursos organizacionales, se llevó a cabo con éxito la actualización del mapa de procesos institucional. Este esfuerzo, realizado de manera colaborativa entre diversas áreas, tuvo como objetivo principal mejorar la visibilidad y comprensión de los procesos clave de la institución, alineándolos con los objetivos estratégicos y las nuevas demandas del entorno.

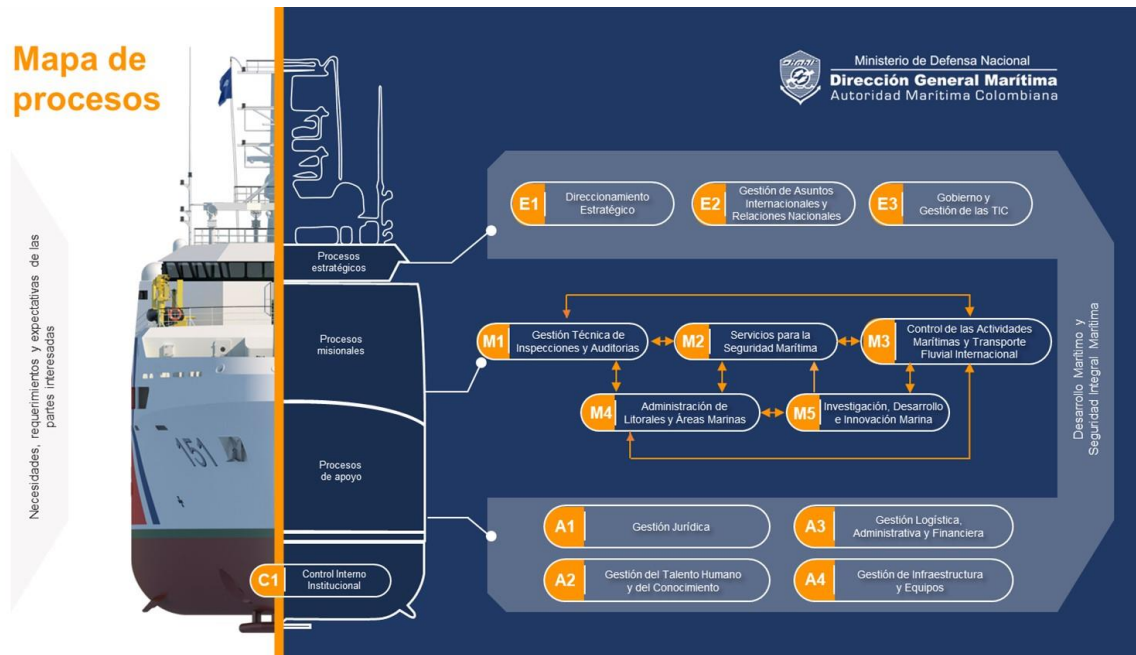


Ilustración 14. Mapa de Procesos Dimar v9

La actualización del mapa de procesos no solo permitió una visualización más clara y actualizada de los flujos de trabajo, sino que también facilitó la identificación de áreas de mejora y optimización. Además, su implementación en todos los niveles de la organización ha favorecido una mayor eficiencia operativa, mejorando la toma de decisiones y promoviendo una cultura de trabajo más colaborativa y ágil.

Este logro tiene un impacto significativo en la gestión institucional, ya que permite una mejor coordinación entre las distintas áreas, favorece la transparencia en los procesos y contribuye al fortalecimiento de la capacidad de respuesta ante nuevos desafíos. En definitiva, la actualización e implementación del mapa de procesos representa un paso fundamental para consolidar una institución más eficiente, alineada con sus metas y con una visión estratégica orientada al futuro.

1.4.3 Grupos de valor y medición de experiencia ciudadana

A continuación, se presenta un análisis detallado de las Peticiones, Quejas, Reclamos y Sugerencias – PQRS recibidas en la Dirección General Marítima durante la vigencia 2024 a corte del 15 de diciembre y un comparativo con relación a las recibidas en 2023. Durante

la vigencia 2024 a corte señalado se recibieron un total de 5.162 PQRS, con relación a la vigencia anterior se observa una disminución de un 4.8% 5.424 PQRS.

Tipo de petición	Cant	%
Consulta	26	0,5%
Denuncia	216	4,2%
Felicitación	2	0,0%
Interés general o particular	1977	38,3%
Peticiones de documentos y de información	1524	29,5%
Peticiones entre Autoridades	1254	24,3%
Queja	15	0,3%
Reclamo	142	2,8%
Total	5162	100%

Tabla 4. Peticiones, Quejas, Reclamos y Sugerencias – PQRS recibidas 2024

Se observa que el mayor número de peticiones que ingresan a la Entidad corresponden a las de Interés General o particular, es importante identificar que las quejas para la presente vigencia aumentaron con relación a las presentadas en 2023 y que los reclamos disminuyeron en un 37%.

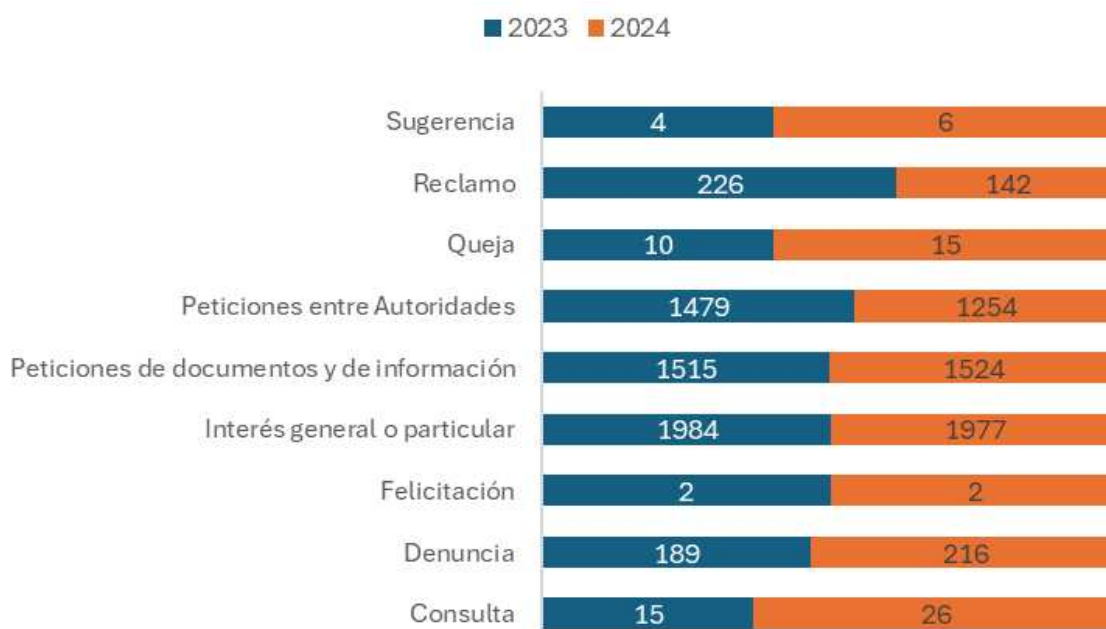


Ilustración 15. Peticiones, Quejas, Reclamos y Sugerencias recibidas 2024 vs 2023

Para el corte de informe en la vigencia 2024 se finalizaron 5112 peticiones de las 5162 recibidas, dando respuesta en términos de ley a 5069 con un cumplimiento al 99.2%. En relación con la vigencia anterior se disminuyó al 0.8% de peticiones vencidas.

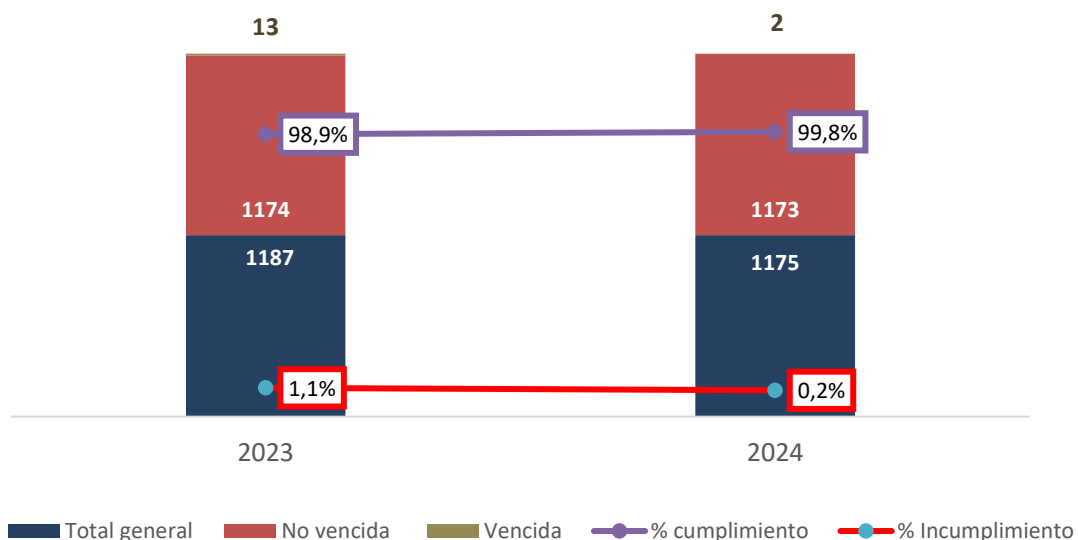


Ilustración 16. Peticiones, Quejas, Reclamos y Sugerencias finalizadas 2024 vs 2023

- Resultados encuesta de satisfacción

Con el objetivo de conocer el nivel de satisfacción de los clientes finales de DIMAR, entendiendo sus expectativas y necesidades, logrando extraer información de valor que permita la mejora en el servicio y procesos, se realizó una encuesta de satisfacción para la presente vigencia, para lo cual se tomaron en cuenta los siguientes Indicadores:

- ✓ **NPS – Net Prometer Score:** Su objetivo es medir el nivel de recomendación que tiene un usuario sobre la marca
- ✓ **CSAT - Customer Satisfaction Score:** Su objetivo es obtener el nivel de satisfacción de un cliente frente a un proceso o un servicio específico
- ✓ **FCR - First Contact Resolution** o Resolución al Primer Contacto: Se trata de una tasa que mide si el problema de un cliente ha sido resuelto en el primer contacto
- ✓ **CES - Customer Effort Score:** su objetivo es medir el grado de esfuerzo que tiene un cliente frente a los procesos o servicios que tiene la Entidad.

Por lo anterior, se realizó contacto telefónico a los usuarios que fueron atendidos entre el 1 de enero al 30 de noviembre de 2024 (2.200 encuestas), a través de los canales de atención dispuestos por la Entidad (Telefónico, Chat, Correo, Presencial). Obteniendo los siguientes resultados:

Indicadores Globales:

1. NPS - Nivel de recomendación:

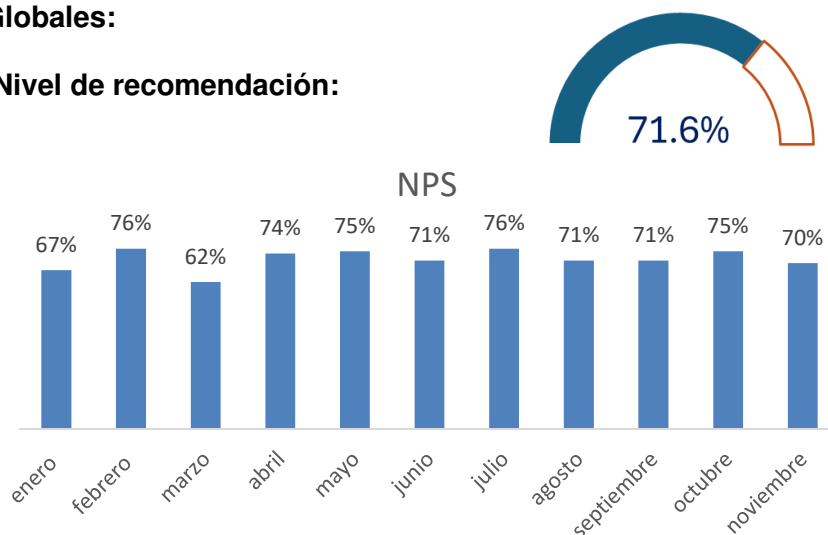


Ilustración 17. Nivel de recomendación comportamiento mensual

Un NPS superior a 70% se considera excelente. En este sentido los usuarios destacan la calidad del servicio de Dimar, resaltando su disposición para aclarar dudas y brindar la orientación adecuada en cuanto a los requerimientos de los usuarios, quienes recomiendan la Entidad. Sin embargo, algunos usuarios expresan su descontento debido a la lentitud de los tiempos de respuesta y la complejidad de los trámites. Además, señalan que las respuestas que reciben no siempre son claras o satisfactorias.

2. CSAT – Índice de Satisfacción al cliente



En una escala de 1 a 10, los usuarios calificaron el servicio prestado con “9” esto generalmente indica una alta satisfacción, los usuarios están bastante contentos con el servicio, y es probable que recomienden la empresa. En este índice se calificaron aspectos asociados a: Respeto por el turno de atención (atención presencial), habilidad de solución, actitud de servicio, tiempo de espera, sencillez en el proceso, uso de lenguaje claro, claridad de la información, acompañamiento, respuesta al requerimiento.

Los usuarios expresaron su satisfacción con la atención recibida por parte de Dimar, agradecen la amabilidad y el profesionalismo del personal quienes se han mostrado dispuestos a brindarles la información y el apoyo necesarios para atender sus requerimientos. Sin embargo, algunos manifiestan inconformidad debido a que experimentan tiempos de espera prolongados para recibir respuesta a sus consultas o solicitudes. Esta lentitud y las respuestas insatisfactorias genera frustración e impaciencia.



3. FCR - First Contact Resolution

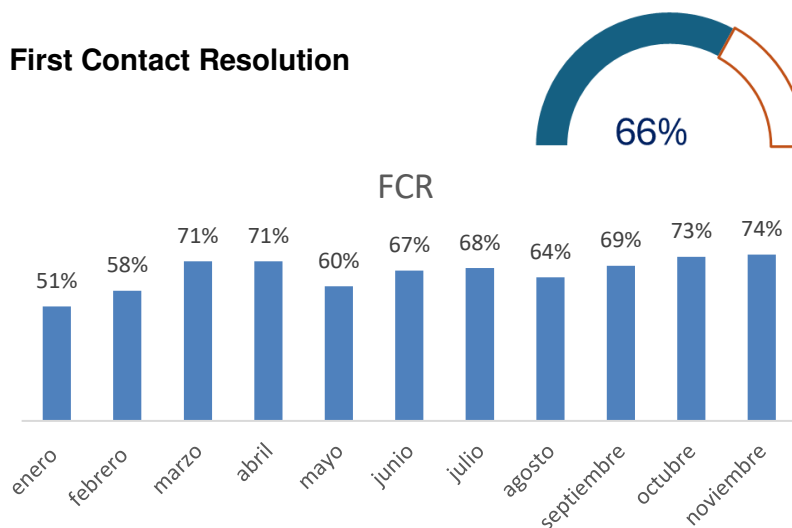


Ilustración 18. First Contact Resolution comportamiento mensual

De los indicadores medidos éste es el que presenta un nivel más bajo con un **66%**. Si bien la mayoría de los usuarios lograron resolver sus inquietudes en el primer contacto, se detectaron algunas situaciones en la que los usuarios tuvieron que realizar varios contactos al no tener otro canal para que les brindaran información sobre el proceso que llevan.

4. CES - indicador del esfuerzo del cliente:

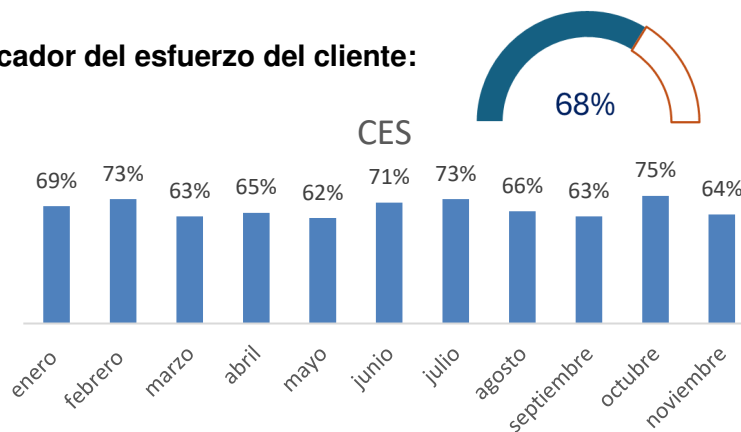


Ilustración 19. Indicador del esfuerzo del cliente comportamiento mensual

El **68%** de las personas encuestadas indicaron que realizar un trámite o acceder a un servicio de la Entidad fue fácil. Esto generalmente se interpreta como una experiencia positiva, ya que los clientes no tuvieron que invertir mucho tiempo o energía para alcanzar una solución.

Los usuarios en general consideran que los servicios y trámites de la Entidad son accesibles con facilidad además aprecian la atención a través de los canales dispuestos por la Entidad ofrecen la orientación y el apoyo necesario para atender sus requerimientos con una actitud cordial y disposición de solución. Sin embargo, algunos usuarios que

calificaron que es difícil adelantar algún trámite o servicio con la Entidad, indicaron que falta orientación clara al inicio del proceso, que los trámites son complejos, la documentación exigida y la demora o ausencia de respuesta a las solicitudes, son los principales obstáculos que los usuarios encuentran al interactuar con Dimar.

1.4.4 Sistematización y optimización de procesos en PMIS.

Se optimizaron los flujos de trabajo en el área mediante la automatización de procesos en el sistema PMIS (Project Management Information System). Se desarrolló un nuevo proceso de observaciones que facilita el seguimiento de los procesos de aprobación de ideas. Además, se implementó el modelo CANVAS para las presentaciones estratégicas ante la Alta Dirección. También se generó un informe automático sobre el avance mensual de cada proyecto en el sistema.

Estas mejoras contribuyen a reducir los tiempos operativos, minimizar errores y mejorar el seguimiento de las acciones realizadas.

1.4.5 Sistematización y optimización de procesos en SAP.

Se puso en marcha el sistema ERP/SAP (plan de compras), el cual se encuentra actualmente en fase de estabilización. Esta sistematización permite la integración y estandarización de la información del plan de compras, lo que facilita el seguimiento de las adquisiciones alineadas con el presupuesto aprobado. La Dimar es pionera en la implementación de este sistema en el sector defensa.

1.4.6 Estructuración de estrategia de la Administración Marítima Colombiana para la implantación de los instrumentos OMI

En atención al plan de alistamiento de la Auditoría Obligatoria de la OMI, se planteó la propuesta de estrategia de la Administración Marítima de Colombia para la efectiva implantación de los convenios de la OMI ratificados por el país. En su estructura consta de los siguientes apartados: 1. introducción; 2. La estrategia en si conformada por visión, misión, alcance, Objetivo general, principios, objetivos estratégicos y acciones; 3. el comité interinstitucional; 4. evaluación y mejora de resultados

El impacto es directo en el proceso de la Auditoria Obligatoria por parte de la OMI en la próxima vigencia, ya que es el documento rector de la Administración Marítima que va a ser tenido en cuenta su desarrollo. La implementación de dicha estrategia tendrá impacto en el fortalecimiento de la articulación de las entidades miembros de Administración Marítima para la adecuada implementación de los convenios de la OMI ratificados por el País.

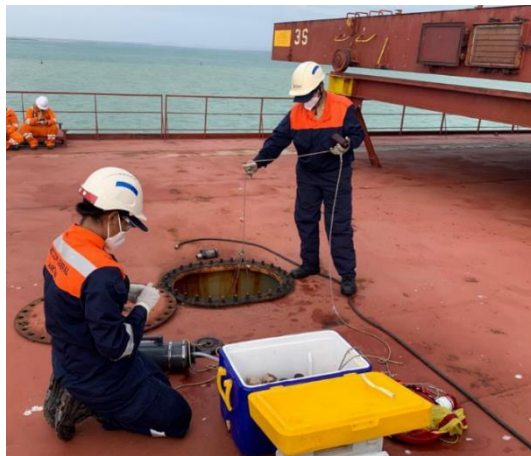


1.5 OE. Fortalecer el marco normativo que regula el ejercicio de autoridad

Este objetivo hace referencia a la construcción y actualización del marco normativo y reglamentario, así como la mejora en la gestión jurídica, de acuerdo con las nuevas tendencias jurisprudenciales y estándares internacionales, con el propósito de brindar seguridad jurídica, uniformidad de criterios, transparencia, contribuir a la competitividad del sector, la gobernanza, el afianzamiento de los roles por el Estado Rector del Puerto, Estado de Abanderamiento y Estado Ribereño, y la transformación digital en las investigaciones jurisdiccionales y administrativas de la Autoridad Marítima Colombiana. A continuación, se presentan las actividades desarrolladas durante la vigencia relacionadas con este objetivo.

1.5.1 Sanción de la Ley 2362 del 2024

El 14 de junio de 2024, el señor presidente de la República sancionó la Ley 2362, por medio de la cual se aprobó el Convenio Internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, adoptado en Londres el 13 de febrero de 2004. Este convenio contribuirá e impactará positivamente a la protección de la biodiversidad marina del país.



Se resalta que el último Convenio de Cooperación – OPRC, que implantó las directrices y lineamientos de la Organización Marítima Internacional - OMI, se gestó hace 20 años en el País. El mismo, posicionó al Estado Colombiano en la región, iniciando la lucha contra sucesos importantes, o amenazas de contaminación del mar.

Ilustración 20. Control y gestión de agua de lastres y sedimentos de los buques

Esta iniciativa representa un significativo paso para prevenir la introducción de especies invasoras y agentes patógenos, provenientes de sedimentos y agua de lastre de los buques, en los ecosistemas marinos del país. El agua de lastre es utilizada para estabilizar los buques, pero puede contener una amplia variedad de organismos que, al ser liberados en nuevos entornos, pueden causar graves daños a la biodiversidad marina.

Este éxito es el resultado de un arduo trabajo realizado por la Dirección General Marítima, en coordinación con el Ministerio de Defensa Nacional, la Cancillería y la Armada Nacional, con el que se resalta el compromiso del Estado colombiano en contribuir con la protección del medio marino y los litorales.

En la actualidad la Ley 2362 del 14 de junio de 2024 se encuentra surtiendo el control automático de constitucionalidad ante la Corte Constitucional.

1.5.2 Aprobación proyecto de Ley que adopta los protocolos SOLAS y líneas de carga

El día 18 de julio de 2024 fue aprobado, en cuarto debate en la plenaria de la Cámara de Representantes, el proyecto de ley por medio del cual se aprueba el “Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre líneas de carga, 1966, (enmendado)”, y el “Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, (enmendado)” adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988.

Estos protocolos adoptados por Colombia, revisten gran importancia para el país por la constante oportunidad en la actualización de la normatividad en materia de adopción de Convenios Internacionales de la Organización Marítima Internacional OMI y permiten establecer el Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación – SARC, así mismo, que se implementen mejores prácticas operativas para prevenir accidentes marítimos, el fortalecimiento de la seguridad de la vida humana en el mar, la garantía de que los buques se carguen de manera segura y que cumplan con estándares más estrictos de construcción y equipamiento.

El proyecto se encuentra pendiente de sanción presidencial y posteriormente debe surtir el control automático de constitucionalidad ante la Corte Constitucional.

1.5.3 Gestión para la expedición del Decreto de Gente de Mar

Se realizaron las gestiones para la expedición del Decreto 1063 de 2024 "Por medio del cual se modifica parcialmente el capítulo I del Título I de la parte IV del Libro 2 del Decreto 1070 de 2015 - Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa, sobre titulación y ejercicio profesional de la gente de mar". La gestión de la Entidad consistió en elaborar el proyecto de Decreto junto con la memoria justificativa, exposición de motivos, concepto jurídico, cuestionario de abogacía de la competencia, remisión al ViceGsed, seguimiento y acompañamiento para la emisión del concepto en el ViceGsed, seguimiento y acompañamiento a la expedición del concepto en la Dirección de Asuntos Legales de MDN, explicaciones y ajustes requeridas por la secretaría jurídica de la Presidencia de la República y monitoreo a la firma presidencial del Decreto. Finalmente, se realizó acompañamiento de las publicaciones en las páginas web de las Entidades participantes para la respectiva divulgación de la norma.

El decreto impacta de forma positiva al sector marítimo porque actualiza la norma anterior que fue expedida en 1988, estableciendo los requisitos generales para la expedición de documentos de navegación que permitan el desempeño a bordo de los buques de la Gente de Mar de cualquier especialidad, permitiendo que la gente de mar colombiana pueda ser empleada en buques internacionales, es decir, que cerca de 20.000 personas inscritas como gente de mar en Colombia contarían con oferta laboral amplia.



1.5.4 Resolución DIMAR N°1109 de 2024 que fortalece el régimen sancionatorio en actividades marítimas migratorias

Mediante esta Resolución se adiciona el Capítulo 3 de la parte 1, del título 1 REMAC 7 "Asuntos jurisdiccionales y actuaciones administrativas sancionatorias" en lo concerniente a infracciones por violación a normas de marina mercante que atenten contra la seguridad de la vida humana en casos de migración por vía marítima. La Resolución establece diferentes tipos de sanciones, entre ellas multas, suspensiones y cancelaciones de privilegios otorgados por la Dirección General Marítima, la cual está dirigida a capitanes, armadores, motoristas y patronos que incumplan con la normatividad.

Se pretende desincentivar la actividad de la migración irregular por vía marítima desde las competencias de la Dirección General Marítima en virtud de principio de colaboración y coordinación entre las entidades que hacen parte del sistema Nacional de Migraciones, es por ello que en desarrollo de las obligaciones que recaen en cabeza de los capitanes de las naves conforme el Código de Comercio y en virtud de lo dispuesto en el artículo 80 del DL 2324 de 1984, se establecen sanciones ejemplares.

1.6 OE. Propender por la sostenibilidad integral de la Entidad

Este objetivo hace referencia al equilibrio entre el valor financiero, medioambiental y social, siendo los tres indispensables para la sostenibilidad institucional. Allí incluye la revisión y análisis del comportamiento de la Entidad frente a la generación de valor y, por supuesto, su proyección y existencia. Los resultados de la gestión institucional desarrollados durante la vigencia se presentan a continuación:

1.6.1 Auditoria energética

En cumplimiento del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida" y la resolución 40412 de 2024 mediante la cual se reglamenta las Auditorías Energéticas, se llevó a cabo una auditoria energética en sede central y unidades regionales, a partir de la cual se obtuvo:

- Caracterización de las edificaciones de la entidad.
- Caracterización del uso de la energía en el que se deberán incluir históricos de consumo, costos asociados, usos de la energía y otros.
- Caracterización de los sistemas y equipos de consumo final de la energía.
- Potencial de ahorro en el uso de la energía como, por ejemplo, cambio tecnológico, sustitución de energéticos, uso de fuentes no convencionales de energía y otros.
- Evaluación de las oportunidades de mejora en eficiencia energética.

- Definición de indicadores de desempeño energético y propuesta de evaluación y seguimiento.
- Priorización de medidas de mejora en eficiencia energética.

Este proceso permitió realizar un análisis detallado del consumo energético en las operaciones, e identificar áreas de mejora en eficiencia con el fin de poder establecer medidas correctivas alineadas con las normativas vigentes. Como resultado, se adelantará un plan de actividades enfocadas a la optimización del uso de los recursos energéticos, para lograr una reducción de costos y reforzar el compromiso con la sostenibilidad y el cumplimiento de las regulaciones ambientales.

1.6.2 Dimar otorga 19 áreas de playa a familias de Tubará

La Dirección General Marítima – Dimar a través de la Capitanía de Puerto de Barranquilla otorgó 19 concesiones de playa a familias del municipio de Tubará en el Atlántico, cubriendo un área total de aproximadamente 52.000 metros cuadrados, promoviendo el desarrollo de actividades turísticas, de descanso, recreación y venta de bienes de consumo relacionados con el sano esparcimiento y entretenimiento.

La concesión de estas áreas de playa ubicadas en el sector de Puerto Velero busca impulsar el turismo de sol y playa en la región, incentivando este sector de desarrollo económico, que ha generado altas tasas de empleo en los últimos años, debido a la inversión y el aprovechamiento de las playas marítimas, los terrenos de bajamar y las aguas marítimas que representan un potencial para el progreso en la región.

Las áreas otorgadas cuentan con zonificación marítima y en playa aprobada por el Comité Local de Playas de Tubará. De ese modo las familias beneficiarias, en su mayoría nativas del municipio, cuya actividad económica se basa principalmente en el comercio de bebidas y alimentos, alquiler de kioscos y carpas y enseñanza de deportes náuticos, mejorarán su calidad de vida con este proyecto.



Ilustración 21. Concesión de área de playa ubicadas en sector Puerto Velero

La Autoridad Marítima colombiana continuará trabajando con las demás autoridades y gremios marítimos para contribuir al desarrollo económico y turístico del país, promoviendo el uso sostenible de las playas y la protección del medio ambiente marino. Es fundamental informar, que los asignatarios de estas concesiones son todos originarios



de este sector de puerto velero, en este sentido, este logro tiene un impacto social directo y positivo, puesto que, estos espacios otorgados a las familias locales les brinda la oportunidad de participar activamente en la economía turística de la región. Con ello, no solo se generan ingresos para las familias involucradas, sino que también mejora su calidad de vida al proporcionarles un medio de subsistencia sostenible. Además, se empodera a las familias para que administren y cuiden las playas, se promueve un desarrollo económico más equitativo, facilita la cooperación entre las familias y la preservación de las tradiciones locales y el mantenimiento de la cohesión social en la región y se fortalece el vínculo entre la comunidad y su entorno natural.

Se estima que la tasa social de retorno de esta acción es alta, en virtud de que el beneficio no se limita únicamente a las familias directamente involucradas, sino que se extiende a toda la comunidad de Tubará. A largo plazo, la concesión atraerá más turistas a la región, incrementando así las oportunidades de empleo y fortaleciendo la economía local. En cuanto al desarrollo de un turismo sostenible, este puede generar ingresos permanentes para la comunidad y, ser reinvertido en mejoras de infraestructura y servicios públicos, trayendo consigo un ciclo positivo de desarrollo económico y social que beneficia a toda la población.

Este modelo comunitario ha servido como referente para otras comunidades costeras, que buscan lograr concesionar y de forma legal obtener la seguridad jurídica suficiente para poder invertir y lograr generar riqueza a partir del uso de estos espacios.

1.7 OE. Direccionar y promocionar el desarrollo seguro y sostenible de las actividades marítimas

Este objetivo se define como la vocación natural de la Entidad en la cual se busca promover y estimular la marina mercante colombiana y otras actividades marítimas bajo principios de sostenibilidad y seguridad. A continuación, se presentan las actividades desarrolladas durante la vigencia relacionadas con este objetivo.

1.7.1 Convenio Marco del Proyecto de Investigación Galeón San José

Con la firma del convenio entre el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, el Ministerio de Defensa y el Instituto Colombiano de Antropología e Historia – ICANH se concentran esfuerzos orientados a diseñar e implementar un Proyecto de Investigación para el Galeón San José en marco de lo establecido en la Ley 1675 de 2013.

Durante el 2024 el proyecto de investigación científica “Hacia el Corazón del Galeón San José” ha desarrollado varias fases metodológicas correspondientes a los objetivos de registro, caracterización, conservación y divulgación del contexto arqueológico. Principalmente, se han llevado a cabo mesas de trabajo y salidas de campo para la

prospección y documentación de casi la totalidad del Área Arqueológica Protegida recientemente declarada por el ICANH. De esta manera, ha sido posible registrar y caracterizar por medio de inspección con sensores remotos muchas de las evidencias arqueológicas que contribuyen a la comprensión de la distribución y dispersión del naufragio.



Ilustración 22. Proyecto de Investigación Galeón San José

Paralelamente, se ha llevado a cabo la adecuación del laboratorio de Patrimonio Cultural Sumergido en el Centro de Investigaciones oceanográficas e hidrográficas del Caribe – CIOH, para la eventual recolección de piezas arqueológicas, destinado a realizarse a finales del presente año en el marco del proyecto. Así mismo, se han llevado diversas iniciativas de difusión y divulgación por distintos medios físicos y digitales con el fin de seguir contribuyendo a una apropiación social del Patrimonio Cultural Sumergido – PCS y del Galeón San José.

Para conocer un poco más sobre el Galeón San José de manera interactiva, a través de relatos, historias, imágenes y resultados de la I Campaña de verificación no intrusiva para la seguridad del Bien de Interés Cultural – BIC Galeón San José liderada por la Armada Nacional de Colombia – ARC y la Dirección General Marítima – Dimar, con el apoyo de la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval Marítima y Fluvial – Cotecmar, lo invitamos a visitar la página web <https://patrimoniogaleonsanjose.dimar.mil.co/#0>.



1.7.2 Simulacro de emergencia marítima en Cartagena

El Simulacro de emergencia marítima en Cartagena, que adelantó la Armada Nacional de Colombia, la Dirección General Marítima – Dimar a través de la Capitanía de Puerto de Cartagena, la Policía Nacional, Chevron Colombia, Alcaldía de Cartagena, la Oficina Asesora para la Gestión del Riesgo de Desastres de Cartagena de Indias – OAGRD, el Departamento Administrativo Distrital de Salud – DADIS y Transpetrol, permitió fortalecer la sinergia entre las entidades participantes y su capacidad oportuna de respuesta ante un escenario de crisis, como lo establece el Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias – PBIP y el Decreto 1070 de 2015.

El Simulacro recreó dos escenarios complejos: un ataque a la seguridad marítima y un incidente de contaminación del medio marino en la bahía de Cartagena, en el cual un grupo delictivo a bordo de una embarcación menor incursionaba al Buque San Andrés III, mientras éste se encontraba en el muelle de la instalación portuaria Chevron.



Ilustración 23. Simulacro de emergencia marítima Cartagena

Previo al ataque, un sabotaje a la Torre de Control de Tráfico Marítimo, ubicada en el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe – CIOH habría dejado sin filido eléctrico y comunicaciones a esta unidad. Tras el abordaje ilegal del buque y la toma de rehenes entre los tripulantes del tanquero, se activó de manera inmediata el Puesto de Mando Unificado (PMU).

El ejercicio, que contó con la participación de cerca de 100 funcionarios del sector público y privado, entre observadores, evaluadores, invitados especiales y personal operativo de las entidades involucradas, demostró la efectividad y el correcto cumplimiento de los procedimientos establecidos para la atención de eventos de Protección Marítima y Protección al Medio Marino, entre los que se contempla la respuesta ante atentados y derrames de hidrocarburos en la bahía de Cartagena.

1.7.3 Promoción de la transición energética del país a través de la primera Ronda Eólica Costa Afuera

La Dirección General Marítima, el Ministerio de Minas y Energía – MinMinas y la Agencia Nacional de Hidrocarburos – ANH (esta última como Administrador del proceso competitivo), han venido desarrollando la Primera Ronda Colombia Eólica Costa Afuera,

la cual tiene como objetivo la asignación de áreas para el desarrollo de actividades de medición, recolección de datos e información para establecer la viabilidad de proyectos de generación de energía eólica, a través del otorgamiento de un Permiso de Ocupación Temporal. Este proceso se encuentra reglamentado a través de la Resolución 40284 del 2022, modificada por las resoluciones 40712 de 2023 y 40368 del 2024, y en donde se encuentra establecida en el Anexo A, el Área del Proceso Competitivo. Actualmente la primera Ronda Eólica Costa Afuera ya cuenta con 11 empresas habilitadas, de acuerdo con la información suministrada por el Administrador.

La Ronda Eólica Costa Afuera logra un impulso y promoción de la transición energética justa y segura para Colombia. Así como su aporte en la diversificación de la matriz energética, con miras a lograr una descarbonización progresiva de las industrias productivas y contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades y a la mitigación de gases de efecto invernadero. Igualmente, se impacta en la promoción y desarrollo de los proyectos de infraestructura costa afuera de manera segura y sostenible.

1.7.3 Levantamientos hidrográficos

La DIMAR a través del Servicio Hidrográfico Nacional, realizó en el 2024, 12 levantamientos hidrográficos, con un total de 17.760,48 MNL las cuales permiten actualizar la información de las cartas 150, 154, 155, 618, 265, 848, 770, 808, 608, 253, 254, 300, 301, con el fin de proporcionar información precisa y actualizada sobre el estado y las características del fondo marino y de las aguas interiores. Estos estudios son fundamentales para garantizar la seguridad de la navegación, la gestión de los recursos hídricos y la protección del medio ambiente marino, así como para respaldar el desarrollo de infraestructuras marítimas y portuarias de forma sostenible.

No.	Área	MNL levantadas
150	Bahía de Málaga	1.876,93
154/155	Bahía de Buenaventura	602,95
618	Golfo de Morrosquillo	2.044,26
265	Aproximación a Coveñas y Santiago de Tolú	1.277,12
848	Santiago de Tolú	454,7
770	Puerto de Tumaco	627,06
808	Puerto Brisa	425,3
608	Aproximación a Puerto Brisa	790,79
253/254	Río Magdalena	5.672,39
300	Punta Ardita a Cabo Cruces	549,97
301	Golfo de Cupica	775,01
--	Plataforma continental Pacífico	2664
Total MNL levantadas		17.760,48

Tabla 5. Levantamientos hidrográficos 2024

Los levantamientos hidrográficos realizados permiten contar con datos detallados sobre la profundidad, la topografía submarina, la calidad del agua y otros parámetros esenciales para la planificación y ejecución de proyectos en el ámbito marítimo. Los resultados obtenidos servirán no solo para apoyar las labores de la Autoridad Marítima Nacional en la gestión de las aguas nacionales, sino también para fortalecer la capacidad de respuesta ante emergencias y mejorar la eficiencia en las operaciones de tráfico marítimo.

1.7.4 Producción cartográfica

A través de la elaboración y actualización de mapas y planos, se busca proporcionar representaciones precisas y detalladas que faciliten la toma de decisiones tanto en el ámbito marítimo como terrestre, contribuyendo a la eficiencia y seguridad de diversas actividades, tales como la navegación, la protección del medio ambiente y el desarrollo de infraestructuras.

- **Cartas náuticas de papel:**

No	Nombre	Edición anterior	Edición 2024
155	Bahía de Buenaventura (Bahía Interna)	5ª de 2022	6ª - A/N 135/24
154	Bahía de Buenaventura (Bahía Externa)	5ª de 2022	6ª - A/N 190/24
227	Bahía Honda	1ª de 1997	2ª - A/N 193/24
805	Canal de Acceso a Bahía Portete	1ª de 2019	2ª - A/N 168/24
412	Golfo de Urabá	4ª de 2019	5ª - A/N 168/24
231	Cabo de La Vela	1ª de 2000	2ª - A/N 199/24
229	Bahía Portete	5ª de 2022	6ª - A/N 265/24
603	Aproximación a Bahía Portete	4ª de 2015	5ª - A/N 333/24
253	Río Magdalena (Bocas de Ceniza – Puente Laureano Gómez)	11ª de 2019	12ª - A/N 245/24
254	Río Magdalena (Puente Pumarejo - Pimsa)	4ª de 2019	5ª - A/N 255/24
403	Cabo de La Vela a Punta Gallinas	1ª de 2015	2ª - A/N 349/24
040	Península de La Guajira	2ª de 2009	3ª - A/N 356/24
003	Bahía de Panamá a Cabo San Francisco	5ª de 2021	6ª - A/N 339/24

Tabla 6. Cartas náuticas de papel 2024

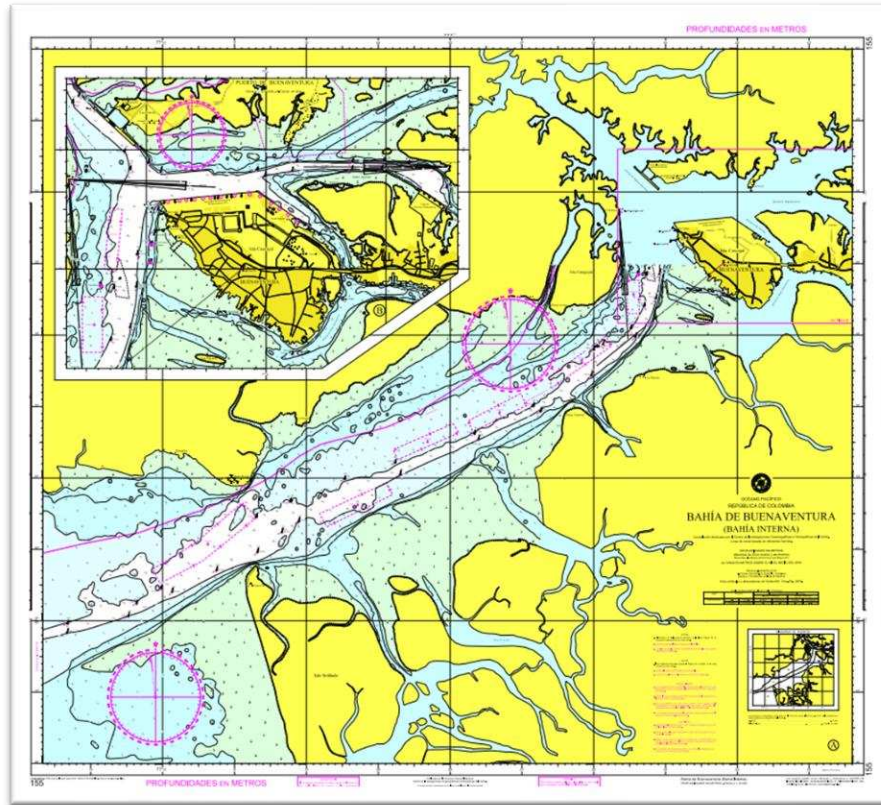


Ilustración 27. Carta náutica de papel 155 Bahía de Buenaventura (Bahía Interna)

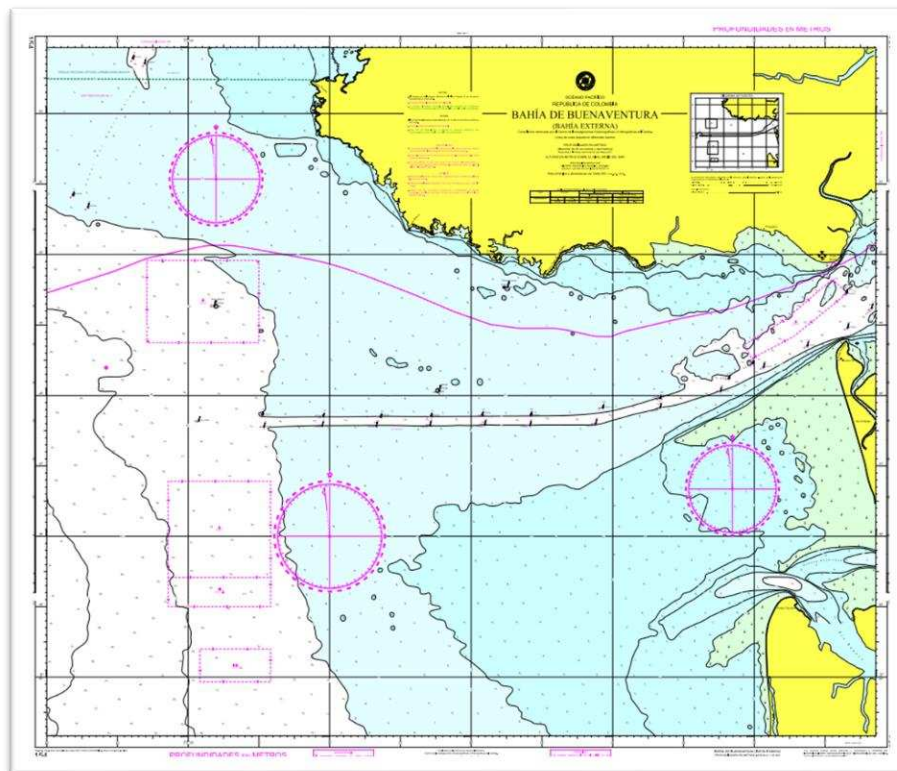


Ilustración 28. Carta náutica de papel 154 Bahía de Buenaventura (Bahía Externa)

- **Cartas batimétricas:**

No	Nombre	Edición
1605	Depresión Tayrona	1ª 2024
1607	Golfo del Darién	1ª 2024

Tabla 7. Cartas batimétricas 2024

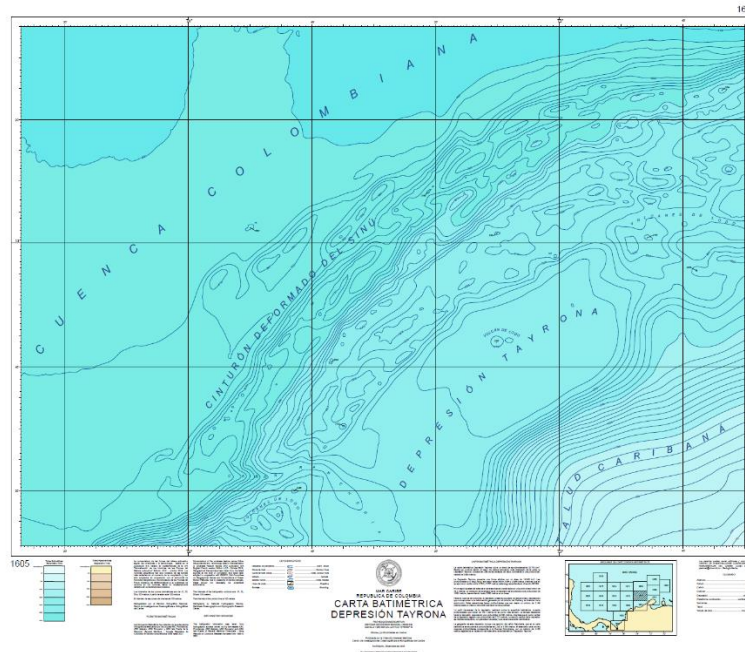


Ilustración 29. Carta batimétrica 1605

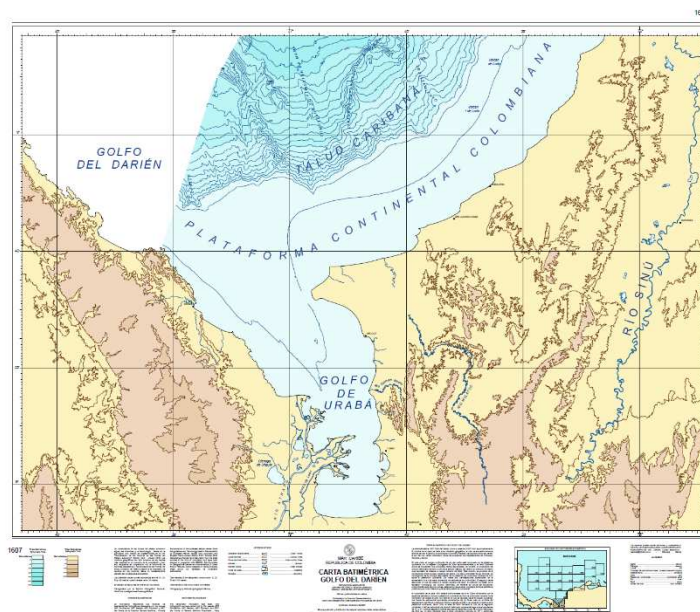


Ilustración 30. Carta batimétrica 1607



- **Cartas náuticas electrónicas:**

No	Nombre
CO300304	Bahía Cueva a Boca Orpúa
CO300305	Boca Orpúa a Charambirá
CO400153	Bahía de Buenaventura
CO500730	Puerto de Buenaventura
CO500770	Puerto de Tumaco
CO400513	Aproximación a Guapi
CO400612	Aproximación a Barranquilla
CO400415	Isla de Providencia y Santa Catalina
CO400417	Isla Cayos de Serrana
CO400517	Aproximación a la Bahía de Tumaco
CO500253	Río Magdalena (Bocas de Ceniza-Puente Laureano Gómez)
CO500254	Río Magdalena (Puente Laureano Gómez-Puerto Pimsa)

Tabla 8. Cartas náuticas electrónicas 2024

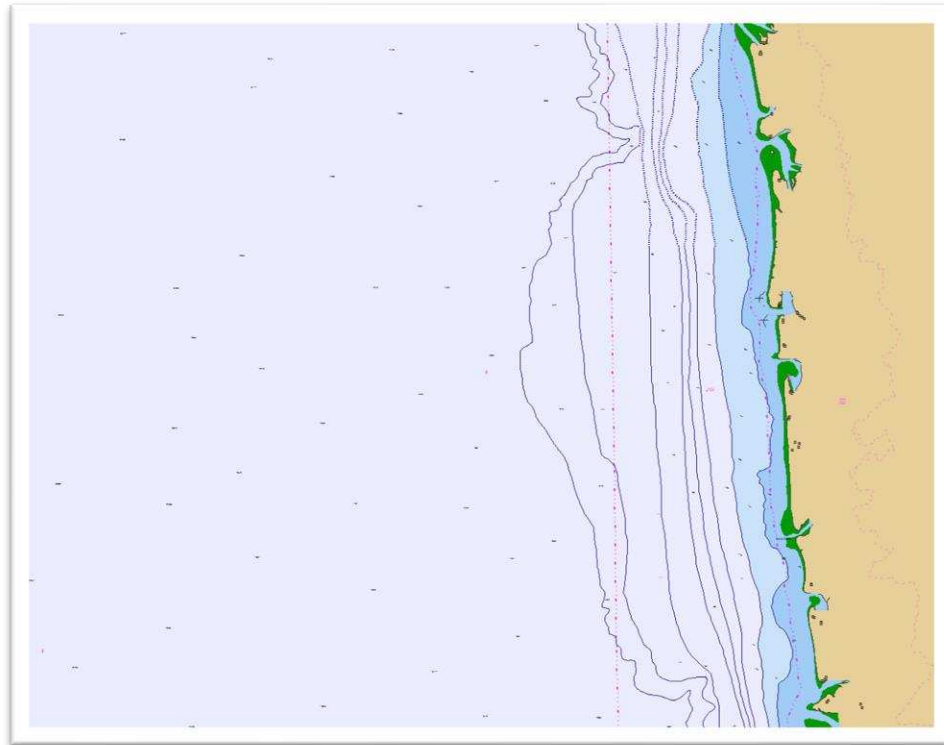


Ilustración 31. Carta náutica electrónica CO300304 Bahía Cueva a Boca Orpúa

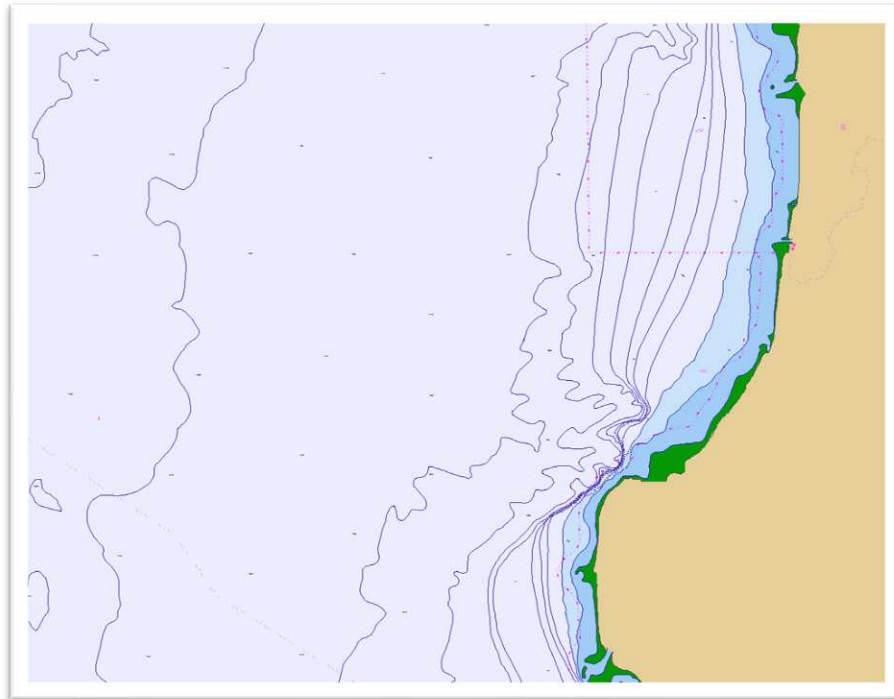


Ilustración 32. Carta náutica electrónica CO300305 Boca Orpúa a Charambirá

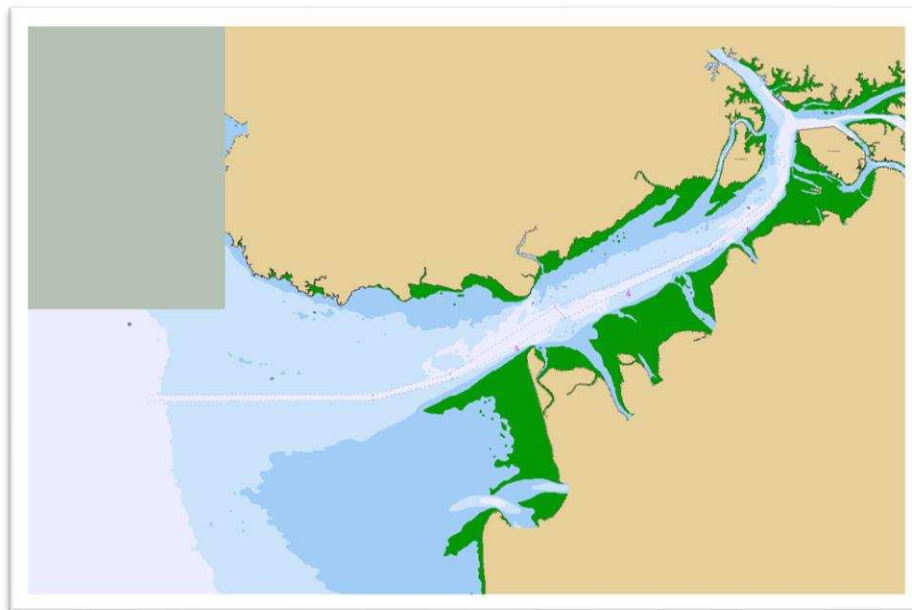


Ilustración 33. Carta náutica electrónica CO400153 Bahía de Buenaventura



- Cartas temáticas:

No	Nombre
NA	Carta Operación NEPTUNO IV 2024
NA	Cobertura de difusión radioelétrica red estaciones NAVTEX

Tabla 9. Cartas temáticas 2024

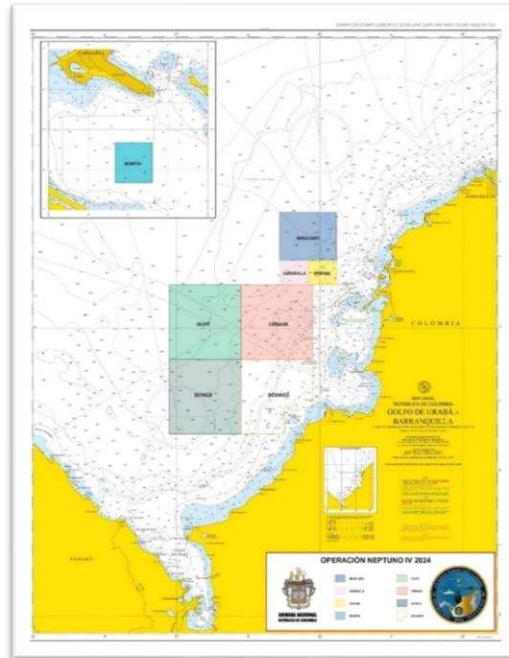


Ilustración 34. Carta temática Operación NEPTUNO IV 2024

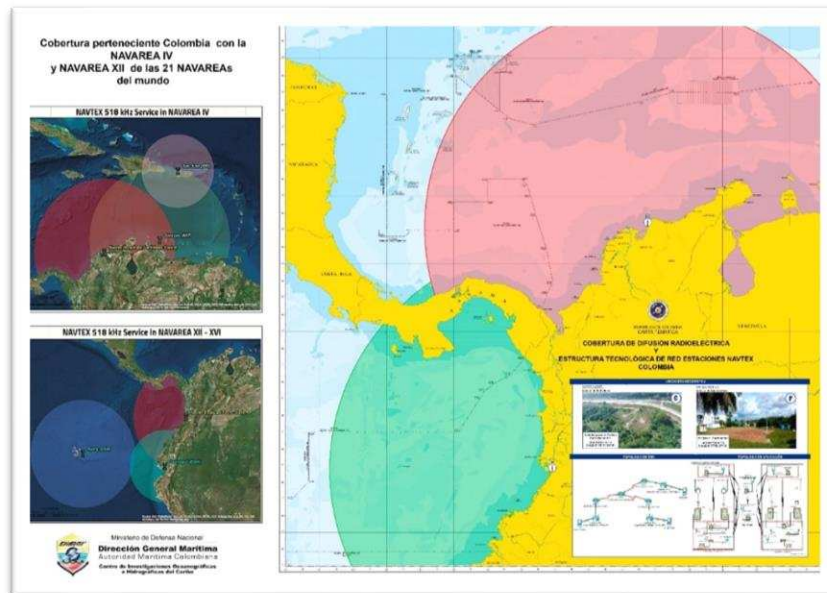


Ilustración 35. Carta temática Cobertura de difusión radioelétrica red estaciones NAVTEX

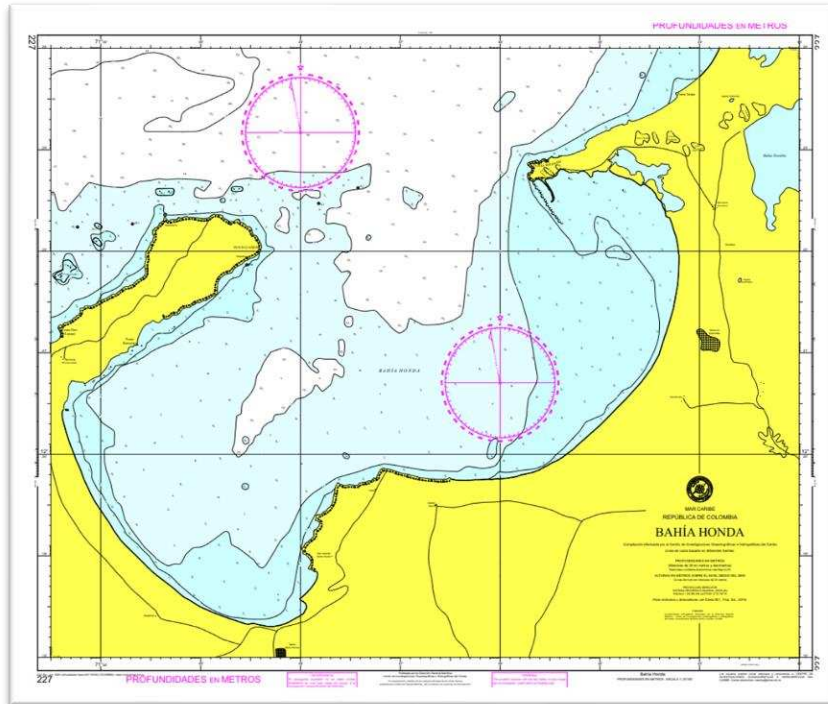


Ilustración 36. Carta náutica de papel 227 Bahía Honda

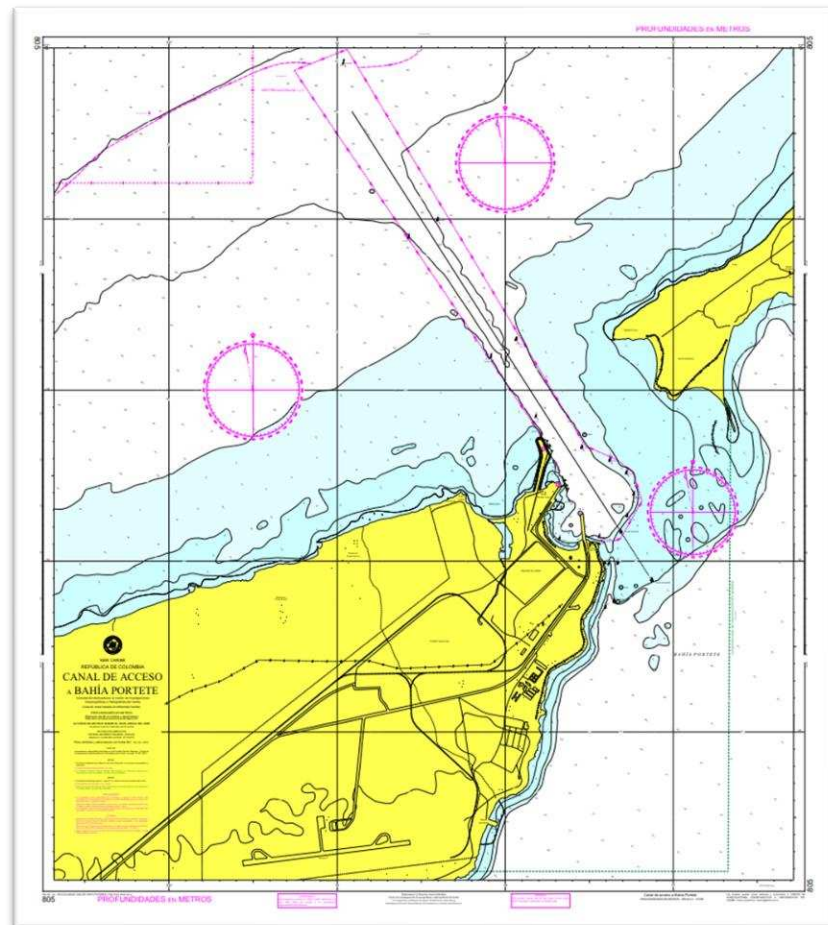


Ilustración 37. Carta náutica de papel 805 Canal de Acceso a Bahía Portete



- **Actualización de las cartas náuticas en formato digital para reimpresión de acuerdo con la demanda:**

Item	No	Nombre
1	032	Bahía de Buenaventura a Bahía Ancón de Sardinas
2	882	Rada El Cove
3	004	Archipiélago de San Andrés y Providencia
4	143	Aproximación a Tumaco
5	515	Punta Mulatos a Pasacaballos
6	608	Aproximación a Puerto Brisa
7	024	Archipiélago de San Blas a Bahía de Cartagena
8	136	Bocana de Amarales
9	005	Carta General del Caribe Colombiano
10	419	Isla Cayos de Serranilla
11	031	Golfo de Cupica a Bahía de Buenaventura
12	804	Bahía de Santa Marta
13	026	Santa Marta a Punta Gallinas
14	007	El Gran Caribe
15	261	Bahía de Cartagena
16	415	Islas de Providencia y Santa Catalina
17	1036	Guía de Acceso al Puerto de Bahía Colombia
18	154	Bahía de Buenaventura (Bahía Externa)
19	008	Cabo Gracias a Dios a Santa Marta
20	022	Isla de San Andrés a Golfo de los Mosquitos
21	262	Bahía de Cartagena
22	1032	Guía de acceso al Puerto de Santa Marta
23	025	Isla Fuerte a Santa Marta
24	032	Bahía de Buenaventura a Bahía Ancón de Sardinas
25	611	Ciénaga a Isla Aguja
26	246	Puerto Zúñiga
27	880	Puerto de San Andrés
28	109	Aproximación a Bahía Solano
29	710	Bahía Interior de Solano
30	150	Bahía Málaga
31	833	Bahía de Cartagena (canal de acceso)

Tabla 10. Actualización de las cartas náuticas en formato digital

1.7.5 Actualización de publicaciones náuticas

- **Derrotero de las Costas y Áreas Insulares del Caribe y Pacífico Colombiano**

Se realizó una nueva edición teniendo en cuenta como principal insumo los informes de las salidas de campo a cada una de las áreas específicas del Derrotero en sus Tomo1, 2 y 3, como también los avisos a los navegantes, resoluciones de cartas náuticas (actualizaciones y nuevas ediciones) y temáticas generadas en el año 2024



Ilustración 38. Derrotero de las Costas y Áreas Insulares del Caribe y Pacífico Colombiano

- Cambios de cartas náuticas
 - Cambio de cartas temáticas
 - Descripción de los litorales del Mar Caribe
 - Avisos a los navegantes
 - Resoluciones
 - Áreas de aguas de lastre
 - Nuevos planos gráficos
 - Nueva estructuración grafica
 - Celdas electrónicas
 - Informes de reconocimiento para toma de información en campo
 - Información de meteorología y oceanográfica
-
- **Lista de Luces**

Se realizó la novena edición del año 2024, agregándose modificaciones a la publicación conforme a las verificaciones realizadas con los Grupos de Señalización Marítima y avisos a los navegantes.



Reglas del Sistema de la IALA/NSM

Figura 4.2. Señales laterales en la Región A, bifurcación de un canal.

Figura 4.3. Descripción de las marcas laterales de la Región B.

Regla 2.4.1.	Marcas de babor	Regla 2.4.2.	Marcas de estribor
Color	Verde	Color	Rojo
Forma (bayas)	Cilindro, pilar o de espeque	Forma (bayas)	Cilindro, de pilar o de espeque
Marca de tope (si tiene)	Un cilindro verde	Marca de tope (si tiene)	Un cono rojo con el vértice hacia arriba
Luz (si tiene)	Verde	Luz (si tiene)	Rojo
Ritmo	Cualquiera, excepto el descrito en la Regla 2.4.3.	Ritmo	Cualquiera, excepto el descrito en la Regla 2.4.3.

Figura 4.3. Señales laterales de la Región B.

Regla 2.4.3. En el punto de bifurcación de un canal, siguiendo el sentido convencional de batimiento, se puede indicar el canal principal mediante una marca lateral de babor o estribor modificada de la siguiente manera (ver Tabla 4.4).

Lista de Luces de las Costas y Áreas Insulares del Caribe y Pacífico Colombianos - 2024 (9ª)

Tabla 4.4. Descripción de las marcas laterales de la Región B, bifurcación de un canal.

Regla 2.4.3.1.	Canal principal a estribor	Regla 2.4.3.2.	Canal principal a babor
Color	Verde con una banda blanca horizontal superior	Color	Rojo con una banda blanca horizontal superior
Forma (bayas)	Cilindro, pilar o de espeque	Forma (bayas)	Cilindro, de pilar o de espeque
Marca de tope (si tiene)	Un cilindro verde	Marca de tope (si tiene)	Un cono rojo con el vértice hacia arriba
Luz (si tiene)	Verde	Luz (si tiene)	Rojo
Ritmo	Grupos de dos más un descrito en la Regla 2.4.3.	Ritmo	Grupos de dos más un descrito en la Regla 2.4.3.

Figura 4.4. Señales laterales en la Región B, bifurcación de un canal.

4.5 Señales cardinales

4.5.1 Definición de los cuadrantes y de las señales cardinales:

- Los cuatro cuadrantes (norte, este, sur y oeste) están limitados por los demarcos verticales NW-NE, NE-SE, SE-SW, SW-NW, tomados desde el punto que interesa batir.
- Una señal cardinal recibe el nombre del cuadrante en el que está colocada.

El nombre de una señal cardinal indica que se ha de pasar por el cuadrante correspondiente a ese nombre.

4.5.2 Utilización de las señales cardinales

Una señal cardinal puede ser utilizada para:

- Indicar que los aguas más profundas de esa zona se encuentran en el cuadrante correspondiente al nombre de la señal.
- Señalar el lado por el que se ha de pasar para salvar un peligro.
- Llamar la atención sobre una configuración especial de un canal, tal como un recodo, una confluencia, una bifurcación o el extremo de un lago torcido.

Ilustración 39. Lista de Luces

• **Catálogo de Cartas Náuticas de los Océanos y Costas de Colombia**

Se agregó toda la producción de la cartografía náutica del año 2024, incluidas las nuevas cartas, nuevas ediciones y actualizaciones y cartas temáticas.

Adicionalmente se realizó:

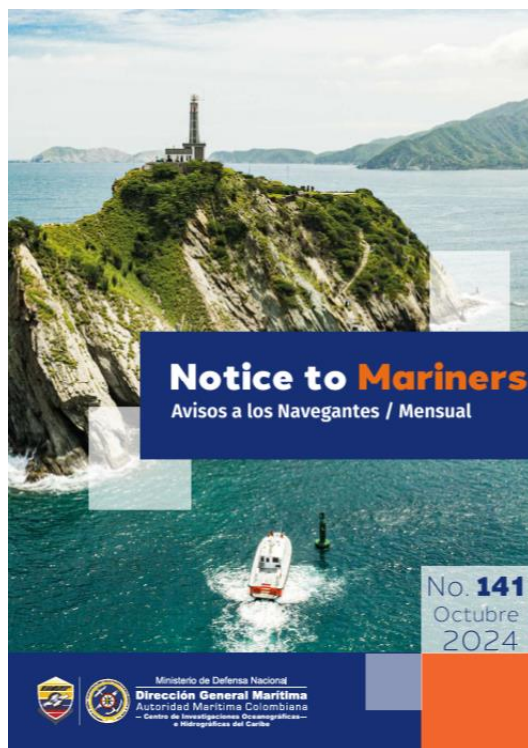
- Modificación de esquemas (nueva colorimetría en archivos vectoriales)
- Preparación de archivos
- Colorimetría de las cartas incluidas en el catálogo
- Actualización de portada principal
- Actualización de portadas internas del catálogo
- Se incluyeron las celdas electrónicas en distribución

- Modificación y actualización de cartas temáticas acorde con la nueva actualización del ECNN



Ilustración 40. Catálogo de Cartas Náuticas de los Océanos y Costas de Colombia

- **Compilación avisos a los navegantes (Notice to Mariners) 2024**



Compilación mensual. Se compilaron las 12 publicaciones del Notice to Mariner del año 2024 desde enero hasta diciembre y se cargaron en el sitio web del CIOH.

- ✓ Cambio de portadas
- ✓ Se agregó capítulo referente a los avisos temporales vigentes
- ✓ Se realizaron mejoras a nivel general de presentación

Compilación anual. Se elaboró la publicación anual, con la compilación de los Notice to Mariner del año 2023.

Ilustración 41. Notice to Mariner



1.7.6 Actualización de contenidos/productos digitales

- **Sitio web del Río Magdalena**
- Carga de planos batimétricos del río Magdalena del año 2024



La Dirección General Marítima (DIMAR) a través del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH), en aras de garantizar la seguridad marítima integral en los principales puertos del país, y entendiendo la connotación especial del Puerto de Barranquilla, por la dinámica del Río Magdalena y la importancia de monitorear de manera constante las profundidades, condiciones meteorológicas y procesos de sedimentación. Desde el año 2012 la DIMAR implementó la Oficina de Hidrografía de Barranquilla, con el objetivo de mantener actualizada la información batimétrica del tramo comprendido entre el kilómetro -2 al kilómetro 38.

Actualmente, la Oficina de Hidrografía de Barranquilla publica planos batimétricos diariamente, semanalmente pronóstico de mareas para el sector de bocas de cenizas, un boletín operacional mensual, cuenta con un área de Geodesia y Mareas a través de la cual se monitorea constantemente los niveles de agua, se hacen cálculos para ajustar los planos de referencia vertical (Datum).

#	Nombre del Documento	Fecha	Descargar
293	253_293_BY9-X9	03/12/2024	293
292	253_292_Dique-BY27	02/12/2024	292
291	253_291_Muz-X6	02/12/2024	291
290	253_290_Darsena-Puente	28/11/2024	290
289	253_289_BY30-Darsena	28/11/2024	289
288	253_288_MUZ-X6	28/11/2024	288
287	253_287_Marítima	27/11/2024	287
286	253_286_BY13-BY20	26/11/2024	286
285	253_285_BY27-BY30	25/11/2024	285

Ilustración 42. Sitio web del Río Magdalena

- Boletín de monitoreo de condiciones de navegabilidad del Río Magdalena. Este boletín contempla la información hidrográfica, oceanográfica e hidrológica recolectada en el tramo comprendido entre el Km -2 y el Km 22, como soporte técnico para el análisis de las condiciones operacionales del canal navegable del puerto de Barranquilla.
 - Se realizó una nueva estructuración del boletín
 - Nuevo diseño interno de la publicación
 - Nuevo diseño de portada y contraportada

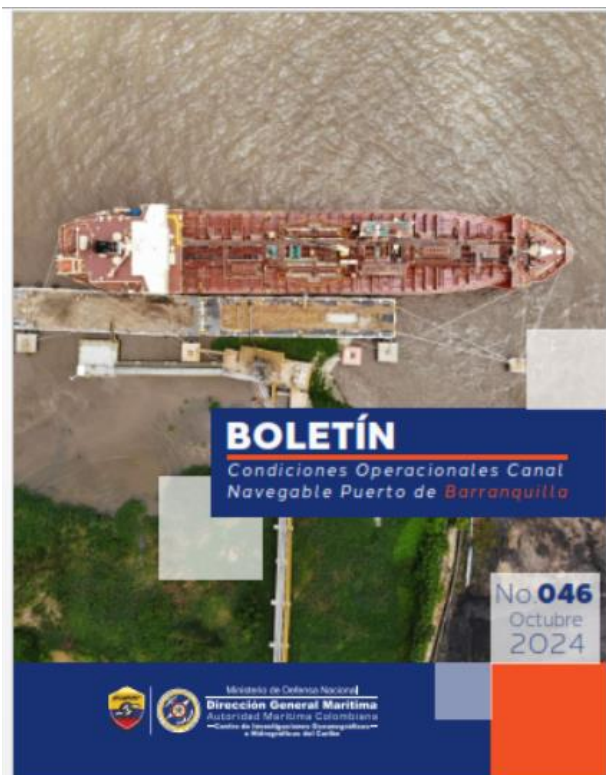


Ilustración 43. Boletín de monitoreo de condiciones de navegabilidad del Río Magdalena

- Predicción nivel de agua para el Río Magdalena

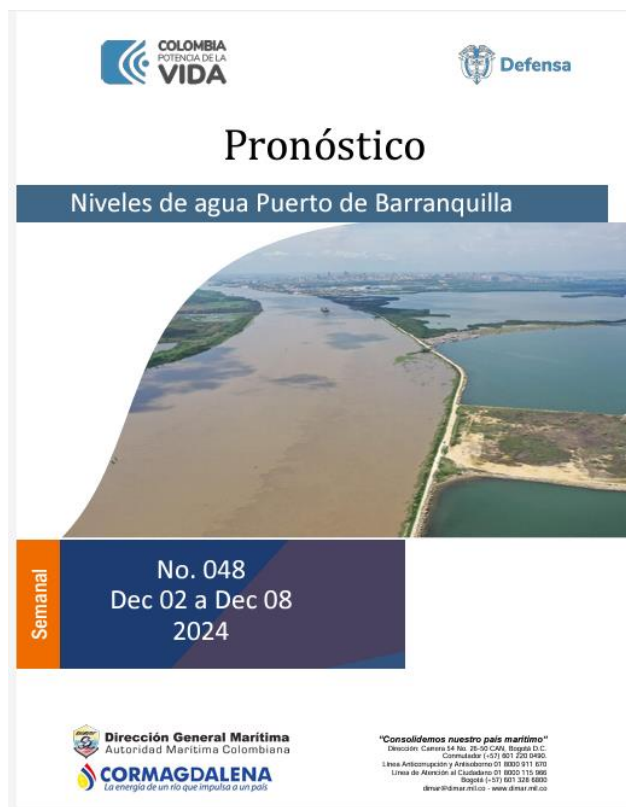


Ilustración 44. Pronóstico - Niveles de agua Puerto de Barranquilla



- **Visor de cartas náuticas en la página web y catálogo virtual en la IDE**

Se realizó la actualización de las nuevas ediciones y actualizaciones de las cartas náuticas del año 2024, colocándolas en el visor para los usuarios y se actualizaron las cuadrículas en el catálogo virtual con vínculos al visor del sitio web del CIOH carta por carta, con el fin de que los usuarios puedan visualizar las cartas. También se le agregó a la cuadrícula de cada carta la edición y el aviso a los navegantes hasta donde está actualizada.

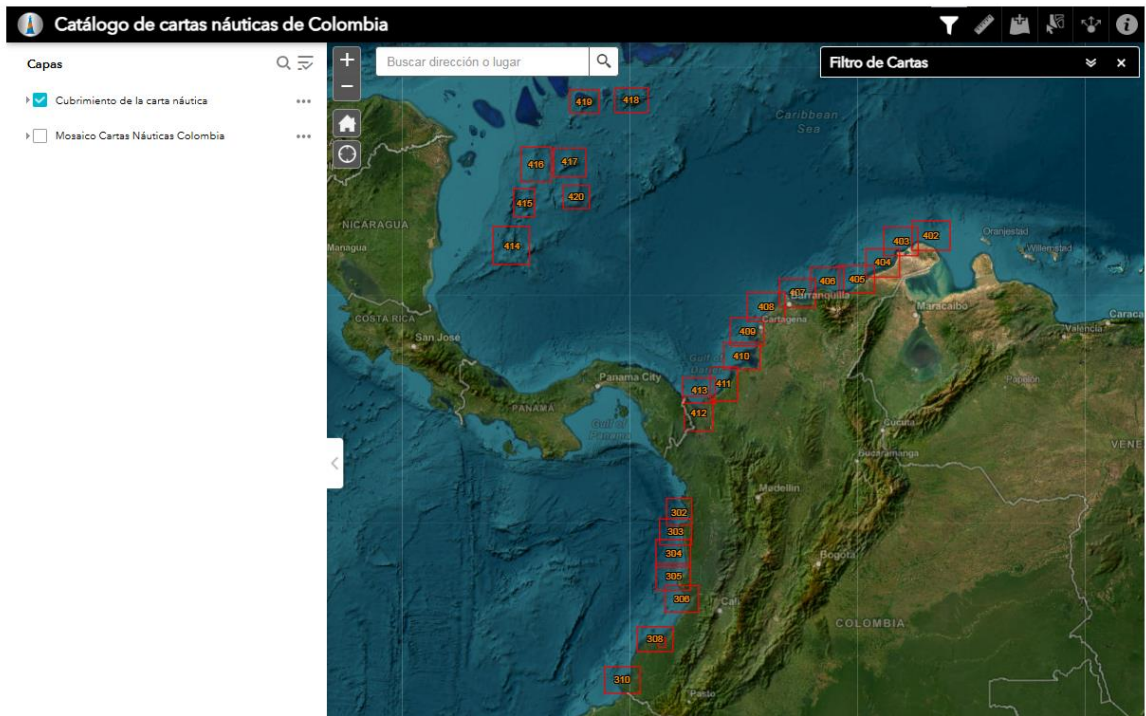
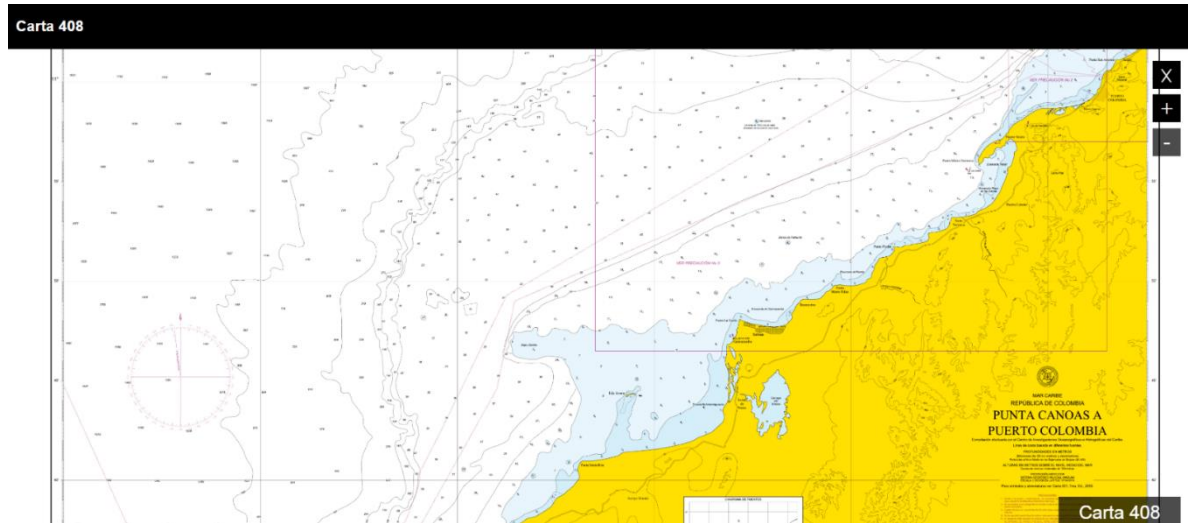


Ilustración 45. Visor de cartas náuticas en la página web y catálogo virtual

1.7.7 Actividades día mundial de la concienciación sobre los tsunamis

El 6 de noviembre de 2024, la Dirección General Marítima, en articulación y coordinación con la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres, el Servicio Geológico Colombiano, la Defensa Civil Colombiana, la Sociedad Nacional de la Cruz Roja Colombiana y el apoyo local de la Alcaldía Distrital de Buenaventura, realizaron un evento en conmemoración del día mundial de la concienciación sobre los tsunamis, el cual consistió en el desarrollo de una serie de actividades lúdicas en el Instituto Educativo Teófilo Roberto Potes, en las cuales se socializaron conceptos sobre tsunami y la preparación para actuar en caso de la materialización de esta amenaza, a través de juegos, actividades de pintura, música y charlas educativas en las que se sensibilizó a más de 300 niños. El 7 de noviembre se realizó una actividad con líderes comunitarios en Juanchaco, donde a través de la gastronomía se realizó un intercambio de saberes y conocimientos sobre la amenaza por tsunami a 10 líderes comunitarios.



Ilustración 46. Actividades de concienciación sobre tsunami desarrolladas en la Institución Educativa Teófilo Roberto Potes

Con la ejecución de las actividades de conmemoración del día mundial de la concienciación sobre los tsunamis se generó impacto social al entregar información relacionada con la gestión del riesgo de tsunamis. Además, se fortalecieron las alianzas con diferentes entidades del orden nacional y territorial para continuar trabajando en generar conciencia en la población expuesta a este tipo de eventos.



1.7.8 Ejecución del Ejercicio de Tsunami Pacific Wave 24

El jueves 21 de noviembre la Dirección General Marítima participó en la ejecución del ejercicio de Tsunami Pacific Wave 24, en el marco del Sistema de Alerta contra los Tsunamis y Mitigación de sus Efectos en el Pacífico y la Comisión Permanente del Pacífico Sur. En este ejercicio participaron los Centros de Alerta de Tsunami de Chile del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile – SHOA, de Colombia de la Dirección General Marítima, de Ecuador del Instituto Oceanográfico y Antártico de la Armada de Ecuador – INOCAR y de Perú de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú - DIHIDRONAV, y fue coordinado y liderado por los Centros de Chile y Perú, el escenario simulado fueron dos sismos frente a las costas de Perú.



Ilustración 47. Participación del Centro Nacional de Alerta contra los Tsunamis en el ejercicio Pacific Wave24

El desarrollo y participación en el ejercicio Pacific Wave24 permitió poner a prueba el protocolo regional de comunicación entre los Centros Nacionales de Alerta de Tsunamis del Pacífico Sudeste y la aplicación de los procedimientos operativos de los centros de alerta de tsunami de Chile, Colombia, Ecuador y Perú.

1.7.9 Autorización Campaña Investigación SUPER-MOUV aguas Pacífico colombiano

Se solicitó el trámite de autorización de la Campaña de Investigación SUPER-MOUV a través de la Embajada de Francia, conducto de Cancillería. La gestión fue realizada en 98 días, se autorizó mediante Resolución DIMAR 0006/2024 y fue ejecutada en enero.

La reducción en la gestión del permiso en un 50%, permitió que la actividad fuese desarrollada en el tiempo planeado. Se efectuó seguimiento del 100%, tanto abordó como remoto, 24/7 a la operación, promoviendo la seguridad marítima.

1.7.10 Autorización campaña de investigación Despliegue de Sondas Robóticas ARGO

La campaña de investigación Despliegue de Sondas Robóticas ARGO fue autorizada mediante Resolución DIMAR 0147 de 2024, cuyo trámite tuvo una duración 158 días. Las operaciones llevadas a cabo en aguas del Caribe y Pacífico colombiano durante el mes de marzo, tuvo cero afectaciones a la seguridad o la protección del medio marino. Se realizó un seguimiento satelital 24/7 durante la permanencia en aguas colombianas. El trámite de la investigación, seguimiento y control de la campaña durante su desarrollo promovió el desarrollo seguro de la actividad marítima.

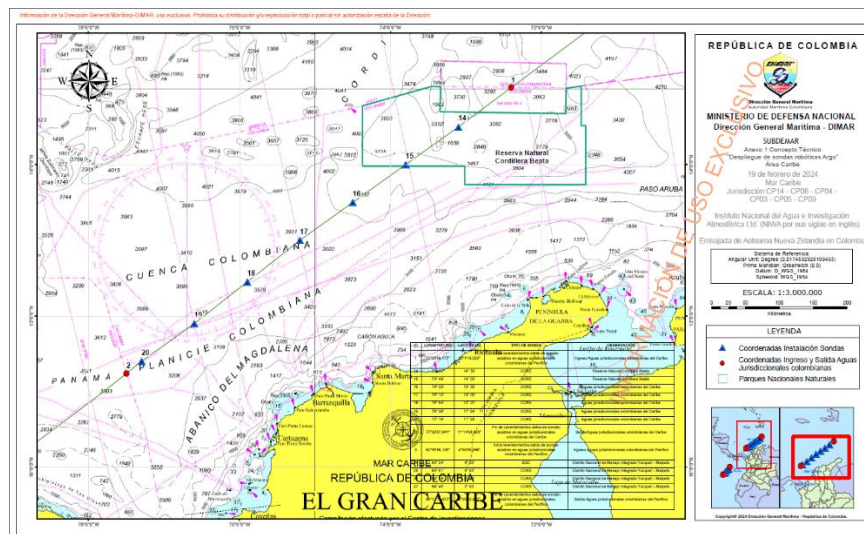


Ilustración 48. Mapa de despliegue en el Caribe Colombiano

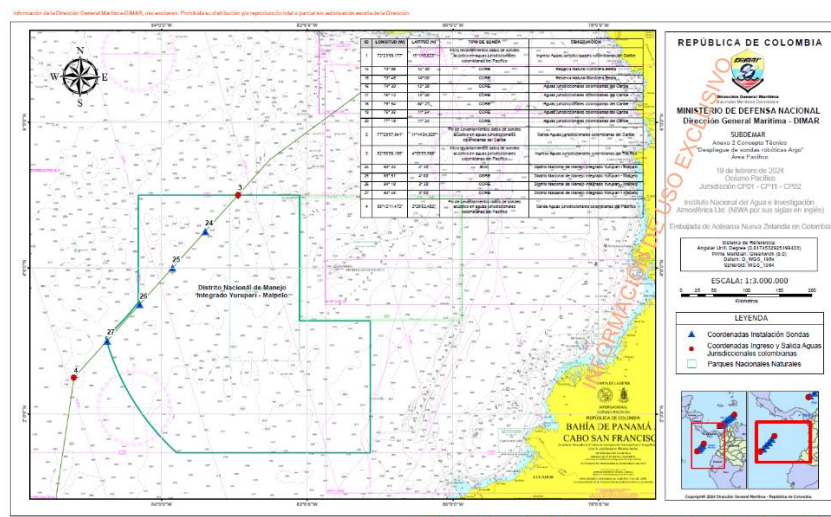


Ilustración 49. Mapa de despliegue en el Pacífico colombiano

1.7.11 Autorización campaña de perforación exploratoria Pozo Sirius 2 para Petrobras Colombia

Dimar otorgó el permiso para desarrollar la campaña de perforación exploratoria del pozo Sirius 2, en la búsqueda de hidrocarburos en el subsuelo. El trámite tuvo una duración de 168 días, ajustado a los tiempos establecidos por la ley. Se ha mantenido seguimiento 24/7 a la operación tanto a bordo como satelitalmente. No se han presentado incidentes mayores a la seguridad de la vida humana ni a la protección del medio. Se han adelantado visitas de seguimiento desde la Capitanía

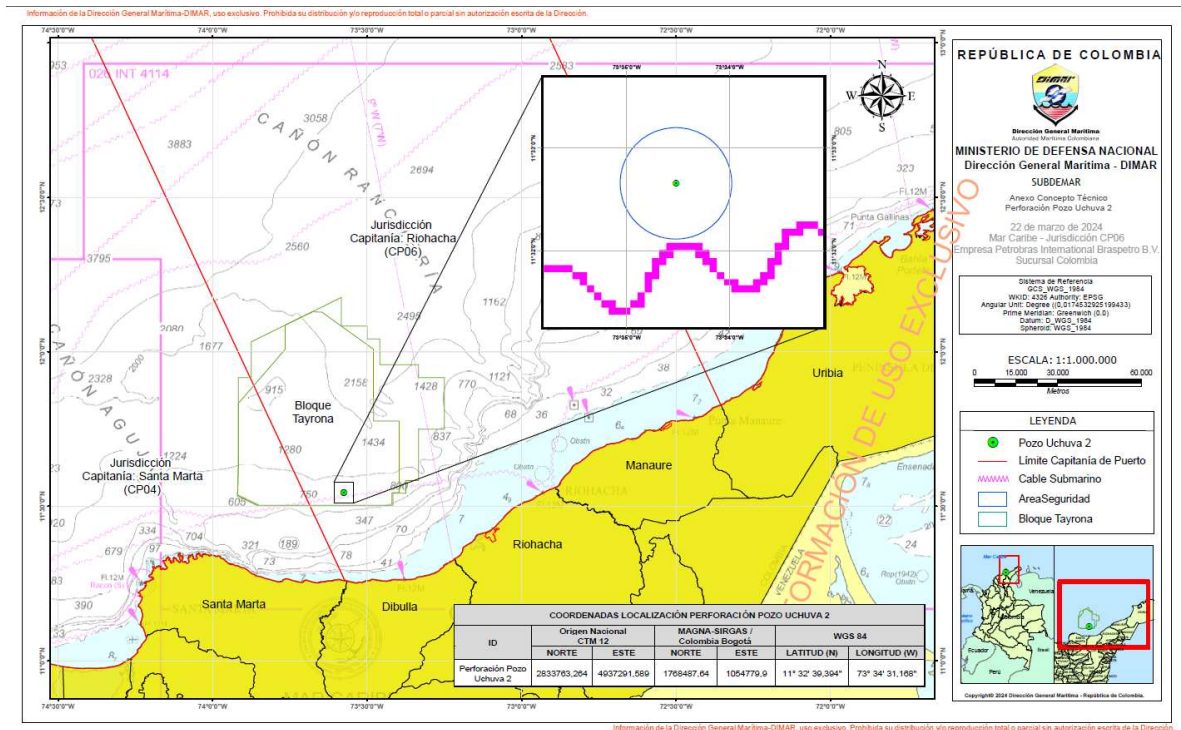


Ilustración 50. Mapa temático del proyecto autorizado

El control y supervisión 24/7 de la operación, ha garantizado la sostenibilidad del proyecto, posibilitando la seguridad y ejecución de las actividades, lo que a su vez ha permitido establecer la necesidad de continuar trabajando en la construcción del marco normativo enfocado en la explotación costa afuera, en una ventana de tiempo al 2029.

1.7.12 Autorización Estudio de la ruta para tendido del cable submarino FOC

Se otorgó permiso para desarrollar la campaña de levantamiento (survey) de información para la posible ruta de tendido del cable submarino FOC, en el Caribe Colombiano, fortaleciendo las comunicaciones vía internet, interconectando la región Caribe latinoamericana. El trámite tuvo una duración de 120 días, ajustándose a los tiempos establecidos por ley. Se mantuvo seguimiento 24/7 a la operación tanto a bordo como

satelitalmente. No se presentaron incidentes mayores a la seguridad de la vida humana ni a la protección del medio. El control y supervisión 24/7 de la operación, garantizó la finalización del proyecto, posibilitando la seguridad y ejecución de las actividades.

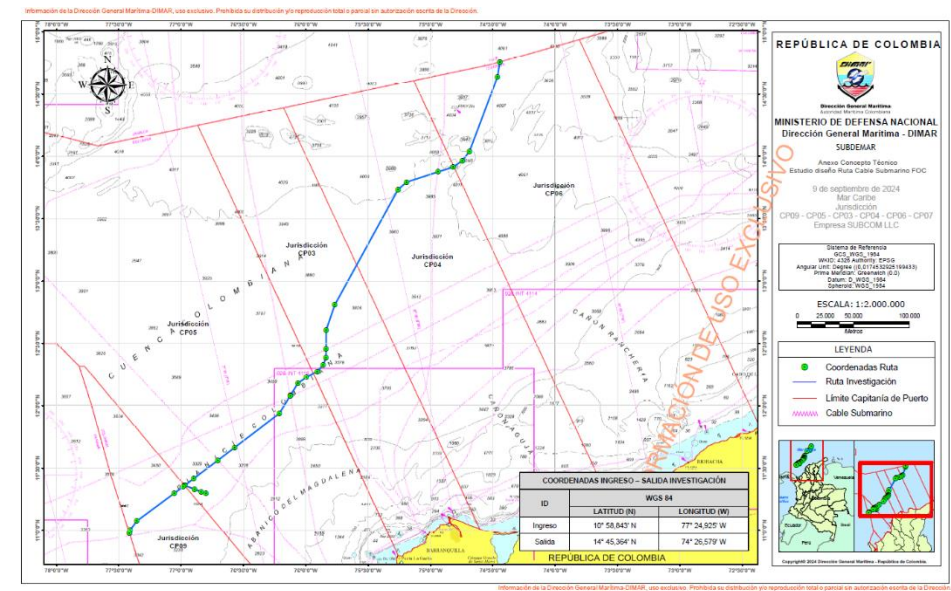


Ilustración 51. Mapa temático de la operación autorizada

1.7.13 Autorización campaña de perforación exploratoria del Pozo Buena Suerte 1

Se otorgó permiso para desarrollar la campaña de perforación exploratoria del pozo Buena suerte 1, en la búsqueda de hidrocarburos en el subsuelo. El trámite tuvo una duración de 157 días, ajustado a los tiempos establecidos por la ley. El otorgamiento del permiso, que complementa el de los proyectos Sirius 1 y 2, se realizó dentro del tiempo definido por ley, y su posterior seguimiento, control y supervisión por parte de la Autoridad Marítima, fortalecerá el rol de DIMAR para garantizar la sostenibilidad y seguridad de los proyectos de hidrocarburos en Colombia

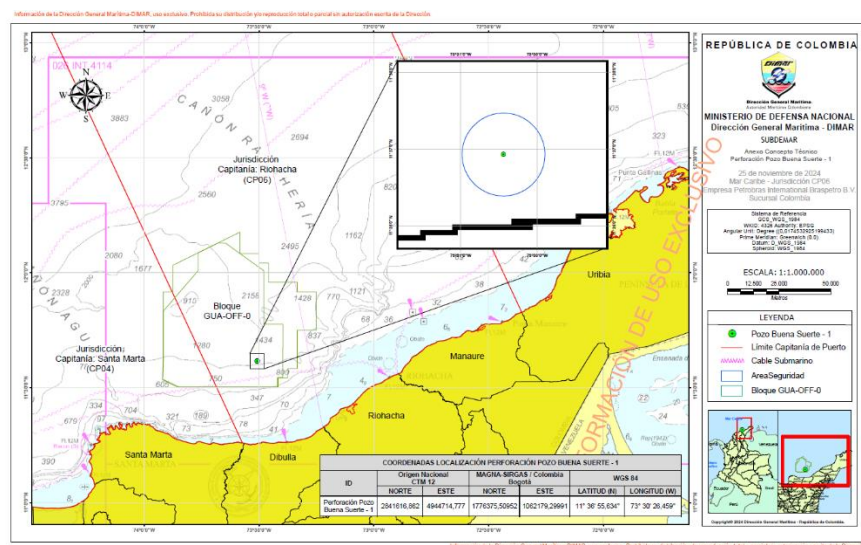




Ilustración 52. Mapa temático ubicación pozo Buena suerte 1

1.7.14 Registros administrativos de protección del medio marino

Desde 2023, se ha trabajado en la mejora de los métodos para la recolección, acopio y validación de datos generados a partir de las inspecciones en prevención de la contaminación en los puertos de Colombia. Como resultado se realizó la incorporación de las reglas de validación necesarias dentro de los formatos correspondientes. Además, se han implementado metadatos que recopilan información relevante sobre el proceso de recolección de datos, diccionarios de datos estadísticos y cuadros de salida para la visualización de los datos recopilados y verificados.

Durante el último semestre del 2024 se ha trabajado en la revisión y validación de datos registrados por los puertos de Colombia y la recopilación de los datos históricos de cada registro administrativo, con el propósito de que para el 2025, estos datos puedan ser publicados en el Portal Marítimo Colombiano, en la sección de Estadísticas/Registros administrativos.



Ilustración 53. Sistema de Identificación y Caracterización de Oferta y Demanda Estadística – SICODE

Gracias a estos avances, se logró registrar ante el Sistema de Identificación y Caracterización de Oferta y Demanda Estadística – SICODE seis (6) registros administrativos relacionados con los siguientes temas: notificación de agua de lastre, notificación y entrega de residuos y/o desechos, toma de combustible (aceite para uso propio o devolución), y carga y descarga de sustancias/productos químicos y crudos.

1.7.15 Evaluación de planes de emergencia y contingencia a empresas de servicios marítimos

El 9 de agosto en el Distrito de Buenaventura y el 26 de agosto en el Distrito de Cartagena de Indias, se realizó el ejercicio de aplicación de la metodología RETOS, consistente en la evaluación de los Planes de Emergencia y Contingencia – PEC de instalaciones portuarias y de Empresas de Servicios Marítimos – ESM dedicadas a la recepción de residuos y/o desechos provenientes de buques y de aprovisionamiento de combustible, entre las cuales se relacionan la Sociedad portuaria regional de Buenaventura, Sociedad Portuaria DEXTON S.A., ESM Australian Bunker Supplier y la ESM MARPOL S.A.S., con el fin de analizar y hacer diagnóstico de los PEC ante derrames de hidrocarburos o sustancias peligrosas sobre el medio marino. A través de este proceso, se buscó identificar las brechas en la gestión de los programas de respuesta ante sucesos de contaminación

marina de las empresas del sector marítimo, con el propósito de mejorar la construcción de dichos planes y mantener unos niveles de preparación adecuados.



Ilustración 54. Ejercicio de aplicación de la metodología RETOS

La aplicación de la metodología RETOS, contribuye a desarrollar programas de capacitación continua para el personal, realizar auditorías y ejercicios de simulación y/o simulacros periódicos para evaluar y ajustar los PEC, fomentar la colaboración entre entidades gubernamentales, empresas privadas y ONGs e invertir en tecnologías avanzadas y sistemas de monitoreo en tiempo real para mejorar la detección y respuesta a derrames de hidrocarburos sobre el mar.

1.7.16 Desarrollo del proyecto "implementación de biomarcadores químicos del petróleo"

En el marco del proyecto "implementación de biomarcadores químicos del petróleo", que actualmente se ejecuta desde el Centro de Investigación Oceanográfica e Hidrográfica del Pacífico – CCCP, se desarrolló una salida de campo, donde se recolectaron muestras de sedimentos en el fondo del lecho marino en los principales puertos del Caribe colombiano: Barranquilla, Puerto Bolívar, Santa Marta, Cartagena y Coveñas. Igualmente, dentro de la salida de campo se desarrolló capacitación al cuerpo de inspectores y personal de cada capitanía de puerto visitada, sobre la toma, manejo y transporte de muestras destinadas a la caracterización de hidrocarburos. Las muestras serán liofilizadas y luego analizadas y procesadas mediante cromatografía de gases para determinar las diferentes familias de compuestos de hidrocarburos con el fin de establecer su composición y porcentaje de concentración de los diferentes compuestos dentro de la muestra. De esta manera, también se podrá establecer una línea base del origen del contaminante: Origen Piroclítico, Antropogénico o Biogénico.



Ilustración 55. Recolección de muestras

El desarrollo de este proyecto permite evaluar la contaminación en el mar por hidrocarburos y determinar su nivel de degradación, generando información de valor que le permita a la Dimar actuar de manera eficaz para prevenir y responder ante futuros derrames de hidrocarburos.

1.7.17 Desarrollo del proyecto “prevención de la contaminación marina asociada a la bioincrustación en cascos”

El objetivo general del proyecto es caracterizar las comunidades de macroinvertebrados incrustantes, junto con la fauna y flora asociada en estructuras bajo la línea de flotación de naves y en sustratos naturales y artificiales en zonas portuarias. Esto permitirá identificar especies no nativas en las jurisdicciones marítimas de Colombia, atendiendo tanto a la época seca como la época lluviosa del país. Durante los muestreos realizados en Cartagena y Barranquilla, se recopilaban datos ambientales y biológicos para caracterizar las comunidades de macroinvertebrados incrustantes y fauna asociada, identificar especies no nativas y posteriormente evaluar los riesgos de contaminación marina.

Iniciar este proyecto puede tener varios impactos significativos: Reducción de impacto ambiental, Beneficios económicos, Impulso a la investigación y desarrollo y Colaboración internacional.



Ilustración 56. Toma de muestras

1.7.18 Programa de reporte y reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero – GEI en el transporte marítimo colombiano

En 2023, se diseñó el “Programa de Reporte y Reducción de Emisiones de GEI en el transporte marítimo colombiano”, el cual responde a la necesidad de contar con información estandarizada y confiable que facilite la toma de decisiones para la mitigación de emisiones en el sector. La implementación de este programa comenzó en 2024 con una fase piloto que se aplicó a una muestra de la flota de bandera colombiana dedicada al tráfico nacional. Esta fase incluye naves y artefactos navales con un arqueo bruto superior a 25, cuya operación deriva principalmente del consumo de combustible, entre otros aspectos que se ampliaron en las jornadas de socialización y capacitación realizadas.

Se llevaron a cabo jornadas de socialización, tanto presenciales como virtuales, en las que participaron más de 180 asistentes, entre ellos armadores, propietarios, agencias marítimas, empresas de servicios y transporte marítimo, así como personal de las capitanías de puerto. El objetivo principal fue capacitar al gremio marítimo sobre el programa, abordando fuentes de emisión, datos de actividad, control de información y reporte. Esto permitió resolver dudas y optimizar los procedimientos mediante el formulario en línea.



Ilustración 57. Jornada de socialización



Los resultados permitirán identificar y priorizar fuentes de emisión con mayor impacto ambiental, monitorear su evolución, informar a responsables de políticas públicas, detectar limitaciones normativas y definir estrategias de mitigación más efectivas.

1.7.19 Adecuación de sensores de temperatura superficial del mar a estaciones mareográficas

Se realizó la adecuación de 7 sensores de temperatura superficial del mar en la Red de Medición de Parámetros Oceanográficos y de Meteorología Marina – RedMpomm. Esto es un paso importante hacia la modernización y mejora de la capacidad de monitoreo oceanográfico en Colombia. Los datos obtenidos de estos sensores se volverán valiosos para la entidad en cuanto a Pronósticos meteorológicos y climáticos, Estudios de corrientes oceánicas, Monitoreo de la salud de los ecosistemas marinos y el Desarrollo de modelos numéricos de predicción.

Los beneficios de esta implementación incluyen la mejora en la precisión y resolución de los datos de temperatura del mar contribuyendo así a la Seguridad Integral Marítima, mediante la detección temprana de cambios en la temperatura del mar que puedan afectar la navegación. Y como apoyo a la investigación científica como el Cambio climático, Oceanografía física, Biología marina y Pesca.

1.7.20 Navegabilidad Canal de acceso Barranquilla y diseño del canal

Con relación a la seguridad integral Marítima del puerto de Barranquilla, a través de la articulación con los gremios marítimos de la ciudad y de los sectores del gobierno comprometidos con la navegabilidad del río Magdalena como son, Corporación Autónoma Regional Del Rio Grande De La Magdalena – Cormagdalena, alcaldía de Barranquilla y la Dirección General Marítima, se realizó un ejercicio gradual de orientación en el esfuerzo del dragado a partir del estudio de los datos que entrega la Dirección General Marítima y que permitió de esta forma orientar el esfuerzo para lograr el incremento del calado a 10.2 m, logrando además mantenerse a pesar de la sedimentación del río, algo que no se había logrado anteriormente en Barranquilla.

Es importante destacar que, a pesar de haberse presentado el fenómeno de El Niño y la primera temporada invernal del año 2024, no ha sido necesario desviar naves del puerto de Barranquilla. Esto significa que el puerto ha operado sin contratiempos durante un año y cuatro meses, lo que demuestra la eficiencia del método de articulación implementado, el cual seguirá produciendo resultados positivos con su actualización.

En relación con la navegabilidad, es importante resaltar que se han cumplido más de 500 días en que el puerto de Barranquilla no tiene ningún siniestro marítimo, esto es un indicador que demuestra que el trabajo articulado con los gremios marítimos trae consigo un incremento en la cantidad de importaciones y exportaciones en el puerto de Barranquilla, de tal manera que la carga movilizada en el puerto de Barranquilla, registrada para el periodo de enero a mayo de 2024, alcanzó la cifra de 5 millones de toneladas, con

un valor aproximado de USD 2 900 millones, una cifra superior a la registrada en el mismo periodo de vigencias anteriores.

Adicionalmente, como principal logro, se encuentra la recuperación de la confianza por parte de la comunidad internacional, nacional y local en la operación del puerto, así como la buena imagen del gobierno y el incremento en la movilidad de naves que afectan positivamente al puerto.

En relación con el diseño del canal, la Dirección General Marítima presentó a Cormagdalena el documento técnico ajustado a los requerimientos de la Asociación Internacional de Infraestructuras del Transporte Acuático – PIANC. Se espera que este documento sea adoptado una vez finalice la revisión y evaluación, a través del trabajo articulado con el gremio marítimo, pilotos prácticos y Asociación de Puertos del Atlántico – Asoportuaria.

1.7.21 Pesca como un asunto estratégico para la Autoridad Marítima desde la coordinación y control.

Mediante la Resolución 3328 de 2024, se creó el Grupo de Transporte y Operaciones Marítimas, el cual asumió por función atender los asuntos asociados a la actividad pesquera en el marco de las competencias de la entidad. En este sentido, el trabajo se ha enfocado en consolidar los esfuerzos ya realizados por la entidad, y con ellos desarrollar una ruta estratégica que permita mantener la coordinación y control en el desarrollo de la actividad al interior de la entidad.

Asimismo, se ha priorizado el trabajo interinstitucional con aquellos actores que tienen mayor incidencia en los asuntos pesqueros, tal es el caso de la Armada Nacional, Autoridad Nacional de Pesca y Acuicultura, Parques Nacionales Naturales. Finalmente, se ha trabajado articuladamente con las unidades regionales de San Andrés y Providencia, en el acompañamiento y seguimiento de los compromisos asociados a la actividad pesquera en el marco de la sentencia T-333/2022, los cuales conforme a las matrices disponibles se encuentran cumplidos, lo que resulta favorable a la gestión de la Autoridad marítima, por lo que se solicitó el retiro de esta entidad dentro de los compromisos.

1.7.22 Operaciones con Hidroaviones.

Se realizaron acercamientos con las entidades del sector transporte – Mintransporte – Aerocivil –, a fin de determinar la viabilidad de un instrumento conjunto que determine los lineamientos generales para las autorizaciones de este tipo de operaciones. Así mismo, se hicieron acercamientos con una de las empresas interesadas – Alma Air, quienes explicaron el proyecto y nos compartieron la información relacionada a fin de tener un mayor conocimiento de las especificaciones de este y sirva de insumo para la normativa que se requiera elaborar.



1.7.23 Proyecto "Implementación de Biomarcadores Químicos del Petróleo".

En el marco del proyecto "Implementación de Biomarcadores Químicos del Petróleo", se llevó a cabo una salida de campo del 22 al 31 de julio, en la cual se recolectaron muestras de sedimentos del fondo marino en los principales puertos del Caribe colombiano: Barranquilla, Puerto Bolívar, Santa Marta, Cartagena y Coveñas. El objetivo de esta actividad fue evaluar la contaminación por hidrocarburos y determinar el nivel de degradación de los sedimentos, generando información valiosa que permita a la Dimar actuar de manera efectiva en la prevención y respuesta ante futuros derrames de hidrocarburos.

Además, durante la salida de campo se brindó capacitación al personal de inspectores y a los equipos de Protección del Medio Marino de cada Capitanía de Puerto visitada. Esta capacitación se centró en la toma, manejo y transporte de muestras destinadas a la caracterización de hidrocarburos.



Ilustración 58. Elaboración, diseño y divulgación del boletín N° 13 de Protección del Medio Marino en País Marítimo

Se desarrollo el boletín del medio marino edición No. 13 agosto 2024, pieza fundamental de divulgación que recopila y presenta los resultados obtenidos y los objetivos alcanzados en cada uno de los escenarios de participación de Protección al Medio Marino durante el primer semestre del año 2024. Este boletín no solo proporciona información actualizada y de calidad, sino que también destaca las iniciativas implementadas, las actividades realizadas y los logros significativos en la conservación y protección de nuestros ecosistemas marinos.

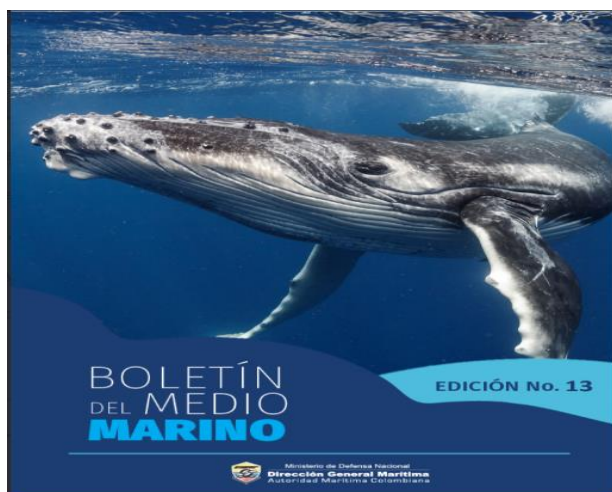


Ilustración 59. Boletín del medio marino edición No. 13 agosto 2024



Los días 28, 29 y 30 de mayo, en sede central, se llevó a cabo el Taller para la Protección del Medio Marino, el cual tenía como propósito, socializar con los funcionarios que intervienen dentro de los esquemas procedimentales para la protección del medio marino, las actualizaciones normativas e implementación, para la construcción del plan de acción, que de manera coordinada permita la implementación de los instrumentos marítimos internacionales.

1.7.24 Prevención de la Contaminación Marina por bioincrustaciones y especies exógenas marinas (EEM) en naves de recreo, de perforación exploratoria y buques pesqueros y de cabotaje en Colombia.

En cumplimiento del del proyecto “Prevención de la Contaminación Marina por Bioincrustaciones y Especies Exógenas Marinas (EEM) en naves de recreo, perforación exploratoria y buques pesqueros y de cabotaje en Colombia”, se llevó a cabo diversas actividades entre el 1 y el 4 de septiembre. Durante este periodo, se realizaron colectas de muestras de bioincrustantes en Cartagena. Posteriormente, el 17 de septiembre, se llevaron a cabo colectas adicionales de bioincrustantes y ADN ambiental en Puerto Velero y en una instalación portuaria de Barranquilla. Asimismo, los días 19 y 20 de septiembre, se realizaron transectos y la recolección de ADN ambiental en buques con agua de lastre en Cartagena.

El objetivo general de este proyecto consiste en caracterizar la comunidad de macroinvertebrados incrustantes y la fauna y flora asociada en el casco y otras estructuras sumergidas, tanto en sustratos naturales como artificiales, en las zonas portuarias de Barranquilla y Cartagena durante la época seca. Esta investigación busca identificar especies no nativas en estas áreas jurisdiccionales, lo que permitirá evaluar la biodiversidad local y el impacto de las especies introducidas.

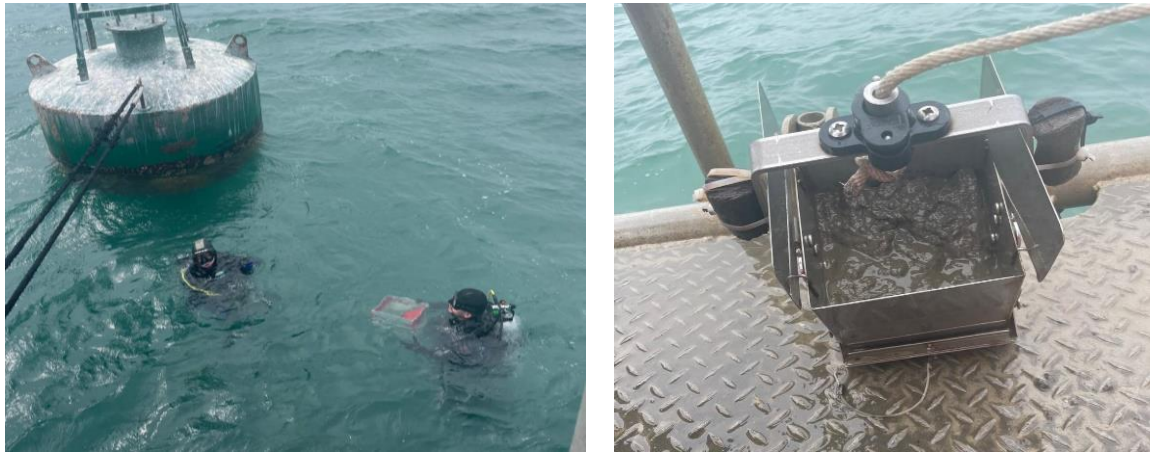


Ilustración 60. Imágenes del proyecto Prevención de la Contaminación Marina por bioincrustaciones y especies exógenas marinas (EEM)

1.7.25 Crucero ERFEN y Expedición Pacífico Sostenible

En el marco del LXIV Crucero Oceanográfico Cuenca Pacífica Colombiana y XXVII Crucero Regional Conjunto para el estudio del Fenómeno El Niño-Oscilación Sur, se llevó a cabo la primera Expedición Pacífico Sostenible 2024, realizada entre el 27 de agosto y el 20 de septiembre a bordo del buque de investigación científica A.R.C. SIMÓN BOLÍVAR. Esta expedición tuvo como propósito principal la realización de mediciones meteorológicas y oceanográficas de carácter físico, químico y biológico, con el fin de evaluar y cuantificar la captura de carbono en las áreas oceánicas protegidas (DNMI) Yuruparí Malpelo y Colinas y Lomas Submarinas, así como identificar las condiciones fisicoquímicas que afectan la estabilidad y viabilidad de estos ecosistemas.

Durante la campaña, se realizaron muestreos en un total de 95 estaciones. En 41 de ellas, se llevaron a cabo perfiles de conductividad, temperatura, presión y oxígeno disuelto mediante un CTD Sea-Bird 19 Plus. En 12 de las cuales (Nº 25, 27, 29, 31, 59, 61, 63, 65, 91, 93, 95 y 97), las mediciones se extendieron hasta 1000 metros de profundidad, con el objetivo de determinar la capa mínima de oxígeno en la zona de estudio, mientras que en las restantes se midió hasta 550 metros. Adicionalmente, en 53 estaciones se realizaron muestreos enfocados en el componente físico-bioquímico, incluidas 12 estaciones en la Isla Malpelo y 19 en la Isla Gorgona.

Además, se obtuvieron 290 muestras para el análisis de clorofila-a y otras 290 muestras de material particulado en suspensión, con el objetivo de medir de manera indirecta la producción primaria en el Océano Pacífico. También se realizaron 12 experimentos de producción primaria en las áreas marinas protegidas de Lomas y Colinas de Yuruparí, Isla Gorgona y Malpelo, cuyos resultados se analizarán durante los próximos meses.

Las observaciones de fauna marina se realizaron en 60 transectos entre las estaciones oceanográficas del ERFEN, cada uno con una duración aproximada de una hora y cubriendo un trayecto promedio de 19 km. Estas observaciones permitieron el registro de

19 especies de aves marinas, destacando el piquero de Nazca (*Sula granti*) con 401 individuos, el piquero café (*Sula leucogaster*) con 44 individuos y el paiño de las Galápagos o golondrina de mar peruana (*Hydrobates tethys*) con 40 individuos. En cuanto a mamíferos marinos, se contabilizaron 164 individuos, pertenecientes a misticetos y odontocetos, entre los que destacan la ballena jorobada (*Megaptera novaeangliae*), el delfín común (*Delphinus delphis*), el delfín tornillo (*Stenella longirostris*), la ballena piloto (*Globicephala macrorhynchus*) y el delfín nariz de botella (*Tursiops truncatus*). La compilación completa de los registros y análisis de especies se llevará a cabo en los meses siguientes.

Los resultados preliminares sobre las condiciones oceanográficas físicas en la Cuenca Pacífica Colombiana revelan una clara estratificación térmica en la columna de agua, evidenciada por un descenso progresivo de la temperatura a mayor profundidad. Además, se observaron variaciones significativas en la temperatura y salinidad superficial, con temperaturas más cálidas en las zonas costeras. El valor promedio de la temperatura superficial fue de 27.34 °C, con una mediana de 27.37 °C. En el suroeste de la cuenca, entre las latitudes 1.8° y 4.2° N y las longitudes 82° y 84° W, se identificó una zona con un valor mínimo de 25.83 °C, lo que sugiere la influencia de masas de agua tropicales superficiales. En esta área se observó un enfriamiento, con temperaturas que oscilaron entre 25.83 °C y 26.4 °C. También se registraron aguas más frías hacia el norte, hasta 5° N y 80° W, y hacia el sur, hasta 3° N y 81° W, al norte de la cuenca, con temperaturas de hasta 26.4 °C.

La salinidad más baja, con un valor de 24 PSU, se registró cerca de las costas del Valle del Cauca y parte del Chocó, donde las descargas fluviales ejercen una notable influencia. En contraste, los niveles más altos de salinidad se observaron en el sur de la Cuenca Pacífica Colombiana (CPC), con valores superiores a 33 PSU. El promedio general de la salinidad fue de 30.42 PSU, mientras que la mediana se situó en 31.17 PSU. Cabe señalar que algunas mediciones se realizaron bajo condiciones de precipitaciones, lo que podría haber influido en el comportamiento de esta variable.

En conclusión, este crucero ha generado información valiosa para comprender mejor las dinámicas oceanográficas en el Pacífico colombiano, especialmente en las áreas marinas protegidas de Yuruparí-Malpelo y Lomas y Colinas Submarinas. Los hallazgos obtenidos



ofrecerán una perspectiva más precisa sobre la capacidad de estas zonas para capturar carbono, lo que constituye un insumo crucial para el diseño de estrategias efectivas de protección y conservación. Estos ecosistemas desempeñan un papel fundamental en la resiliencia frente al cambio climático, subrayando la importancia de su preservación.

Ilustración 61. Lanzamiento expedición Pacífico Sostenible en San Andrés de Tumaco a Bordo del Buque "ARC Simón Bolívar".



1.7.26 Ordenamiento marino costero

Emisión de Resolución conjunta Ministerio de Minas - Dimar No. 40368 del 4 de septiembre del 2024, Por medio de la cual se modifica la Resolución 40284 de 2022, que define el proceso competitivo para el otorgamiento de Permisos de Ocupación Temporal sobre áreas marítimas, con destino al desarrollo de proyectos de generación de energía eólica costa afuera, y se dictan otras disposiciones.

Ajuste de los Pliegos y Bases de Condiciones Específicas para el Proceso competitivo para el otorgamiento del Permiso de Ocupación Temporal sobre el área convocada en la primera ronda, denominada “Caribe Central”, con destino al desarrollo de proyectos de generación de energía eólica costa afuera.

Respuesta conjunta DIMAR - MINISTERIO DE MINAS- ANH a 330 inquietudes por parte de interesados y empresas en el Proceso competitivo para el otorgamiento del Permiso de Ocupación Temporal sobre el área convocada en la primera ronda, denominada “Caribe Central”.

1.7.27 Actividades costa afuera

Durante el tercer trimestre, se autorizó el desarrollo de una (1) investigación científica marina para estudio de ruta tendido de cable submarino en aguas del Caribe colombiano.

No.	Entidad o empresa	Actividad por desarrollar	Jurisdicción	Observaciones
1	SUBCOM LLC a través de la Meridian Navigation S.A.S.	Estudio de la ruta para tendido de cable submarino FOC	ZEE del Caribe colombiano	Autorizado mediante Resolución No. 0973-2024 MD-DIMAR-SUBDEMAR del 26 de septiembre de 2024

Tabla 11. Actividades Costa Afuera

Entre el 1 de junio y hasta la fecha, de manera diaria, se ha desarrollado seguimiento y supervisión de las actividades autorizadas a la empresa Petrobras Colombia para el proyecto de perforación exploratoria en aguas jurisdiccionales de CP06, tareas que se han llevado a cabo a bordo de la plataforma y las naves de apoyo asociadas, a través de los inspectores de DIMAR designados.



Ilustración 62. Perforación Exploratoria ECOPEPETROL-PETROBRAS

Por otro lado, se efectuó la actualización de la base de datos geográfica de cables submarinos instalados en aguas jurisdiccionales del Caribe y Pacífico colombiano, lo cual sirve de insumo para la toma de decisiones y garantizar la seguridad de la infraestructura de telecomunicaciones del país.

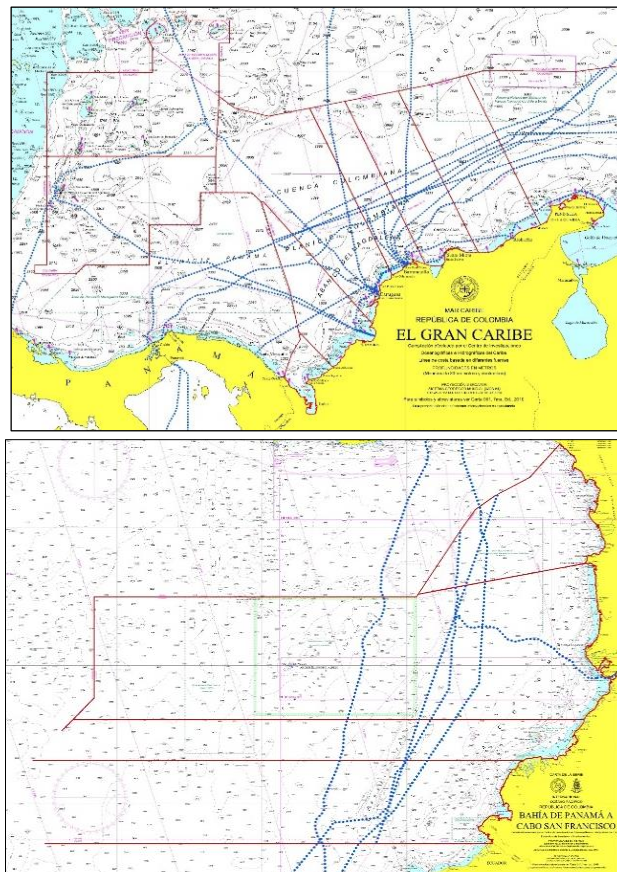


Ilustración 63. Cables de Comunicaciones del Caribe y Cables de Comunicaciones del Pacífico



De igual forma, se realizó la actualización módulos de “Proyectos de Investigación” y “Cables Submarinos” del aplicativo ACLAM, correspondiente a los expedientes de trámites de investigación científica marina y cables submarinos autorizados durante los años 2021 al 2024.

1.7.28 Gestión de playas turísticas

Durante el tercer trimestre del presente año se continuo con la consolidación y actualización de las cifras del inventario de playas del país contando con las siguientes cifras:

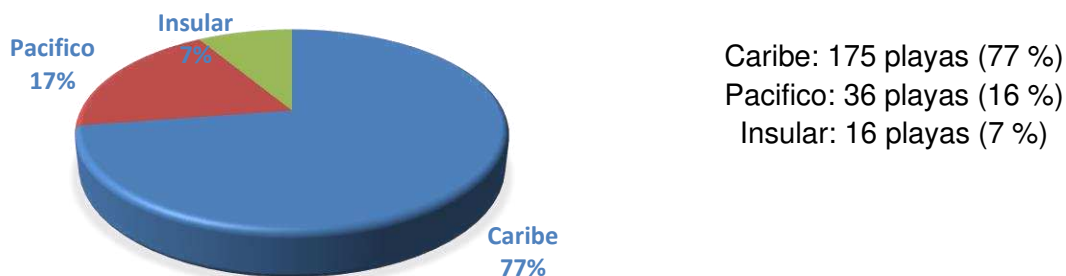


Ilustración 64. Distribución del Inventario Nacional de Playas

Capitanía	Nombre	Inventario	Caracterización	%	Zonificación	%
CP02	Tumaco	5	5	100%	4	80%
CP10	Bahía Solano	6	6	100%	5	83%
CP12	Providencia	7	7	100%	6	86%
CP14	Puerto Bolívar	7	7	100%	6	86%
CP07	San Andrés	9	8	89%	5	56%
CP06	Riohacha	10	10	100%	10	100%
CP01	Buenaventura	12	11	92%	12	100%
CP11	Guapi	13	12	92%	13	100%
CP03	Barranquilla	21	20	95%	15	71%
CP08	Turbo	21	21	100%	15	71%
CP09	Coveñas	25	22	88%	23	92%
CP05	Cartagena	42	14	33%	42	100%
CP04	Santa Marta	49	48	98%	48	98%
Total		227	190		204	

Tabla 12. Tabla de cifras generales por Capitanía

1.7.29 Aplicativo para la administración y control de los litorales y áreas marinas colombiana – ACLAMC

Con respecto al aplicativo ACLAMC se ha venido agregando y mejorando las herramientas que cuenta el aplicativo, particularmente con la incorporación de los indicadores de playas, los cuales fueron digitalizados con el fin de capturar la información dinámicamente en un formulario de survey 123.

Una vez se realizó la creación del formulario digital con sus respectivas validaciones se adicionó a la aplicación en el módulo de playas con el fin de que los usuarios puedan verificar y evidenciar la información capturada de los formularios por playas.

CAPTANIA	SEGURIDAD INTEGRAL MARITIMA	ORGANIZACIÓN COMUNITARIA	GOBERNANZA	MEDICIÓN GENERAL
CP 1-BUENAVENTURA	66.94	84.61	81.8	72.12
CP 10-BAHIA SOLANO	64.14	68.89	71.4	68.3
CP 11-QUAPI	21.82	80	48.8	38.81
CP 14-PUERTO BOLIVAR	74.01	63.89	77	68.81
CP 2-TUMACO	80.84	67.89	65.86	68.14
CP 3-BARRANQUILLA	35.23	35	55.6	41.21
CP 4-SANTA MARTA	62.43	76.1	97.08	78.54
CP 5-CARTAGENA	28.91	35.19	33	43.21
CP 6-RIOHACHA	180	88.89	90.27	83.05
CP 7-SAN ANDRES	28.35	35.14	44	43.21
CP 8-TURBO	35.89	62.22	73.2	58.09
CP 9-COVEÑAS	53.01	72.08	77.19	67.52

Ilustración 65. Indicadores de playas en el ACLAMC

Con respecto al módulo de trámites en desarrollo del aplicativo ACLAMC se realizó mejora del tablero de control en cuanto a la integración de la información atributiva (reporte de las capitánías en el formulario de Survey 123) con la información geográfica de cada solicitud de trámite, esto con el fin de no solo mostrar gráficos y estadísticas descriptivas sino también visualizar los trámites.

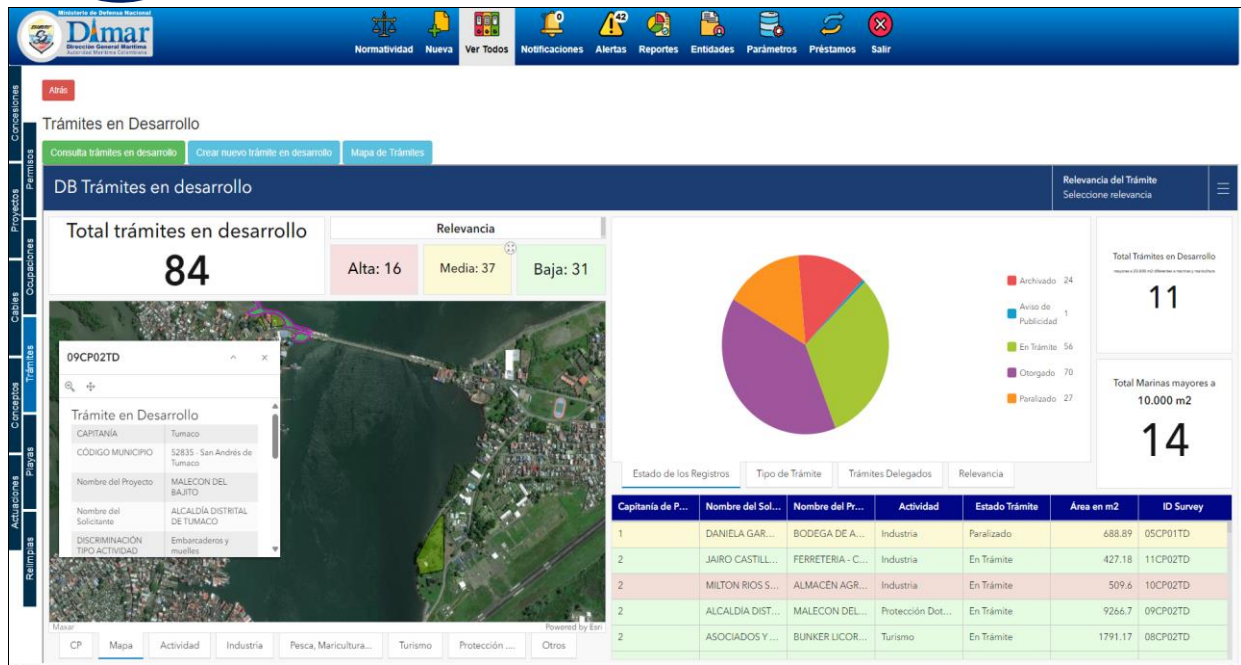


Ilustración 66. Visor Trámites en Desarrollo

Por otro lado, se actualizaron los tableros de control que permiten ver de forma dinámica las cifras estadísticas de cada módulo del aplicativo ACLAMC, en el sentido de mejorar la interfaz de usuario, adicionar nuevos filtros y agregar nuevos gráficos.

Versión Anterior

Versión Nueva

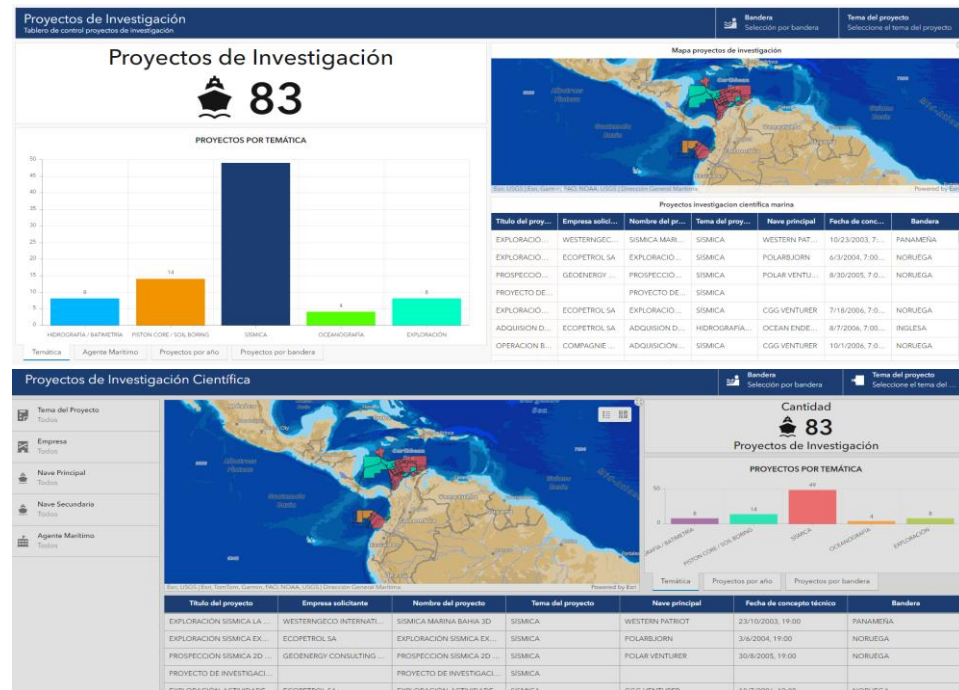


Ilustración 67. Tableros de Control

1.7.30 Formularios digitales de inspecciones

Se ha continuado en la generación del informe digital de inspecciones el cual permitirá la captura de datos en campo mediante un formulario digital a través de la herramienta de Survey 123 facilitando la recolección de información y mejorando los tiempos de elaboración de las inspecciones.



Ilustración 68. Formulario digital de inspecciones

Concretamente en el tercer trimestre del año se han elaborado las pruebas y ajustes a la configuración de los campos de diligenciamiento y reporte del informe en formato word, así como la disposición del mapa web que sirve como referencia dentro del formulario para el levantamiento respectivo del área, el cual incluye información espacial de concesiones, trazado de jurisdicción y presuntas ocupaciones indebidas.

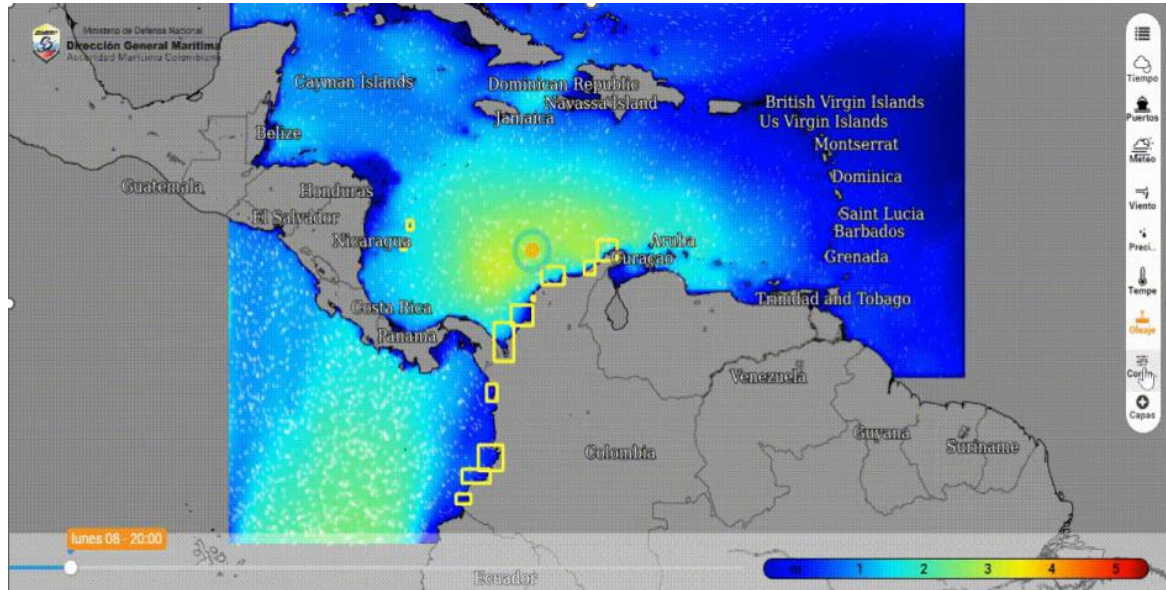
1.7.31 Proyecto de inversión No.4: Desarrollo de la agenda científica para la autoridad marítima y fluvial a nivel nacional

Fortalecer los conocimientos y potencializar las capacidades existentes de investigación mediante el desarrollo de actividades enfocadas a la protección del territorio marítimo y costero del país, la seguridad en la navegación, ecosistemas marinos y el estudio de los fenómenos océano atmosférico que puedan afectar el litoral colombiano.



Avance 2024	90,4 %
Ejecución presupuestal:	\$ 2.448'140.000
Principales productos:	Documentos de investigación.

Tabla 13. Avance - Desarrollo de la agenda científica para la autoridad marítima y fluvial a nivel nacional



1.8 OE. Incidir en el ámbito nacional e internacional para consolidar los intereses marítimos

Este objetivo se refiere a la creación y fortalecimiento de capacidades en los ámbitos regional o internacional, que beneficien la seguridad integral en el desarrollo de las actividades marítimas, contribuyan a la consolidación de intereses marítimos del país y a su proyección internacional. A continuación, se presentan las actividades desarrolladas durante la vigencia relacionadas con este objetivo.

1.8.1 Alistamiento de la Auditoria por parte de la Organización Marítima Internacional OMI

El esfuerzo institucional realizado para el alistamiento de la auditoría por parte de la Organización Marítima Internacional (OMI) al país fue significativo y comprometido. Se llevó a cabo un análisis exhaustivo de la base normativa y del cumplimiento del Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), asegurando que todos los marcos regulatorios estuvieran alineados con los estándares internacionales. Además, se

realizó una evaluación integral de la implementación de los convenios internacionales clave, como SOLAS (Seguridad de la Vida Humana en el Mar), MARPOL (Prevención de la Contaminación por los Buques), ARQUEO, Líneas de Carga y COLREG (Reglamento Internacional para Evitar Abordajes en el Mar).

Este proceso incluyó la revisión de la legislación nacional, procedimientos operacionales, y la capacitación del personal clave para garantizar que todas las normativas estuvieran debidamente implementadas y operativas. La coordinación entre las diversas entidades que conforman la Administración Marítima Nacional es crucial para asegurar que el país cumpla con los más altos estándares de seguridad, protección ambiental y eficiencia en la gestión marítima. Este esfuerzo institucional refleja el compromiso del país con la mejora continua y el cumplimiento de los requisitos establecidos por la OMI, consolidando así su posición frente a la comunidad internacional. En el marco de auditorías OMI a partir del día 7 al 11 de octubre se llevó a cabo la evaluación independiente al Convenio STCW/78 enmendado, con resultados satisfactorios.

1.8.2 Difusión de los resultados de la cuenta satélite del sector marítimo

En una alianza estratégica entre la Dirección General Marítima (Dimar) y el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), se presentó la primera Cuenta Satélite del Sector Marítimo (CSSM) en América Latina y el Caribe. Este hito no solo mide el impacto del sector, sino que establece una base sólida para políticas públicas, estrategias de desarrollo y una visión integral sobre la importancia del mar en la economía nacional. La Cuenta Satélite del Sector Marítimo es más que un conjunto de datos: es una herramienta clave que mide el impacto económico del sector y muestra tanto sus logros como las áreas con gran potencial para su fortalecimiento. Entre 2019 y 2023, el valor agregado de la economía del mar creció un 48.2%, pasando de \$17.1 billones a \$25.4 billones, representando el 1.79% del valor agregado nacional en 2023.



Ilustración 69. Difusión de los resultados de la cuenta satélite del sector marítimo

Este crecimiento refleja una notable resiliencia en un contexto económico global incierto. El análisis por sectores revela que el transporte y almacenamiento lideran el crecimiento



con una participación promedio del 36.2%, seguido por el comercio (30.9%) y los servicios marítimos (19.6%), consolidando al sector como un pilar logístico del comercio internacional. En 2023, la economía del mar generó \$48.3 billones, con un crecimiento acumulado del 52.4% desde 2019. Esta expansión se refleja en un equilibrio en la distribución del Producto Interno Bruto (PIB): el excedente de explotación bruto (25.2%), los impuestos a la producción (3.0%) y la remuneración a los asalariados (25.2%), evidenciando un sector dinámico y un modelo económico inclusivo que favorece la generación de empleo. La CSSM ofrece una hoja de ruta para enfrentar los retos estructurales.

1.8.3 Décima Expedición Antártica

Tras una navegación de más de 6,000 millas náuticas desde Cartagena a bordo del buque ARC "Simón Bolívar", se desarrolló la Décima Expedición Antártica de Colombia a través del cumplimiento de las actividades científicas planeadas y ejecutadas por investigadores de diversas instituciones de orden nacional e internacional, entre las que se destacan la Dirección General Marítima – Dimar, Ecopetrol, Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras José Benito Vives de Andrés – Invemar, Universidad Jorge Tadeo Lozano, Fundación Malpelo, Universidad Técnica de Estambul, Universidad Central de Ecuador, Universidad de Cornell, entre otros.



Ilustración 70. Expedición antártica

Esta misión fue liderada por la Armada de Colombia – ARC, Dimar y la Comisión Colombiana del Océano – CCO acompañada por la academia, y tuvo como propósito, entre otros, dar continuidad a la investigación científica marina que desde 2014 se realiza en el Continente Blanco por parte de Colombia. Una vez arribaron a suelo antártico iniciaron la recolección de datos en las líneas investigativas de oceanografía, física, química, biología y microbiología a través de la toma de muestras de agua y de datos con sensores dentro de la columna de agua a diferentes profundidades.

En el desarrollo de la Décima Expedición Antártica de Colombia se realizaron, a bordo del ARC “Simón Bolívar”, 12 proyectos de investigación liderados en total por 18 investigadores y de los cuales 9 son adelantados por equipos colombianos y 3 más por dos equipos extranjeros, uno de Ecuador y el otro de Turquía. Aparte de la obtención de los datos en mención, otro de los objetivos propuestos corresponde al intercambio científico con las diferentes bases de los países que tienen esa capacidad instalada en el territorio antártico.

1.8.4 Presidencia Pro Tempore (PPT) de la Comunidad Andina (CAN)

En el marco de la XXX Reunión Ordinaria del Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores y la LVI Reunión del Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores, desarrollada en la Secretaría General de la Comunidad Andina, en Lima, Perú, Colombia asumió para el periodo 2024 – 2025, la presidencia pro tempore de la (CAN).

La Autoridad Marítima Colombia, cumple un papel fundamental en el desarrollo de este importante reto para el país, participando como asesor técnico en el Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA) y en el Subcomité de Estadísticas de Transporte Acuático.

De acuerdo a lo anterior, es importante resaltar que el plan de trabajo propuesto por la Dirección General Marítima para ejecutar durante el año de la Presidencia Pro Tempore, fue aprobado en su totalidad por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el Ministerio de Transporte, en los que se destacan tres ejes temáticos enfocados en el desarrollo de normatividad conjunta relacionada al transporte fluvial internacional y revisión de dos decisiones andinas enfocadas a los servicios liberalizados de transporte y reconocimiento comunitario de títulos para la Gente de Mar. De esta manera se busca fomentar la cooperación entre los países de miembros, avanzando en la facilitación y dando solución a los desafíos del transporte acuático de la región.

1.8.5 Regata Pacífico 2024

Se realizó la segunda edición del evento deportivo Regata Pacífico en el cual 52 deportistas náuticos de las ligas de Antioquia, Santander y Valle del Cauca conquistaron las aguas de Buenaventura. Este evento deportivo que se cumplió del 20 al 23 de junio, fue organizado por la Dirección General Marítima a través de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, la Fundación Sociedad Portuaria de Buenaventura y el Club Náutico del Pacífico, en un trabajo articulado con el sector empresarial, comercial, turístico y el gremio marítimo, la Armada Nacional de Colombia, el Comité Intergremial e Interempresarial, la Alcaldía de Buenaventura, la Gobernación del Valle del Cauca y la Cámara de Comercio de Buenaventura y consolidó a la ciudad como referente nacional de los deportes náuticos.

Durante cuatro días de competencia, cultura y tradición, los experimentados veleristas, pescadores artesanales y pingüeras que participaron en la “Regata Potrillos a vela” demostraron su destreza en el mar. También se apreciaron nuevos talentos locales, con



la participación de tres deportistas de Buenaventura del Ecoclub Náutico de Bazán Bocana. Esta iniciativa no solo posicionó a Buenaventura en el mapa como un destino para actividades náuticas, sino que persiguió impulsar el desarrollo económico y social de la región, atrayendo a turistas de diferentes lugares.



Ilustración 71. Buenaventura como referente de los deportes náuticos

La regata generó oportunidades de empleo y de negocios para la población local, desde la hospitalidad y la gastronomía de la región, hasta los servicios turísticos. Así mismo, la promoción de deportes náuticos sirve de inspiración para jóvenes a involucrarse en estas actividades y potencialmente, emergen talentos locales que encuentran en la práctica deportiva una alternativa de vida positiva para su desarrollo personal y profesional.

La exposición que recibe Buenaventura como destino náutico es una vitrina para atraer a inversionistas y su interés por generar nuevas iniciativas de negocio en la región.

Eventos de esta magnitud, requieren de la cooperación y el esfuerzo conjunto de diversas partes interesadas, incluidos el gobierno local, el gremio marítimo, el sector privado, las organizaciones comunitarias y los residentes locales. Esta unidad para llevar a cabo el evento no solo estrecha las relaciones entre los diferentes grupos, sino que, al involucrar a la comunidad en las actividades culturales y deportivas, se fomenta un sentido de orgullo y pertenencia en la población local, creando un ambiente de solidaridad.

1.8.6 Fortalecimiento Coordinaciones Interinstitucionales – Comité de Coordinación Permanente (Dimar- Mintransporte)

En aras al trabajo articulado con las demás entidades vinculadas a la administración marítima, en pro de la solución a diferentes desafíos relacionados al transporte marítimo y fluvial internacional del país, desde la Dirección General Marítima se han venido adelantado importantes coordinaciones en diferentes líneas de acción.

Conforme a lo anterior, se ha venido impulsando la reactivación del Comité de Coordinación Permanente con el Ministerio de Transporte a fin de tratar aspectos inherentes al desarrollo del transporte marítimo y fluvial del país, para lo que hemos propuesto una hoja de ruta ligada a la actualización normativa del sector, que permita estar

acorde con la situación actual y desafíos del sector, así mismo, establecer una necesidad clara de fortalecimiento de la infraestructura ligada al transporte marítimo nacional y fluvial internacional, como eje fundamental en el desarrollo económico de varias poblaciones del país.

De igual manera, se han desarrollado mesas técnicas de trabajo con la Dirección de impuestos y Aduanas Nacionales, Ministerio de Transporte, Cancillería de la República, en virtud de revisar diversos componentes relacionados al transporte marítimo y transfronterizo, en búsqueda de como estado dar solución a múltiples aspectos relacionados con la actividad de transporte marítimo y fluvial internacional.

1.8.7 Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas” (ROCRAM)

En un trabajo articulado entre el Grupo de Transporte y Operaciones Marítimas de la Subdirección de Marina Mercante y el Grupo de Asuntos Internacionales, se presentó propuesta relacionada a “Creación de un grupo de transporte marítimo para la elaboración de documentos estratégicos en la región”. La propuesta fue remitida a la secretaria de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas” (ROCRAM, con el objetivo de presentarla en el marco de la XXIII reunión ordinaria, a desarrollarse en octubre del 2024.

La propuesta promueve la generación de análisis y documentos estratégicos – técnicos al interior de la ROCRAM sobre el comportamiento y nuevos retos del transporte marítimo de cara a los diferentes escenarios que se generan a nivel mundial, regional y local por situaciones de índole político, social, ambiental, sanitario, entre otros y sus posibles impactos, así como promover la cooperación entre las Autoridades Marítimas de la región a través del intercambio de información y documentación.

1.8.8 Participación en la reunión anual del Grupo de Trabajo de Alerta por Tsunami del Pacífico Sudeste – GT ATPS

El Centro Nacional de Alerta contra los Tsunamis – CNAT de la Dirección General Marítima – DIMAR participó en representación de Colombia de la reunión anual del Grupo de Trabajo de Alerta por Tsunami del Pacífico Sudeste – GT ATPS, realizada en Valparaíso, Chile el 16 y 17 de Agosto del presente año, en el marco de los grupos de trabajo de la Comisión Permanente del Pacífico Sur – CCPS, con el objetivo de dar seguimiento a las actividades planificadas por el GT ATPS a fin de establecer acuerdos entre los países de la región para mejorar y fortalecer las acciones y funciones de los CNAT. Como parte de los acuerdos se estableció preparar una hoja de ruta para la elaboración de la propuesta relacionada con los objetivos del Programa de Tsunamis en la Década de los Océanos, incluyendo la iniciativa de SMART Cables, la cual será presentada por la Presidencia al Comité Directivo del PTWS en la reunión del 18 de septiembre de 2024 en Hawaii. Así mismo el establecimiento de un guion para el video de conmemoración del Día Mundial de la Concienciación sobre los Tsunamis, considerando la descripción de la amenaza, estadísticas, recomendaciones, entre otros puntos importantes. Adicionalmente, se



remitirá a la CPPS una propuesta sobre el planteamiento de la inclusión de Argentina como observador del PTWS, considerando que es responsable de la región NAVAREA VI y en seguimiento a la 57ª sesión del Consejo Ejecutivo decisión 3.2.1, a fin de que la CPPS gestione con las Secciones Nacionales, la emisión de una nota verbal a Argentina.

1.8.9 Panel “Igualdad en Mareas Cambiantes: Políticas Públicas con Enfoque de Género para el Sector Marítimo”

Con el objetivo de fomentar un diálogo abierto y constructivo sobre los desafíos y oportunidades que enfrentan las mujeres en el sector marítimo la Dirección General Marítima – Dimar realizó, el 23 de mayo, en el auditorio principal de la sede central el panel “Igualdad en Mareas Cambiantes: Políticas Públicas con Enfoque de Género para el Sector Marítimo”. Este espacio en el marco del II Encuentro público - privado de mujeres del sector marítimo contó con la participación de destacadas profesionales del sector marítimo y naval, que se han abierto camino ocupando cargos técnicos o en tripulaciones, dentro y fuera del país, demostrando su destreza técnica, habilidad operativa y liderazgo.

Durante el conversatorio se enfatizó en la necesidad de romper con los estereotipos de género que aún persisten en la industria y de promover la educación y la formación de las mujeres en áreas técnicas y científicas relacionadas con el sector marítimo. También se destacó la creciente participación femenina en profesiones marítimas tradicionalmente realizadas por hombres, los desafíos que enfrentan y la contribución al fortalecimiento de esta industria tan estratégica para el desarrollo económico y social de Colombia.

Además, se presentaron casos de éxito de mujeres que se han destacado en diversos campos del sector marítimo, como la navegación, la ingeniería naval, la gestión portuaria y la protección del medio ambiente marino, así como las medidas que pueden tomar las empresas y las instituciones públicas para prevenir y abordar el acoso y la violencia de género en el ámbito marítimo e iniciativas exitosas que han sido implementadas en otras partes del mundo, sirviendo como ejemplos inspiradores para la audiencia.

La Dimar reafirma su compromiso de continuar impulsando acciones concretas que promuevan la igualdad de género y la inclusión en el sector marítimo, reconociendo que el camino hacia una verdadera equidad es un esfuerzo conjunto que requiere la participación de todos los involucrados.



Ilustración 72. Panel “Igualdad en Mareas Cambiantes: Políticas Públicas con Enfoque de Género para el Sector Marítimo

Este panel representó un avance significativo en la lucha por la igualdad de género en el sector marítimo. El hecho de promover la participación de la mujer en un campo tradicionalmente dominado por hombres rompe una barrera importante para la inclusión, equidad de género y el empoderamiento de las mujeres, aspecto que no solo abre nuevas oportunidades laborales para las mujeres, sino que también contribuye a una mayor diversidad en el sector al diversificar las perspectivas en la toma de decisiones y en la gestión de recursos, lo cual es crucial para la innovación y el desarrollo sostenible. La visibilización del rol femenino en el sector marítimo promueve un cambio cultural cuyo impacto positivo se reflejará en áreas laborales y sociales.

A su vez, la inclusión de mujeres en el sector marítimo se extiende más allá de beneficios directos, puesto que, a medida que más mujeres ingresan y avanzan en el sector, se espera un efecto multiplicador que beneficiará a sus familias y sociedad en general y puede inspirar a otras mujeres y niñas dentro de la comunidad para seguir carreras en sectores no tradicionales situación que, a largo plazo, aportará a la reducción de las brechas de género en la educación y el empleo, reforzando la idea de que el empoderamiento entre las mujeres es esencial para el desarrollo de comunidades más resilientes y cohesionadas. La presencia de mujeres en roles de liderazgo y en la fuerza laboral marítima, puede conducir a una mayor equidad en el reparto de los recursos económicos y a la creación de políticas más inclusivas.

1.8.10 Instalación Señalización náutica en Cholón

En la Casa de Cultura de Barú finalizó satisfactoriamente el proceso de consulta previa en el marco del proyecto de “Implementación del Plan de Ordenamiento de Playas Fase II, dotación de señales en el área turística de Cholón, Isla Barú”, que busca aumentar la seguridad de turistas y nativos en este balneario.

Durante el proceso se logró analizar e identificar el impacto y la formulación de las medidas de manejo que tendrá este importante proyecto, que incluye la instalación de boyas para la demarcación y señalización de áreas y determinar el área de circulación de lanchas a motor de manera segura en Cholón.



El Capitán de Puerto de Cartagena de la Dirección General Marítima, Dimar, Javier Gómez Torres, puntualizó que “con este proyecto se pretende mejorar las condiciones de seguridad náutica en esta zona a través de su ordenamiento, en el cual estableceremos unas áreas navegables y los lugares para realizar diferentes actividades”.

Teremar Londoño Zurek, secretaria de Turismo de Cartagena, señaló que “es un día supremamente importante para la comunidad de Barú, teniendo en cuenta que se logró finiquitar esta consulta previa, que inició en el 2020. Con esto le estamos dando a la ciudad un turismo sostenible y un turismo responsable con la vida y la seguridad humana en el mar”.

Es importante destacar que la señalización contribuye a disminuir impactos ambientales, al ordenar las actividades de tránsito y fondeo de las embarcaciones que llegan a Cholón y aumenta la seguridad de nativos y visitantes en el balneario. Para complementar en este proyecto se desarrollará una campaña de sensibilización a las comunidades frente al manejo del área que permita la ejecución eficaz de la instalación de la señalización náutica.

1.8.11 Participación en la implementación del Programa Petróleo para el Desarrollo – OFD

Desde el año 2019 y hasta el 2024, la DIMAR participó en la implementación del programa Petróleo para el Desarrollo coordinado por el Gobierno de Noruega, en el cual se cumplieron objetivos definidos en tres componentes: ambiental, Seguridad y Recursos, los cuales se obtuvieron mediante actividades de entrenamiento y capacitación presencial y virtual, enfocados a las operaciones de exploración y explotación de hidrocarburos costa afuera. La participación de Dimar en este evento permitió fortalecer los roles y competencia de la Entidad en el ámbito marítimo, y abrió el escenario para el estudio del uso de fuentes no convencionales de energía renovable provenientes del océano.



Ilustración 73. Clausura programa OFD

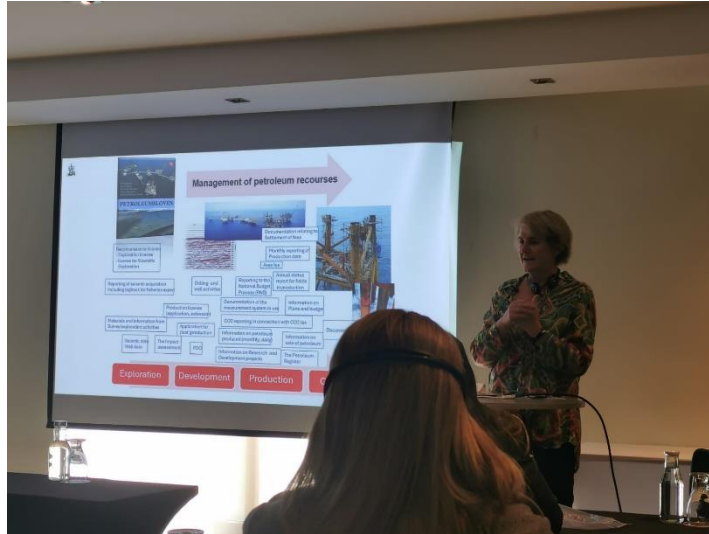


Ilustración 74. Ponencia IDE en jornada de capacitación OFD

1.8.12 Primeros pasos para la implementación del convenio internacional BWM

Tras la aprobación de la Ley 2362 de 2024, se diseñó un plan de acción para continuar con la implementación voluntaria del Convenio BWM. En Comité Institucional de Gestión y Desempeño 2024 de la Dimar, fue aprobada la propuesta estructurada en cuatro líneas de acción: 1) Lineamientos y regulación, 2) Divulgación y capacitación, 3) Investigación e innovación, 4) Evaluación y seguimiento, marcando un importante paso hacia la implementación efectiva del convenio.

Para prevenir la bioinvasión mediante el agua de lastre, se consolidó una evaluación de riesgos basada en 10 años de datos históricos de notificaciones de descarga de aguas de lastre de los buques. Este análisis permitió la aplicación de un modelo de riesgos que facilita la toma de decisiones estratégicas y prioriza las inspecciones en las capitanías de puerto con operaciones de descarga.

Este esfuerzo también ha contribuido significativamente al avance del plan de acción relacionado con la sentencia sobre la Bahía de Cartagena. Se proyecta que para el 2025 esta información estará completamente integrada en un visor geográfico, mejorando su accesibilidad y utilidad para la gestión de este tipo de operaciones.

1.8.13 Coordinación y gestión de actividades relacionadas con la basura marina

Este año se lograron importantes avances en el trabajo voluntario desarrollado para el proyecto GloLitter, proyecto entre el Gobierno de Noruega, la Organización Marítima Internacional – OMI y la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura – FAO cuyo objetivo es reducir los desechos marinos, gracias a la articulación establecida de la Dimar con la Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca – AUNAP. Entre las actividades realizadas bajo el convenio interadministrativo entre ambas entidades, se



destaca el diagnóstico normativo que se convirtió en el punto de partida para alinear esfuerzos con la estrategia de la OMI en la lucha contra la basura marina.

Estos resultados se presentaron en un seminario virtual con más de 80 participantes de diversas disciplinas, resaltando la importancia del trabajo conjunto y coordinado para mitigar los impactos de esta problemática. Además, se sigue brindando asesoría y elaborando conceptos sobre diversas propuestas en escenarios internacionales como el Comité de Protección del Medio Marino – MEPC de la OMI y los Comités Intergubernamentales de Negociaciones – INC 4 y 5 para el tratado global de plásticos.

1.8.14 16ª Reunión del Subcomité del Servicio Mundial de Avisos Náuticos – WNWNS16

Dimar participó en la 16ª Reunión del Subcomité del Servicio Mundial de Avisos Náuticos – WNWNS16. La reunión del Subcomité WNWNS16 en Chile, bajo la presidencia de Estados Unidos y con participación de los Estados miembros de la Organización Hidrográfica Internacional – OHI, permitió la coordinación a nivel nacional e internacional para la promulgación de avisos a los navegantes, ya que está conformado por los coordinadores NAVAREA, los Coordinadores de Subzona y los Estados Miembros de la OHI. Colombia, como Estado Miembro de la Organización Hidrográfica Internacional – OHI en el campo de información a los navegantes, además de emitir la información habitual de este campo, también posee dos antenas NAVTEX para prestar el servicio de comunicación tanto en el Caribe como el Pacífico colombiano, convirtiendo a los mares nacionales como áreas seguras en cuanto a las comunicaciones marinas.

Es destacado el compromiso de Colombia en el sostenimiento de sus capacidades de transmisión de Información de Seguridad Marítima – MSI a través del sistema NAVTEX nacional.

1.8.15 82º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 82) de la OMI

Este encuentro abordó temas clave como la gestión del agua de lastre, la prevención de la contaminación atmosférica, la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y el fortalecimiento de regulaciones en áreas ecológicamente sensibles. Además, se destacó el uso de plataformas híbridas para facilitar una participación más amplia. En cuanto a la reducción de emisiones de GEI, el Comité reiteró su compromiso con la Estrategia OMI de 2023, discutiendo medidas técnicas y económicas para cumplir los objetivos de neutralidad de carbono. Se acordaron nuevas acciones para promover combustibles sostenibles y mecanismos de fijación de precios de carbono, como la propuesta de un fondo internacional para fomentar el transporte marítimo limpio. Asimismo, se decidió organizar un taller de expertos tras el MEPC 82 para continuar desarrollando estas medidas. Finalmente, se revisaron avances en la gestión de agua de lastre, como la aprobación de sistemas de tratamiento más eficientes y medidas para mejorar el monitoreo de descargas. Además, se discutieron desafíos operativos

relacionados con las normas del Convenio BWM y se instó a los Estados a presentar propuestas para optimizar su implementación. Estos debates subrayan la necesidad de equilibrar sostenibilidad ambiental con operatividad marítima eficiente.

Continuar con la presencia estratégica y con intención en esta Agencia especializada de Naciones Unidas que genera las normas y recomendaciones marítimas que cumple entre otras DIMAR

1.8.16 Socialización del Programa de Reporte de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) generadas por las actividades marítimas en Colombia

Los días 8 de agosto en Buenaventura y 27 de agosto en Cartagena, se llevaron a cabo jornadas de socialización del Programa de Reporte de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) generadas por las actividades marítimas en Colombia. Estas sesiones contaron con la participación de 40 asistentes, entre armadores, propietarios, agencias marítimas y empresas de servicios y transporte marítimo. El objetivo fue capacitar al gremio marítimo sobre el alcance y la estructura del Programa, abordando aspectos clave como las fuentes de emisión, los datos de actividad, el control y aseguramiento de la información, el mecanismo de reporte y la periodicidad. Estos puntos fueron fundamentales para aclarar dudas sobre la recolección de información y el uso del formulario en línea.

La divulgación de antecedentes nacionales e internacionales, así como la estructura general del Programa, generó conciencia sobre temas relevantes como el cambio climático y sus efectos en los sistemas socioeconómicos, especialmente en el transporte marítimo. Durante las sesiones, se recopilaron observaciones y sugerencias para mejorar los procedimientos establecidos para el reporte, fomentando un acercamiento con los gremios marítimos de Buenaventura y Cartagena como parte de los ciclos de capacitación continua del Programa.



Ilustración 75. Jornadas de socialización del Programa de Reporte de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI)



1.8.17 Avances en el convenio interadministrativo con la UNGRD

Desde el Centro Nacional de Alerta contra los Tsunamis – CNAT de la Dirección General Marítima – DIMAR, se ha coordinado con la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres – UNGRD, el desarrollo de un convenio interadministrativo con el objetivo de “Aunar esfuerzos técnicos, operativos, administrativos, financieros y jurídicos para fortalecer Al Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (SNGRD) en materia de monitoreo del riesgo y alertas tempranas en el pacífico colombiano, en cumplimiento de los objetivos del FNGRD y el SNGRD”. Lo cual, contribuye en la línea de acción 4.3 del CONPES 3990 Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030 en atención a “generar las capacidades para la formulación actualización de planes de contingencia y planes de ordenamiento para la gestión del riesgo de fenómenos naturales costeros” a través de la generación de insumos para el monitoreo del riesgo y las alertas tempranas con énfasis de fenómenos naturales costeros, en cumplimiento a lo dispuesto en la ley 1523 de 2012 y el decreto 1807 de 2014.

El desarrollo de este convenio permitirá fortalecer los sistemas de detección, pronóstico, monitoreo y emisión de alertas de tsunami para el Pacífico colombiano, a través de la adquisición e implementación de un sistema de detección y monitoreo de tsunami en océano profundo DART (Deep-ocean Assessment and Reporting of Tsunamis) 4G para 2025, así como la renovación tecnológica y computacional del Centro Nacional de Alerta contra los Tsunamis – CNAT de la Dirección General Marítima – DIMAR.

1.8.18 III Seminario de Información Marítima

El Seminario de Información Marítima fue diseñado con el objetivo de promover la apropiación social del conocimiento generado a partir de los productos científicos y operacionales de la Dirección General Marítima. En este evento, se destacaron los desarrollos enfocados en la sostenibilidad de las actividades marítimas, la seguridad integral en el ámbito marítimo, la protección del patrimonio cultural sumergido, así como los avances en el Sistema de Información Geográfica. Estos aportes son esenciales para la toma de decisiones multisectoriales, en línea con la filosofía del seminario.

La III versión, enmarcada como un evento pre-Cop, tuvo como slogan “Navegando hacia la sostenibilidad”; con esto se buscó reflejar la visión y el compromiso de DIMAR en guiar a Colombia hacia un futuro marítimo sostenible, alineando nuestras acciones con los principios y metas globales discutidos en la COP 16. En el contexto de este seminario, “navegar” representa no solo el acto físico de movilizarse en nuestros océanos y costas, sino también la travesía conjunta hacia un desarrollo más sostenible, integrando ciencia, tecnología y políticas públicas que impulsen el uso responsable de los recursos marítimos.

Además, el eslogan encapsuló nuestra misión de asegurar un equilibrio entre el desarrollo económico y la protección del medio marino. Este equilibrio se traduce en prácticas que no solo benefician al sector marítimo, sino que aseguren que las generaciones futuras hereden mares sanos y productivos.

Bajo este escenario, el evento se realizó el 26 de septiembre en la Universidad Santiago de Cali, auditorio Pedro Elías Serrano; propiciándose espacios para presentar los resultados de las investigaciones realizadas por los Centros de Investigación del Pacífico y del Caribe. Estas colaboraciones permiten seguir impulsando la generación de conocimiento y su aplicación práctica desde el accionar de cada institución, contribuyendo así al desarrollo sostenible.

En el seminario se contó con una participación de 347 personas de las cuales asistieron de manera presencial de 206 personas representantes de 50 entidades entre gubernamentales del orden nacional, regionales, así como empresas del sector privado, la academia y la sociedad civil. De manera virtual se realizó un registro de 141 personas. Como resultado de este seminario, desde las diferentes Instituciones del orden Nacional y regional se manifestó el interés a aunar esfuerzos con la DIMAR, realizándose las siguientes propuestas de cooperación:

Institución	Temática
Gobernación de Nariño	Desarrollo de acuerdos para la elaboración de proyecto conjunto en Soluciones basadas en Naturaleza.
	Asesoría de DIMAR en el Diseño de una APP como Sistema de Alerta Temprana ante eventos extremos (Tsunami).
Alcaldía de Buenaventura	Desarrollo del estudio de sedimentación para el sector de Juanchaco y Ladrilleros.
WWF	Estudios conjuntos para mitigación de riesgos en Pacífico Colombiano
Fondo Acción - Parques Nacionales Naturales	Desarrollo de la "da Expedición Pacífico Sostenible en el año 2025.

Tabla 14. Propuestas de cooperación

1.8.19 16ª Conferencia de las Partes (COP16) de Convenio de Diversidad Biológica

Del 21 de octubre al 1 de noviembre de Participación destacada de la Dirección General Marítima (DIMAR) en la Zona Azul y la Zona Verde. En la Zona Azul, enfocada en negociaciones, DIMAR contribuyó en temas como biodiversidad marina y costera, especies invasoras, agua de lastre y bioincrustación. En la Zona Verde, centrada en difusión y divulgación, se realizaron seminarios y conversatorios relacionados con planificación espacial marina, resiliencia climática y sostenibilidad de recursos marinos.

En Zona Azul, DIMAR participó en los grupos de trabajo: biodiversidad marina y especies invasoras. Se aportó en la consolidación de la posición de Colombia en: Áreas Ecológica o Biológicamente Significativas. Se presentaron avances en gestión de aguas de lastre. En Zona Verde, se lideraron seminarios en materia marítima: Se destacó la Expedición Pacífico Sostenible, proyecto interinstitucional para monitorear ecosistemas marinos y evaluar servicios ecosistémicos.



1.8.20 Seminario Taller Nacional sobre el Protocolo de 1996 del Convenio de Londres

En la sede de la Dirección General Marítima el Seminario Taller Nacional sobre el Protocolo de 1996 del Convenio de Londres, organizado con el auspicio de la Organización Marítima Internacional (OMI) y en coordinación con la Embajada de Colombia en el Reino Unido y la Representación Permanente ante la OMI. Este evento tuvo como objetivo principal socializar y promover la adopción del Protocolo de 1996, abordando su relevancia jurídica y técnica para la prevención de la contaminación marina por vertimiento de desechos. El taller se estructuró en dos jornadas diferenciadas. El primer día estuvo dirigido a representantes de alto nivel de instituciones gubernamentales, como el Congreso de la República, enfocado en fortalecer la gobernanza oceánica y el liderazgo institucional. El segundo día se orientó hacia aspectos técnicos, capacitando a funcionarios en herramientas específicas para implementar el Protocolo. Entre los instructores destacados estuvieron Fredrik Haag, Director de la Oficina del Convenio de Londres de la OMI, y Gildardo Alarcón Daowz, Asesor de la Secretaría de Marina de México. Participaron entre 45 y 55 asistentes diarios de 18 entidades nacionales, quienes aportaron conocimientos técnicos y estratégicos. Las sesiones incluyeron análisis de casos de estudio de Chile y México, discusiones grupales sobre ventajas, desventajas y pasos para la implementación, así como recomendaciones para fortalecer el marco normativo y operativo del instrumento en Colombia. La OMI destacó el compromiso de Colombia con la rigurosidad del proceso de adhesión al Protocolo.

Se resaltaron las capacidades nacionales para aplicar el Convenio, fruto de esfuerzos regulatorios y técnicos previos, y consolidó la posición de Colombia como líder en la preservación del medio ambiente marino. DIMAR continuará liderando la socialización de los resultados, fortaleciendo la colaboración interinstitucional y avanzando hacia un marco normativo robusto y alineado con estándares internacionales.

1.8.21 Asistencia a la 9ª reunión del Grupo de Trabajo sobre Corrientes, Nivel del mar y Mareas (TWCWG9)

El objetivo de este grupo es proporcionar asesoramiento técnico y coordinación en asuntos relacionados con las mareas, los niveles de agua, las corrientes y los datos verticales, incluidos los modelos integrados de nivel de agua / datos actuales. Apoyar el desarrollo y el mantenimiento de especificaciones relacionadas en los organismos de la OHI y entidades no pertenecientes a la OHI.

Permitió a los participantes, compartir experiencias técnicas y científicas, analizar las mejores prácticas y lecciones aprendidas y fortalecer la cooperación internacional en temas de mareas, corrientes y su representación cartográfica. Además, se subrayó la importancia de coordinar esfuerzos globales para desarrollar herramientas y estándares que mejoren la navegación y promuevan la sostenibilidad en los océanos.

1.8.22 Participación en la 25ª reunión de la Comisión Hidrográfica Mesoamericana y del Mar Caribe (MACHC25)

La Comisión Hidrográfica del Mar Caribe y Mesoamérica MACHC es una Comisión Hidrográfica Regional dependiente de la Organización Hidrográfica Internacional la cual promueve los objetivos de la Organización al nivel regional de acuerdo con su capacidad consultiva, científica, y técnica. Esta Comisión se reúne cada año y tiene como propósito fundamental promover la cooperación técnica y la capacitación de levantamientos hidrográficos, cartografía marina e información náutica.

Colombia presentó su informe nacional de las actividades realizadas durante el año 2024 y a la vez, representó a la presidencia de la Comisión Hidrográfica Regional del Pacífico Sudeste, donde también realizó el reporte de sus actividades, así, como los logros, desafíos y oportunidades.

1.8.23 Participación en un Comité Técnico de IALA (Asociación Internacional de Ayudas a la Navegación y Autoridades de Faros)

En Saint-Germain-en-Laye, Francia, la Autoridad Marítima Colombiana, representada por el Señor teniente de Navío Manuel Sánchez, Jefe de Señalización del Río Magdalena, participa en el 19º Comité de Requerimientos y Administración de las Ayudas a la Navegación (ARM19) de la Organización Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima (IALA). El Comité ARM tiene la responsabilidad de revisar los estándares, guías y recomendaciones para la planificación, diseño, capacitación y gestión de las ayudas a la navegación. Organizado en tres grupos de trabajo, el comité aborda los requisitos de navegación, los servicios de información y la gestión de riesgos, enmarcado en cinco estándares de IALA para garantizar la seguridad y eficacia en navegación marítima.



Ilustración 76. Participación en un Comité Técnico de IALA



1.8.24 Participación y presentación de 5 documentos en la XXIII Reunión Ordinaria de la ROGRAM

DIMAR participó en la XXIII Reunión Ordinaria y el 41º Aniversario de la Red Operativa de Cooperación Regional entre Autoridades Marítimas de las Américas (ROGRAM). Esta reunión convoca a las autoridades marítimas de la región para discutir aspectos técnicos, internacionales y jurídicos de los instrumentos emanados de la Organización Marítima Internacional (OMI), promoviendo el intercambio de experiencias y la cooperación en la implementación de normas internacionales.



Ilustración 77. Participación en la XXIII Reunión Ordinaria de la ROGRAM

Propuestas Colombia: Modelo de Evaluación para el Reconocimiento Médico Integral/ Implementación STCW Regla I/9; Resultados del Proyecto Producir Información Técnico-Científica para la Protección del Medio Ambiente Marino en Zonas Marinas y Portuarias". Propuesta Elaboración de Documentos Estratégicos del Transporte Marítimo. Inclusión de un Punto Permanente sobre Género "Avances y Desafíos". Fortalecimiento Capacidades Técnicas en Servicios Meteorológicos Marinos conforme al Convenio SOLAS.

1.8.25 Participación en los diferentes escenarios mundiales sobre TSUNAMI auspiciados por UNESCO - COI.

Participación en el Programa de Formación en Sistemas de Alerta Temprana de Tsunamis y Productos Mejorados del PTWC, Planificación de Evacuación por Tsunami y el Programa Tsunami Ready de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental COI.

La participación de DIMAR en este Programa permitió conocer las buenas prácticas desarrolladas por Chile, así como capacitar al personal en procedimientos operativos estándar para la advertencia y respuesta de emergencia, basándose en las prácticas de

respuesta a tsunamis. La formación incluyó la planificación de evacuaciones por tsunamis, mapeo de inundaciones, y ejercicios de respuesta, con el objetivo de mejorar la preparación y resiliencia de las comunidades ante estos eventos.

1.8.26 Participación en la XV reunión de Capitanes de Puerto frontera Brasil, Colombia, Ecuador y Perú.

Con el desarrollo de estas reuniones se articulan procedimientos, se conocen las buenas prácticas y se tratan aspectos netamente de autoridad marítima que propenden por la seguridad regional. DIMAR fortalece los mecanismos de cooperación regional para la seguridad y el desarrollo en la región fronteriza.



Ilustración 78. Participación en la XV reunión de Capitanes de Puerto frontera Brasil, Colombia, Ecuador y Perú

1.8.27 Participación Mesa Intersectorial sobre Objetos Territoriales del Departamento Nacional de Planeación (DNP) y la ICDE

En el marco del CONPES 4007 "Estrategia Para el Fortalecimiento de la Gobernanza en el Sistema de Administración del Territorio", la Dirección General Marítima tiene la tarea de "elaborar el inventario de objetos territoriales, sus relaciones con otros objetos y las jerarquías entre ellos, según el marco normativo vigente" descrito en la línea de acción "5.3.1. Fortalecer la generación, estandarización e interoperabilidad de datos para avanzar hacia la disposición de información integral del territorio, que apoye las funciones del SAT".

En este sentido, la Infraestructura de Datos Espaciales (IDE) Marítima, Fluvial y Costera de la Dimar, cómo líder de la gestión de información espacial de la entidad, está trabajando en la caracterización de los Objetos Territoriales Marítimos y Costeros del territorio nacional, que corresponden a áreas en las que existen Derechos, Restricciones y/o Responsabilidades (DRR). Este proceso incluye la identificación de los objetos, la



descripción y el modelamiento bajo el estándar Land Administration Domain Model para Colombia (LADM_COL).

Para la vigencia 2024 se continuaron las labores con la publicación del objeto territorial Zonas de FONDEO, con apoyo de Grupo Servicio Hidrográfico y Señalización Nacional, y se inició la caracterización del objeto territorial "Zonas de Protección para Cables Submarinos" con la colaboración del Grupo de Litorales y Áreas Marinas. Adicionalmente, se encuentra en proyección un acto administrativo con el cual la Dimar adoptará, en el marco de sus funciones y competencias, el modelo núcleo de LADM_COL para la estandarización de los Objetos Territoriales del sector marítimo y costero.

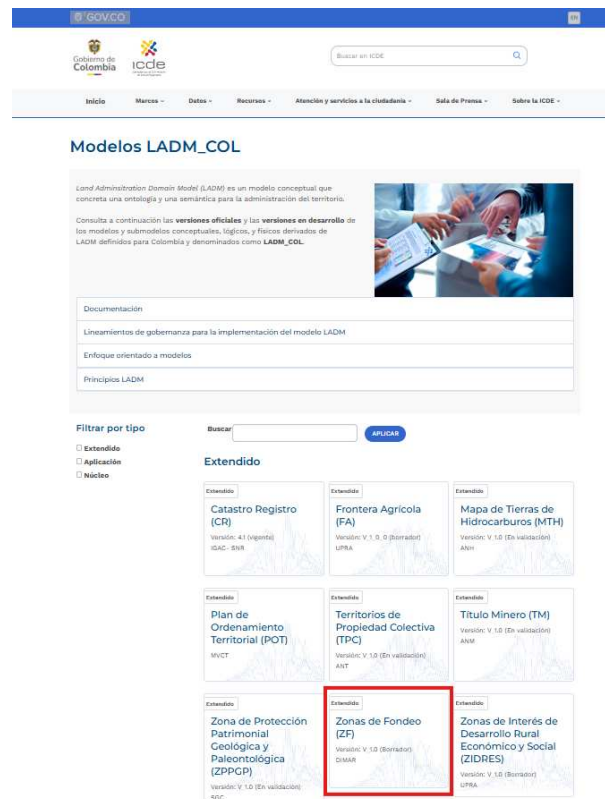


Ilustración 79. Participación Mesa Intersectorial

La participación de la Dimar en este escenario permitirá organizar y entender mejor la estructura territorial de Colombia, identificando las unidades espaciales que deben ser consideradas en las políticas de ordenamiento y desarrollo territorial. Esta definición permitirá facilitar la toma de decisiones en cuanto a la asignación de recursos, la planificación del uso del suelo, la infraestructura, la preservación ambiental y la implementación de proyectos específicos en cada región.

1.8.28 Participación Comité Técnico de Normalización 028 del INCONTEC: revisión y adopción Norma Técnica Colombiana (NTC) 5662

La gran mayoría de normas técnicas de la Organización Internacional de Normalización

(ISO) son adoptadas a través del Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación (INCONTEC) a través de una NTC aplicable al país, diversas normas ISO relacionadas con temas geográficos han sido normalizadas y/o actualizadas mediante enmiendas de la versión original. Por esta razón, entidades del orden nacional participan en la revisión de normas internacionales con el objetivo de estructurar, adaptar y actualizar su contenido a los documentos técnicos nacionales. Desde el mes de julio del presente año la Dimar a través de su Infraestructura de Datos Espaciales (IDE) ha participado activamente en la revisión y adopción de la norma NTC 5662 “Información geográfica. Especificaciones técnicas de productos geográficos”, traducida de la norma ISO 19131:2023. Este proceso convocó a entidades como el Servicio Geológico, la UPME, UPRA y UAECD/IDECA, a integrar el grupo de trabajo que periódicamente se reunió para debatir y definir el contenido del documento en cuestión. Este y las demás normas para el manejo de datos geográficos tendrán como finalidad dar los lineamientos a las entidades del orden nacional que generan productos geográficos.

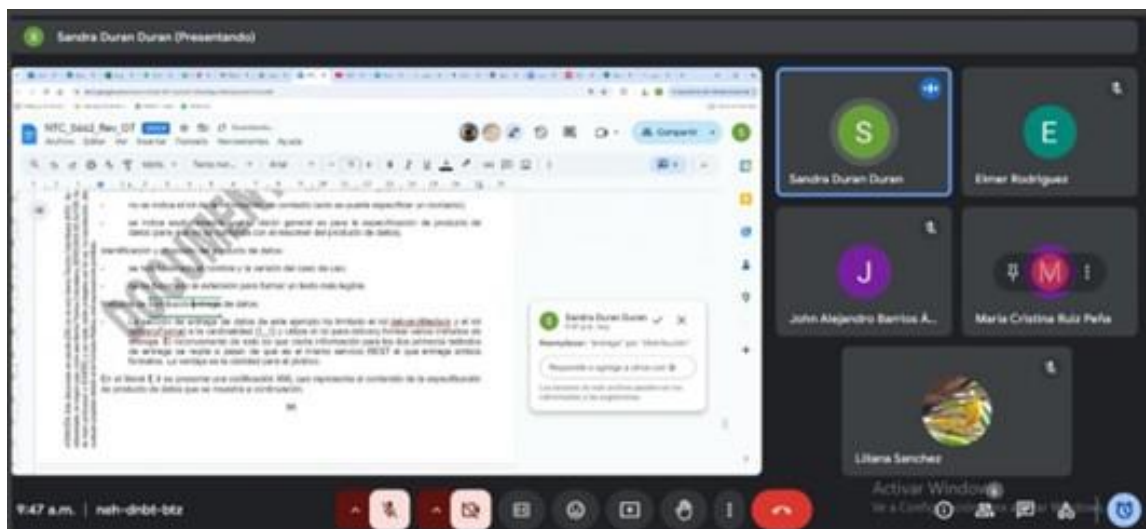


Ilustración 80. Participación Comité Técnico de Normalización 028 del INCONTEC

La normalización de la NTC 5662 tiene como propósito mejorar el manejo de la información geográfica en Colombia, asegurando que sea precisa, accesible, interoperable y útil para diversos fines, desde la formulación de políticas hasta la investigación y la planificación del territorio, contribuyendo además al desarrollo y consolidación de las IDEs en Colombia, proporcionando un marco para la estandarización y organización de la información geoespacial a nivel nacional.



2. Indicadores de Política Pública



Actualmente la entidad reporta a través de la plataforma “sisconpes” trece (13) indicadores de política pública, que responden a los compromisos adquiridos en cuatro (4) documentos CONPES:

- a. CONPES 3990/2020 “Colombia Potencia Bioceánica Sostenible al 2030”.
- b. CONPES 3982/2020 “Política Nacional Logística”.
- c. CONPES 4058/2021 “Para reducir las condiciones de riesgo de desastres y adaptarse a los fenómenos de Variabilidad Climática”
- d. CONPES 4075/2022 “Política de Transición Energética”.

2.1 CONPES 3990/2020 “Colombia Potencia Bioceánica Sostenible al 2030”

En el Plan de acción y seguimiento de esta política la Entidad participa de forma directa con cinco (5) acciones, de las cuales dos (2) alcanzaron el 100% de cumplimiento en el primer semestre de 2024, y las tres (3) restantes continúan en desarrollo mostrando un avance significativo.

En la valoración global la Entidad va en un 88% de cumplimiento de los compromisos de acuerdo con el siguiente detalle por acción:

- 1) “Actualización normatividad marítima” alcanzó un nivel de cumplimiento del **100%**, producto de la entrega oficial del anteproyecto del código marítimo y la exposición de motivos al Ministerio de Defensa Nacional, para su respectivo trámite legislativo.
- 2) “Estaciones de control de tráfico marítimo – ECTVM, instaladas y en operación”, mantiene a la fecha un nivel de cumplimiento del 90,91% sustentado en la instalación de 10 ECTVM en operación, la Estación No.11 corresponde a la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Guapi; actualmente en desarrollo, su culminación permitirá alcanzar la meta final propuesta para el indicador de 11 estaciones.
- 3) La acción “Incrementar los medios que permitan incrementar las capacidades para realizar la investigación científica marina” presenta un nivel de cumplimiento del **93,33%**, correspondiente a 14 buques de investigación científica marina. Con el proyecto del buque No. 15 (ARC Simón Bolívar) se cumple la meta del 100%; dicho proyecto presenta una ejecución del 99%, quedando pendiente la liquidación del contrato, está previsto se consolide para el siguiente periodo de reporte, con lo cual se cerrará la acción.
- 4) La acción “Elaborar documentos de orientación para la planificación espacial marino costera”, se encuentra al **38,43%** de cumplimiento, sustentado en la elaboración de 3 documentos técnicos de orientación para la planificación espacial marino costera (Cartagena, Coveñas, Tumaco) y el levantamiento de



información técnica de 4 capitanías de puerto adicionales (Buenaventura, Guapi, San Andrés y Santa Marta), de los 12 documentos planteados como meta para el indicador.

- 5) La acción “Realizar propuesta de ordenamiento de playas con vocación turística” alcanzó en el primer semestre de 2024 un nivel de cumplimiento del **100%**, sustentado en las propuestas de zonificación de las 140 playas con vocación turística previstas como metas en el indicador.

2.2 CONPES 3982/2020 “Política Nacional Logística”.

La entidad asumió en este CONPES el compromiso de desarrollar e implementar la Ventanilla Única Marítima (VUM). El nivel de avance aprobado es del 84%, sustentado en el desarrollo conceptual de la estructura de la VUM, el diseño de la Arquitectura SITMAR 5.0, y a su desarrollo e implementación.

Durante el 2024 el indicador presentó un aumento del 40% de cumplimiento, producto de las mejoras del SITMAR 4.0 en cuanto a los procedimientos de arribo, estadía y zarpe de naves, así como la socialización de los desarrollos realizados a los usuarios directos e indirectos de la plataforma SITMAR 5.0.

2.3 CONPES 4058/2021 “Política Pública para reducir las condiciones de riesgo de desastres y adaptarse a los fenómenos de Variabilidad Climática”.

En el 2021 la Dirección General Marítima participó en la elaboración de este CONPES, comprometiéndose a ejecutar seis 6 acciones puntuales. El nivel de cumplimiento de estas a corte segundo semestre del 2024 es del 73%. A continuación, se relaciona el estado actual de cada compromiso:

- 1) La acción “Implementar el Plan de Apertura de Datos Oceanográficos y de Meteorología Marina de la Dirección General Marítima, para su uso en la toma de decisiones”, alcanzó un **100%** de avance acumulado, sustentado en 21 variables abiertas que corresponden a la meta final del indicador.
- 2) La acción “Contribuir al entendimiento y seguimiento de eventos tipo ENOS en el Pacífico sudeste, mediante la realización de cruceros de investigación”, mantiene un avance del **33,33%**, correspondiente a los 2 cruceros de investigación científica realizados hasta la fecha de los 6 previstos como meta del indicador para el 2026. Se adelanta plan de trabajo para la realización del 3er crucero ERFEN.
- 3) Para la acción “Elaborar informes sobre las condiciones océano - atmosféricas para las cuenca caribe y pacífico de las aguas jurisdiccionales colombianas como insumo para la variabilidad Climática” se reporta un cumplimiento del **100%** de la

meta final, sustentado en la elaboración y publicación de 12 informes establecidos como meta del indicador.

- 4) La acción “Monitorear las condiciones océano-atmosférico del pacífico colombiano incorporando más variables enfocadas a dar respuesta a las necesidades de investigación sobre los fenómenos de variabilidad climática evidenciados”, tiene un nivel de cumplimiento del **66,66%**, sustentado por medio de la elaboración y publicación de 48 monitoreos con las especificaciones requeridas, de los 72 previstos como meta para el 2026.
- 5) En la acción “Incorporar y actualizar productos y servicios asociados a actividades de vigilancia integrada de oscilaciones climáticas de distinta periodicidad con el fin de fortalecer la plataforma VIENOS”, se obtiene un nivel de avance del **80%**, sustentado en 16 productos/servicios incluidos o actualizados en la plataforma en VIENOS, de los 21 previstos como meta del indicador al 2026.
- 6) La acción “Generar boletines técnicos sobre las condiciones climáticas en Colombia buscando robustecerlos en términos de incorporar nuevas variables, así como hacer análisis integrados que permita ver la interrelación del componente físico, con los componentes oceanográficos, atmosféricos, químicos y biológicos” presenta un nivel de cumplimiento del **58,33%**, correspondiente a 42 boletines elaborados y publicados, de los 72 programados como meta final del indicador.

2.4 CONPES 4075/2022 “Política de Transición Energética”.

La entidad asumió en este CONPES el compromiso de “Definir las reglas y ejecutar el mecanismo que permita la asignación de áreas marítimas para el desarrollo de los proyectos de energía eólica costa afuera”. El nivel de avance acumulado en esta acción es de 55%.

Durante el 2024 el indicador presentó un aumento del 15%, producto del avance en la definición del marco regulatorio para la ejecución del primer proceso competitivo de asignación de áreas marítimas para proyectos de energía eólica costa afuera. Se presentará avance porcentual del indicador a partir de la experiencia del primer proyecto.



3. Situación de los recursos



3.1 Gestión Presupuestal

Con fundamento en Ley 2342 del 15 de diciembre de 2023, por la cual se decreta el Presupuesto de Rentas y Recursos de Capital y Ley de Apropriaciones para la vigencia fiscal del 1 de enero al 31 de diciembre de 2024 y su Decreto reglamentario No. 2295 del 29 diciembre de 2023, que incluye a la Dirección General Marítima, asignando las apropiaciones por \$ 215.651.000.000.

- Presupuesto y ejecución presupuestal

Tipo de gasto	Apropiación vigente 2024	Compromisos	%	Obligado	%
Funcionamiento	\$ 165.985	\$ 144.938	87,32%	\$ 107.919	65,02%
Inversión	\$ 49.666	\$ 29.472	59,34%	\$ 20.196	40,66%
Total	\$ 215.651	\$ 174.410	80,88%	\$ 128.115	59,41%

*Cifras en miles de pesos

Tabla 15. Presupuesto y ejecución presupuestal

El detalle por concepto de la ejecución presupuestal se relaciona así:

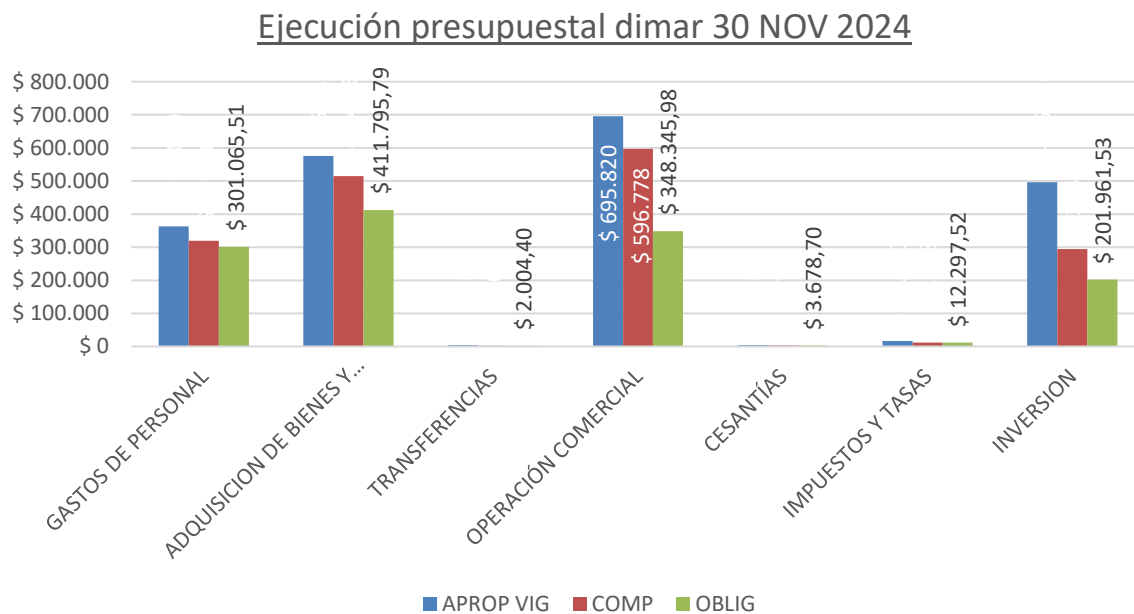


Ilustración 81. Ejecución presupuestal

- Reserva presupuestal

La Reserva presupuestal constituida a 31 de diciembre de 2023, acumulada corresponde a un total \$5.548.990.864,55 representados en un 2.90% de los recursos asignados para el año 2023, de la siguiente forma:



Concepto	Apropiación 2023	Valor Reserva Constituida	Valor Reserva Pagada	Reducción	Pendiente Por Ejecutar
Funcionamiento	\$ 151.978	\$ 2.305	\$ 2.107	\$ 198	\$ 0
Inversión	\$ 39.576	\$ 3.244	\$ 2.559	\$ 685	\$ 0
TOTAL	\$ 191.554	\$ 5.549	\$ 4.666	\$ 883	\$ 0

*Cifras en miles de pesos

Tabla 16. Reserva presupuestal

La reserva presupuestal constituida, menos sus reducciones, conforme la gestión realizada, fue pagada en su totalidad hasta el mes de julio de la vigencia 2024.

- Cuentas por pagar

Las cuentas por pagar constituidas a 31 de diciembre de 2023, acumuladas corresponden a un total de **\$29.232.853.411,60** representados en un **15.26%** de los recursos asignados para el año 2023, de la siguiente forma:

Concepto	Apropiación 2023	Valor Cxp Constituida	Valor Cxp Pagada
Funcionamiento	\$ 151.978	\$ 14.205	100%
Inversión	\$ 39.576	\$ 15.028	100%
TOTAL	\$ 191.554	\$ 29.233	100%

*Cifras en miles de pesos

Tabla 17. Cuentas por pagar

Las cuentas por pagar constituidas en la vigencia 2023, quedaron pagadas en su totalidad en un 100%, cumpliendo los plazos establecidos para pago por el Ministerio de Defensa Nacional.

3.2 Gestión Contractual

En cumplimiento de la normativa vigente, durante el año 2024 se elaboró y publicó el Plan Anual de Adquisiciones (PAA) como herramienta de planeación que permite facilitar, identificar, registrar, programar y divulgar necesidades de bienes, obras y servicios, y a su vez generar alertas sobre la ejecución de los recursos, el cual puede ser consultado en el siguiente enlace <https://community.secop.gov.co/Public/App/AnnualPurchasingPlanEditPublic/View?id=523364>

En lo adelantado de 2024 se han desarrollado aproximadamente 349 procesos de contratación, en donde la contratación directa concentró un 72,78% de los procesos adelantados con 254 procesos; los procesos de acuerdos marco de precios y mínima cuantía representaron el 16,91% con 59 procesos, los contratos resultantes de grandes superficies, selección abreviada subasta, selección abreviada menor cuantía y concursos por mérito representan el 10,31% restante.

Es importante observar que la contratación de bienes y servicios con características técnicas uniformes y de común utilización, a través de la Tienda Virtual del Estado Colombiano (acuerdo marco de precios, grandes superficies y agregación de demanda), redundó en el desarrollo de procesos más ágiles.

Modalidad	2023	2024	%
Contratación directa	420	254	72,78%
Licitación pública	2	2	0,57%
Acuerdo marco de precios	4	4	1,15%
Mínima cuantía	40	55	15,76%
Grandes superficies	5	10	2,87%
Selección abreviada subasta	6	4	1,15%
Selección abreviada menor cuantía	44	19	5,44%
Concurso de Méritos	1	1	0,29%
Total	522	349	100%

Tabla 18. Procesos de contratación adelantados por vigencia

3.3 Composición del talento humano

Para el cumplimiento de la misión la Dirección General Marítima cuenta con una nómina de 994 funcionarios, compuesta por personal ARC-Dimar, Civil y de ARC, como se presenta en la ilustración 81. En donde se evidencia que un 63% de la nómina de Dimar corresponde a personal ARC y el 37% restante corresponde al personal civil.

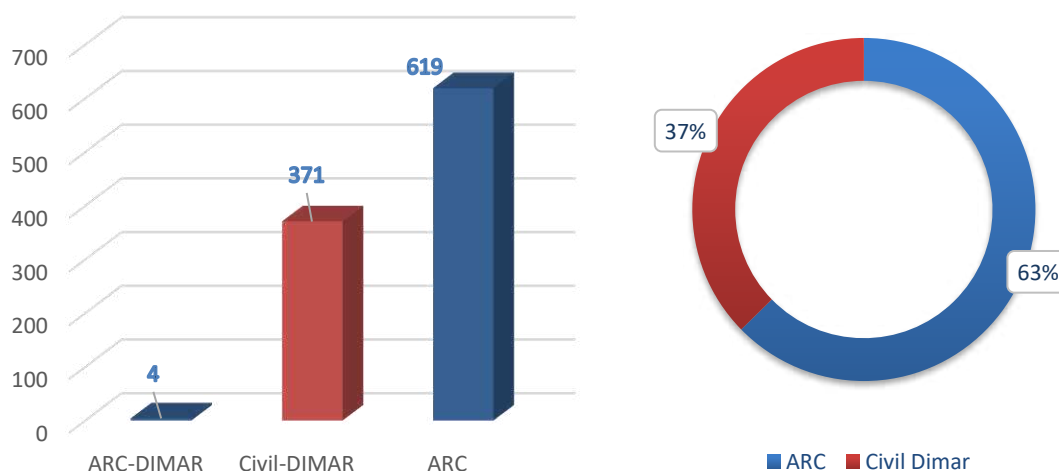


Ilustración 81 Composición del talento humano

Frente a la distribución de nivel de empleo del personal ARC, un 69,5% corresponde al grado suboficial, un 25,5% al grado oficial y un 4,97% a los grados asistenciales, técnicos e infantes de marina, la ilustración 82 presenta el nivel de empleo de ARC de la siguiente forma:



Nivel de empleo ARC

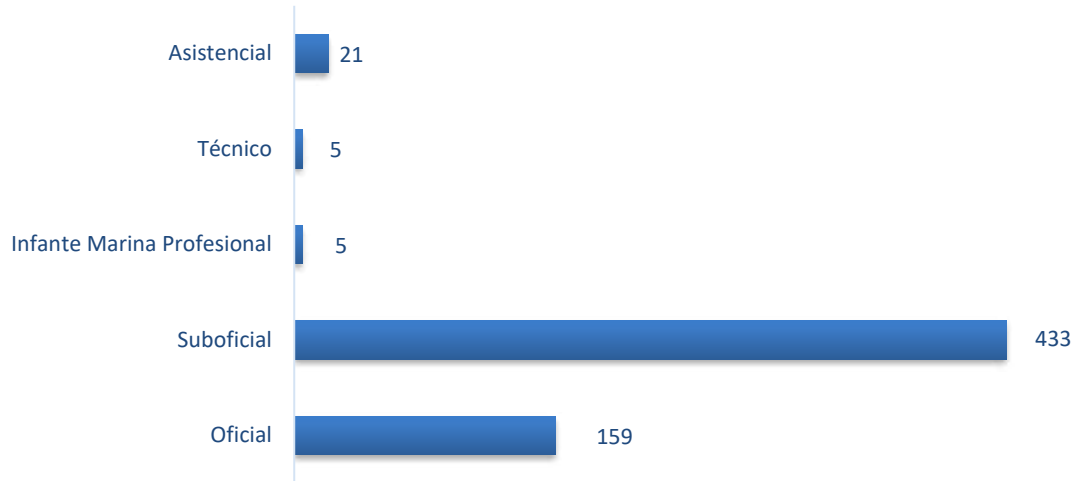


Ilustración 82 Nivel de empleo ARC

Frente al personal civil de la Dirección General Marítima la ilustración 83 presenta el nivel de empleo distribuido de la siguiente forma:

Nivel de empleo Civil- Dimar

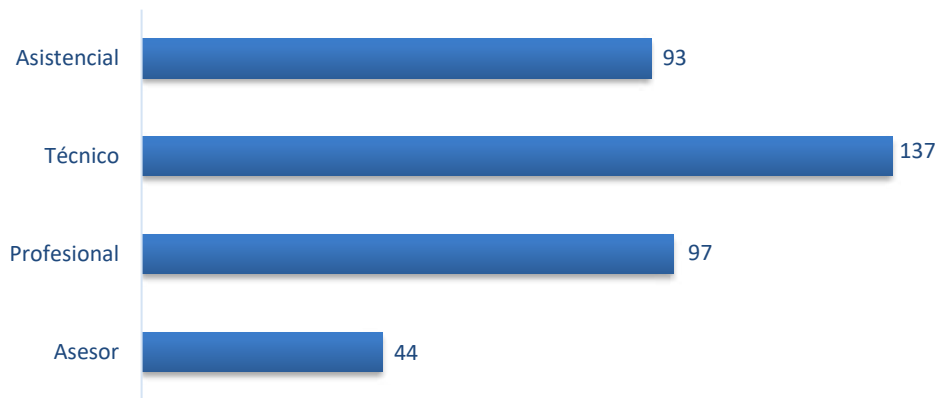


Ilustración 83 Nivel de empleo Civil-Dimar



Ministerio de Defensa Nacional
Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

Informe de Gestión **2024**

Ministerio de Defensa Nacional
Dirección General Marítima

Carrera 54 N° 26-50 CAN Bogotá D.C. Colombia

Línea Gratuita de Atención al Ciudadano 018000115966

Línea Anticorrupción y Antisoborno 018000911670

Línea de Atención al Ciudadano en Bogotá (+57) 601 3286800

Conmutador (+57) 601 2200490

dimar@dimar.mil.co

www.dimar.mil.co