



Ministerio de Defensa Nacional
Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana



Informe de gestión

2022

www.dimar.mil.co

Informe de gestión

2022

Ministerio de Defensa Nacional



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

INFORME DE GESTIÓN

2022

Ministerio de Defensa Nacional

Dirección General Marítima

Vicealmirante John Fabio Giraldo Gallo

Director General Marítimo

Capitán de Navío Pedro Javier Prada Rueda.

Coordinador General Dimar

Capitán de Navío Gary Edwin Parada

Subdirector de Desarrollo Marítimo

Capitán de Navío Gary Javier González Núñez

Coordinador Grupo de Planeación

Capitán de Navío Mario Alex Cabezas Hinestroza

Subdirector de Marina Mercante

Capitán de Fragata Grace Patricia Durán de las Salas

Subdirectora Administrativo y Financiero

Profesional de Defensa Marco Antonio Olier Mendoza

Responsable Área Seguridad Integral Marítima y Portuaria

Compilación y análisis

Área del Sistema de Gestión Institucional

Grupo de Planeación

Funcionarios de la Dirección General Marítima

Edición y concepto gráfico

Área del Sistema de Gestión Institucional

Área de Estadística y Estudios Económicos

Fotografía

Banco de Imágenes Dimar

Editorial: Dimar



El informe de gestión se encuentra bajo una Licencia Creative Commons Atribucion-No Comercial-Compartir Igual 4.0 Unported.

Dirección General Marítima. (2022). *Informe de gestión. 2022*: Formato digital. Editorial Dimar. Bogotá, D. C., Colombia.

El informe de gestión es una publicación institucional de la Dirección General Marítima (Dimar). Es de carácter técnico, investigativo e informativo; emitido anualmente y dirigido al sector marítimo, 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.

Abril 2023, Bogotá, D. C., Colombia.

Tabla de contenido

1. Introducción	13
2. Marco estratégico.....	15
Objetivo No. 1 Direccionar y promocionar el desarrollo seguro y sostenible de las actividades marítimas.....	18
Objetivo No. 2 Incidir en el ámbito nacional e internacional para consolidar los intereses marítimos.....	40
Objetivo No. 3 Dinamizar el modelo operacional.....	50
Objetivo No. 4 Fortalecer el marco normativo que regula el ejercicio de la autoridad.....	53
Objetivo No. 5 Propender por la sostenibilidad integral de la Entidad.....	61
Objetivo No. 6 Potenciar la gestión del talento humano	67
Objetivo No. 7 Implementar la transformación tecnológica de la Entidad	71
Objetivo No. 8 Consolidar una infraestructura sustentable	82
3. Dimar en cifras.....	86
4. Indicadores de política pública	101

Lista de figuras

Figura 1. Mapa Estratégico Dimar	15
Figura 2. Portafolio estratégico Dimar.....	16
Figura 3. Modelo fotogramétrico tridimensional y ortofotomosaico	19
Figura 4. Libro "Galeón San José", publicado por la Dirección General Marítima - Dimar	20
Figura 5. Apartado del Libro "Galeón San José"	20
Figura 6. Sección donde se cuenta la historia del Galeón San Jose	21
Figura 7. Imágenes del Ortofotomosaico.....	21
Figura 8. Sección de las imágenes de la historia de Cartagena en el Siglo XVII.....	22
Figura 9. Área general de nominación – Anexo A – Resolución 40284 – 2022.....	24
Figura 10. Modulo fluvial en el Sitmar.....	25
Figura 11. Resultados implementación títulos y licencias digitales	26
Figura 12. Resultados de la herramienta "MSA"	28
Figura 13. Resultados de la herramienta Mapas de Riesgo.....	29
Figura 14. Actividades de preparación para el ejercicio de simulación en instalaciones Dimar	30
Figura 15. Situación hipotética en instalaciones de la ANH.....	31
Figura 16. Ejecución ejercicios de tsunami en el CNAT	32
Figura 17. Sistemas de acceso a las instalaciones portuarias en Estados Unidos.....	33
Figura 18. Lanzamiento Cartografía Oficial del Archipiélago de Malpelo	34
Figura 19. Izquierda: Participantes Taller Componente Recursos Derecha: Jornada Taller Componente Seguridad Aplicación PNC	35
Figura 20. Resumen del Proyecto de Fortalecimiento del Servicio Hidrográfico Nacional	35
Figura 21. Resumen del Proyecto de Ventanilla Única Marítima.....	36
Figura 22. Resumen del proyecto de planificación y ordenamiento de litorales y áreas marinas colombianas.....	36
Figura 23. Localización del área de estudio CP05 - Localización del área de estudio CP09	37
Figura 24. Usos y/o actividades en jurisdicción de CP01.....	38
Figura 25. Reunión de capitánías de Puerto Fronterizas - Colombia, Perú, Brasil y Ecuador	45
Figura 26. Participantes del taller regional para la implementación del convenio de.....	46
Figura 27. Lanzamiento publicación Compilación Oceanográfica de la Cuenca Pacífica Colombiana: Tomo II.....	48
Figura 28. Resultados del Índice de Desempeño Institucional - IDI para Dimar 2019-2022	50
Figura 29. Distribución de gastos de funcionamiento a diciembre año 2022	63
Figura 30. Distribución de gastos de inversión diciembre año 2022.....	63
Figura 31. Comparación del género del talento humano vinculado a la Dimar en 2022	68
Figura 32. Puestos vacantes en la Dirección General Marítima para la vigencia 2022.....	69
Figura 33. Impactos con la puesta en producción de desarrollos del Proyecto Simam.	71
Figura 34. Aplicación para teléfonos móviles "Navega Seguro".....	76
Figura 35. Portal colombiano de datos oceanográficos y de meteorología marina de acceso abierto.....	78
Figura 36. Resumen del Proyecto Nacional de Archivo	79

Figura 37. Resumen del proyecto de desarrollo e integración tecnológica para la gestión de la marina mercante.....	79
Figura 38. Resumen del proyecto para el Plan Estratégico de Tecnologías de la Información (PETI)	80
Figura 39. Corte de cinta en el acto inaugural del nuevo edificio del CIOH Caribe “CN Alex Fernando Ferrero Ronquillo”	82
Figura 40. Ceremonia de bautizo y botadura del ARC Simón Bolívar	83
Figura 41. Resumen del proyecto para el nuevo CIOH	84
Figura 42. Resumen del proyecto para la adquisición del buque de investigación científica marina.....	84
Figura 43. Resumen del proyecto para la capitanía de puerto de Turbo	85
Figura 44. Dimar en Cifras: Leyes con Incidencia en el sector marítimo	86
Figura 45. Dimar en cifras: Decretos con incidencia en el sector marítimo.....	87
Figura 46. Dimar en Cifras: Sistema de Señalización Marítima	88
Figura 47. Dimar en cifras: Zonificación y caracterización de playas con vocación turística	89
Figura 48. Dimar en cifras: Ordenamiento de Litorales y Áreas Marinas	90
Figura 49. Dimar en cifras: Investigación Científica Marina	91
Figura 50. Dimar en cifras: Seguridad Integral Marítima.....	92
Figura 51. Dimar en cifras: Publicaciones Náuticas.....	93
Figura 52. Dimar en cifras: Cartografía Náutica.....	94
Figura 53. Dimar en cifras: Levantamientos Hidrográficos	95
Figura 54. Dimar en cifras: Gente de Mar	96
Figura 55. Dimar en cifras: Naves y Artefactos Navales	97
Figura 56. Dimar en cifras: Transporte Marítimo y Fluvial.....	98
Figura 57. Dimar en cifras: Infraestructura de Datos Espaciales - IDE.....	99
Figura 58. Dimar en cifras: Gestión Jurídica	100

Lista de tablas

Tabla 1 Eventos que activaron el Protocolo Nacional de Detección y Alerta por Tsunami en 2022	33
Tabla 2. Resumen de resultados obtenidos por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe en términos de planificación y ordenamiento de litorales y áreas marinas	37
Tabla 3. Resumen de resultados obtenidos por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico en términos de planificación y ordenamiento de litorales y áreas marinas ..	38
Tabla 4. Ejecución presupuestal año 2022 corte diciembre	62
Tabla 5. Constitución de la reserva presupuestal	64
Tabla 6. Constitución de las cuentas por pagar	64
Tabla 7. Constitución de la reserva presupuestal	64
Tabla 8. Constitución de las cuentas por pagar	65
Tabla 9. Comparativo de resultados vigencias 2018 a 2022 al mes de diciembre	65
Tabla 10. Distribución de la planta de personal de Dimar por grado	68

Lista de siglas y acrónimos

ACP: Asociación Colombiana de Petróleo
AEC: Asociación de Estados del Caribe
Amerp: Acuerdo sobre Medidas de Estado Rector del Puerto
ANH: Agencia Nacional de Hidrocarburos
ANLA: Autoridad Nacional de Licencias Ambientales
BIC: Bien de Interés Cultural
Caata: Comité Andino de Autoridades del Transporte Acuático
CAN: Comunidad Andina
Cecoldo: Centro Colombiano de Datos Oceanográficos
CMAR: Corredor Marino de Pacífico
Conpes: Consejo Nacional de Política Económica y Social
Cotectmar: Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval Marítima y Fluvial
CPC: Cuenca Pacífica Colombiana
CPPS: Comisión Permanente del Pacífico Sur
DANE: Departamento Administrativo Nacional de Estadística
Dimar: Dirección General Marítima
DNBC: Dirección Nacional de Bomberos de Colombia
DNP: Departamento Nacional de Planeación
FAO: Por sus siglas en inglés de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura
Furag: Formulario Único del Reporte de Avances a la Gestión
GEI: Gases de Efecto Invernadero
GISIS: Sistema Integrado Global de Información de Transporte Marítimo
Grasp: Comité Alianza Regional del Sistema Mundial de Observación de los Océanos para el Pacífico Sudeste
Icontec: Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación
IDE: Infraestructura de Datos Espaciales
IDI: Índice de Desempeño Institucional
IFAW: Por sus siglas en inglés del Fondo Internacional para el Cuidado Animal
Invemar: Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras
IPS: Instituciones Promotoras de Salud
ISO: International Standard Organization (Organización de Estándares Internacionales)
LEC: Licencia de Explotación Comercial
MAMLa: Red de Mujeres de Autoridades Marítimas de América Latina
MDN: Ministerio de Defensa Nacional
MIPG: Modelo Integrado de Planeación y Gestión
MME: Ministerio de Minas y Energía de Colombia

MSA: Mapas de Sensibilidad Ambiental
MSI: Información de Seguridad Marítima
NOAA: Oficina Nacional de Administración Oceánica y Atmosférica
NTC: Norma Técnica Colombiana
OMI: Organización Marítima Internacional
PAAC: Plan Anticorrupción y de Atención al Ciudadano
PED: Plan Estratégico de Desarrollo PED
PES: Plan Estratégico Sectorial
PETI: Plan Estratégico de Tecnologías de la Información
Pigccsd: Plan Integral de Gestión del Cambio Climático Sector Defensa
PND: Plan Nacional de Desarrollo
Pnoec: Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros
PRFV: Plástico Reforzado Fibra de Vidrio
RCTA: Reunión Consultiva del Tratado Antártico
RedMPOMM: Red de Medición de Parámetros Oceanográficos y de Meteorología Marina
Remac: Reglamento Marítimo Colombiano
Rocram: Red Operativa de Cooperación Regional Entre Autoridades Marítimas de las Américas
Senalmar: Seminario Nacional del Mar
Sgdea: Sistema de Gestión Documental
Sidacam: Sistema de Identificación Acústico y Clasificación Autónoma de blancos Bajo el Mar
Simam: Sistema de Integración Tecnológica para la Marina Mercante-Simam
Simec: Sistema de Mejoramiento Continuo de Dimar
Sitmar: Sistema Integrado de Transporte y Tráfico Marítimo
Sndat: Sistema Nacional de Detección y Alerta de Tsunami
Ungrd: Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres
Usaid: Por sus siglas en inglés de la Agencia de cooperación de EE. UU.
USGC: Por sus siglas en inglés del Programa Internacional de Protección Portuaria de Guardacostas de Estados Unidos
WWF: Por sus siglas en inglés del Fondo Mundial para la Naturaleza

1. Introducción

Como Director General Marítimo me complace presentar de manera oportuna y transparente el informe de gestión de la vigencia 2022, que consolida los principales resultados con los cuales la Dirección General Marítima (Dimar) aporta al desarrollo económico, social y científico del país, bajo las premisas de rigor técnico, eficiencia, control, vigilancia y alto desempeño.

Los resultados de esta gestión estuvieron enfocados al cumplimiento de las metas y los compromisos de la entidad en el Plan Nacional de Desarrollo (PND), Plan Estratégico Sectorial (PES), Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros – PNOEC, Conpes 3982 “Política Nacional Logística”, Conpes 4058 “Política Pública para reducir las condiciones de riesgo de desastres y adaptarse a los fenómenos de Variabilidad Climática” y del Plan de Acción Institucional.

Este informe inicia con el Direccionamiento Estratégico y la presentación del Plan Estratégico de Desarrollo PED 2042, documento aprobado y publicado durante el año 2022, el cual define la hoja de ruta de la Autoridad Marítima como aporte a la construcción del país marítimo. Este Plan establece ocho objetivos estratégicos, sobre los cuales se presentan los principales logros de la entidad tanto en gestión como el avance de proyectos de inversión.

El primer objetivo “Direccionar la promoción y desarrollo seguro y sostenible de las actividades marítimas” consolida los resultados alcanzados en Patrimonio Cultural Sumergido, proyectos eólicos *offshore*, transporte marítimo y fluvial, herramientas para prevenir y mitigar riesgos por contaminación marina, Plan Nacional de Contingencias, cartografía náutica y otros.

El segundo objetivo “Incidir el ámbito nacional e internacional para consolidar los intereses marítimos” presenta la agenda internacional desarrollada con diferentes organismos como la Organización Marítima Internacional (OMI), la Red Operativa de Cooperación Regional Entre Autoridades Marítimas de las Américas (Rocram), la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), el Taller Regional para la implementación del Convenio de Gestión del Agua de Lastre en la Región del Gran Caribe y la Red de Mujeres de Autoridades Marítimas de América Latina (Mamla).

El tercer objetivo “Dinamizar el Modelo Operacional Dimar” relaciona la gestión para mejorar la eficiencia y la calidad en la prestación de los servicios, demostrada en el Índice de Desempeño Institucional Dimar y la Certificación Antisoborno.

El cuarto objetivo “Fortalecer el marco normativo que regula el ejercicio de la autoridad” presenta los resultados sobre la construcción y actualización del marco normativo y

reglamentario con el propósito de brindar seguridad jurídica, uniformidad de criterios, transparencia y contribución a la competitividad del sector.

El quinto objetivo “Propender por la sostenibilidad integral de la entidad” consolida la gestión de la entidad relacionada con el equilibrio financiero, medioambiental y social como factores indispensables para la sostenibilidad institucional.

El sexto objetivo “Potenciar la gestión del Talento Humano” presenta la Certificación “GREAT PLACE TO WORK” como un resultado de la gestión de Talento Humano como factor estratégico de la Dirección General Marítima.

El séptimo objetivo “Implementar la Transformación tecnológica de la entidad”, presenta los resultados de la gestión institucional en los temas de información y comunicaciones como son: el Sistema de Integración Tecnológica para la Marina Mercante (Simam), la Herramienta Evida, la APP “Navega Seguro”, la Infraestructura de Datos Espaciales Marítima, Fluvial y Costera, el Portal de Datos Abiertos de Oceanografía y Meteorología Marina de Colombia.

Por último, el Octavo objetivo “Consolidar una Infraestructura sustentable” consolida el desarrollo de importantes proyectos de infraestructura y medios navales como son el Nuevo Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe y el Buque de Investigación Científica Marina ARC Simón Bolívar.

La Autoridad Marítima comprometida con el desarrollo socioeconómico del país, mantendrá la coordinación permanente con la Armada Nacional siguiendo las directrices del Ministerio de Defensa y del Gobierno Nacional para garantizar el cumplimiento de su misión, de cara a un mejoramiento continuo para su talento humano y *stakeholders*.

2. Marco estratégico

La Dimar como responsable de ejercer la autoridad marítima dirigiendo, coordinando y controlando las actividades marítimas con seguridad integral, rigor técnico, calidad de servicio; soportado en el principio de sostenibilidad para contribuir al crecimiento del país y desarrollo de sus intereses marítimos, durante el año 2022 publicó el Plan Estratégico de Desarrollo PED 2042, resultado de una construcción participativa de los diferentes sectores del gremio marítimo y de todos los niveles de la entidad.

El Plan Estratégico de Desarrollo PED 2042 fortalece la construcción del país marítimo y contribuye al posicionamiento de Colombia como Potencia Bioceánica, es la hoja de ruta de la Entidad para los próximos 20 años. Este PED 2042, establece la visión de futuro de la Entidad, así como las herramientas y medios requeridos para su materialización.

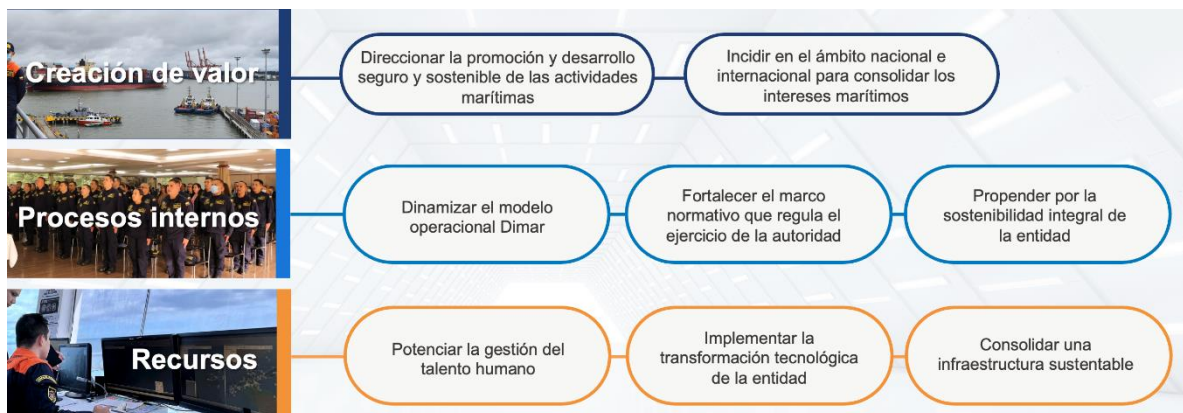


Figura 1. Mapa Estratégico Dimar

El mapa estratégico, se presenta bajo tres dimensiones: recursos, procesos internos y creación de valor. La visualización desde su dimensión de recursos hasta su dimensión de generación de valor establece que la Dimar, a través de mejores funcionarios, así como de herramientas tecnológicas e infraestructura física y medios navales de vanguardia, desarrollará con mayor celeridad y eficiencia sus procesos, generando allí los espacios para la actualización del marco normativo, en aras de dar claridad a sus usuarios, al mismo tiempo que maximiza y dispone sus recursos de forma estratégica, permitiendo de tal manera la promoción y estímulo de las actividades marítimas bajo un enfoque de seguridad y sostenibilidad que a su vez le permita ser ejemplo regional e incidir en el país, la región y el mundo. Bajo este que esquema se presenta informe de gestión presenta los principales logros por cada uno de los objetivos estratégicos definidos por la entidad dentro del Plan Estratégico de Desarrollo PED 2042

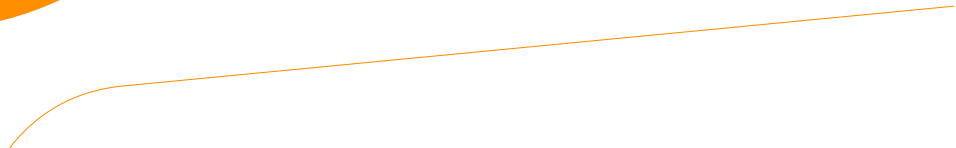
Dentro del proceso de direccionamiento estratégico, la Dimar incluyó dentro de su portafolio estratégico, compuesto por doce grandes estrategias, que sintetiza 76 iniciativas específicas que además de reflejar el impacto y la articulación particular frente a las líneas temáticas también incluye una visión holística y complementaria, en la cual estas se retroalimentan y propenden por el cumplimiento de las metas.



Figura 2. Portafolio estratégico Dimar

El mapa estratégico, se presenta bajo tres dimensiones: recursos, procesos internos y creación de valor. La visualización desde su dimensión de recursos hasta su dimensión de generación de valor establece que la Dimar, a través de mejores funcionarios, así como de herramientas tecnológicas e infraestructura física y medios navales de vanguardia, desarrollará con mayor celeridad y eficiencia sus procesos, generando allí los espacios para la actualización del marco normativo, en aras de dar claridad a sus usuarios, al mismo tiempo que maximiza y dispone sus recursos de forma estratégica, permitiendo de tal manera la promoción y estímulo de las actividades marítimas bajo un enfoque de seguridad y sostenibilidad que a su vez le permita ser ejemplo regional e incidir en el país, la región y el mundo. Bajo este que esquema se presentan los principales logros por cada uno de los objetivos estratégicos definidos por la entidad dentro del Plan Estratégico de Desarrollo PED 2042.

Direccionar la promoción y desarrollo seguro y sostenible de las actividades



Objetivo No. 1 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 enuncian las actividades desarrolladas en la vigencia 2022 que impactan este objetivo.

Patrimonio cultural sumergido

I Campaña no intrusiva del galeón San José

La Dimar en conjunto con la Armada Nacional desarrolló la I Campaña de verificación no intrusiva para la seguridad del Bien de Interés Cultural (BIC) Galeón San José, entre el 7 y el 25 de mayo del 2022, representando un hecho sin precedentes en términos de capacidades locales de vigilancia, desarrollo científico y tecnológico al servicio del Patrimonio Cultural Sumergido de la Nación. Esta magna apuesta científica exigió adaptación y entrenamiento a tecnologías robóticas de última generación, el desarrollo y la implementación de metodologías no intrusivas capaces de reconocer en detalle el sitio arqueológico sin alterar o modificar su composición y la interpretación de grandes bancos de información que permitieran una lectura fidedigna del fondo marino.

Fueron necesarios más de dos años de planeación y entrenamiento, la adquisición de un vehículo robótico remotamente operado con capacidad de trabajar más allá de 1000 metros de profundidad y la interpretación de miles de fotogramas y videos en alta definición para entregarle al mundo las imágenes científicas más impresionantes que existen hasta la fecha de la icónica embarcación Galeón San José.

La primera campaña de verificación no intrusiva para la seguridad del BIC "Galeón San Jose" se lleva a cabo a bordo del ARC "Caribe". El objetivo principal de esta campaña fue verificar la condición actual del Galeón San Jose para establecer los cambios, transformaciones y/o alteraciones a las cuales se pudo haber visto expuesto el contexto arqueológico en los años recientes.

Durante y posteriormente a la campaña se llevó a cabo un procesamiento fotogramétrico que dio como resultado un modelo tridimensional y un ortofotomosaico (archivo que reúne múltiples fotografías de alta resolución y permite observar detalles del

sitio desde una vista superior). Para esto, se generaron más de 60.000 fotogramas y se requirieron de más de 1200 horas de procesamiento. Este ortofotomosaico permite tener un registro detallado de todo el sitio y poder realizar una comparación en próximas campañas.

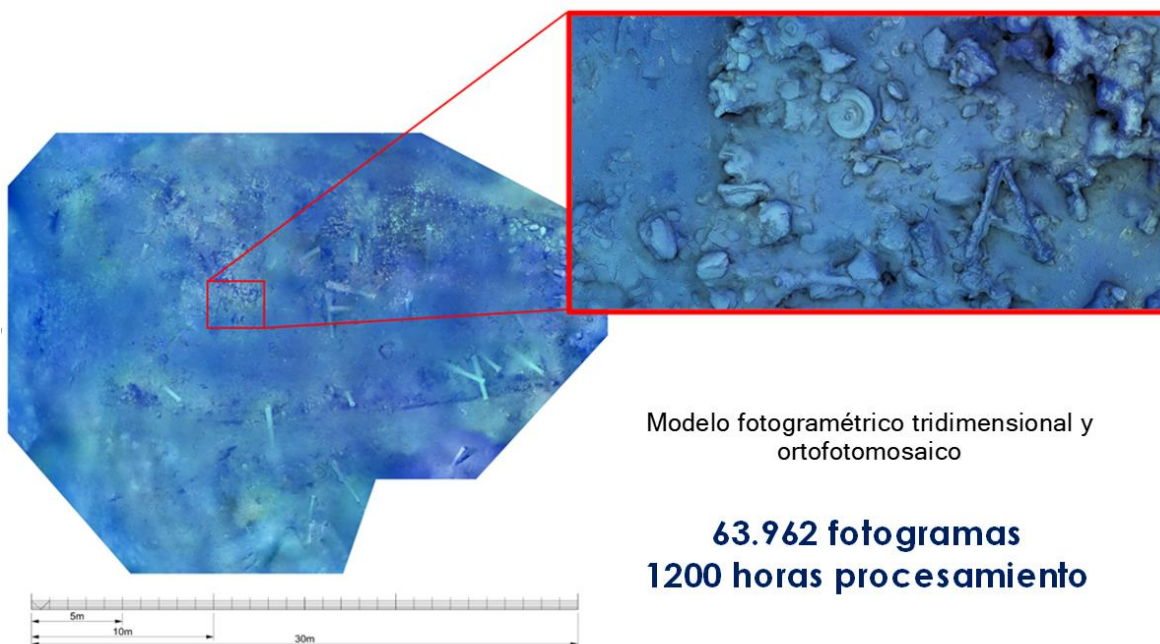


Figura 3. Modelo fotogramétrico tridimensional y ortofotomosaico

Entre los resultados de la Campaña de Verificación se resaltan tres aspectos importantes:

1. Se corrobora la localización y existencia del sitio.
2. Por medio de ortofotomosaico y realizando una comparación con el del 2016 se determina que el contexto no ha sufrido intervenciones antrópicas.
3. Se evidencia que el sitio cuenta con un ecosistema altamente dinámico por múltiples factores naturales.

Libro: I Campaña de verificación no intrusiva galeón San José

El libro recoge los resultados del trabajo de investigación de la campaña e invita al lector a conocer de primera mano el riguroso proceso de exploración científica a través de la experiencia cotidiana de los científicos de la Armada Nacional y la Dirección General Marítima, en cuatro fases de la campaña: 1. Campaña hidrográfica y oceanográfica; 2. Planeación y entrenamiento; 3. Operación de la Campaña; y 4. Resultados.

El libro fue presentado el día 18 de diciembre en el marco de la celebración de los 70 años de la Dimar, contando con la participación de representantes del gremio marítimo a nivel nacional, así como el Ministerio de Cultura y el Icanh.



Figura 4. Libro "Galeón San José", publicado por la Dirección General Marítima - Dimar



Un gigante de color naranja

El buque hidrográfico multipropósito ARC "Caribe" fue la embarcación seleccionada para cumplir con la importante misión de verificar y brindar seguridad a uno de los contextos arqueológicos sumergidos más importantes de la historia. Sus capacidades tecnológicas y personal altamente entrenado lo hicieron la plataforma idónea para liderar esta campaña.

An orange giant

The Multipurpose Hydrographic Vessel ARC "Caribe" was the ship chosen to fulfill the important mission of verifying and providing security to one of the most important submerged archaeological sites in world history. Its technological capabilities and highly trained personnel made it the ideal platform to lead this campaign.

Figura 5. Apartado del Libro "Galeón San José"

Página Web Interactiva

La página reposa en el Portal Marítimo Colombiano bajo el dominio patrimoniosumergido.dimar.mil.co, y permite contar mediante narrativas digitales los detalles de la Campaña, su importancia para el país, la articulación de esfuerzos, así como un modelo 3D realizado a partir de información levantada en el sitio que permitirá a los investigadores y el público en general conocer el sitio arqueológico de forma más cercana y a partir de los datos científicos obtenidos.

A continuación, algunas imágenes de la web interactiva:



Figura 6. Sección donde se cuenta la historia del Galeón San Jose

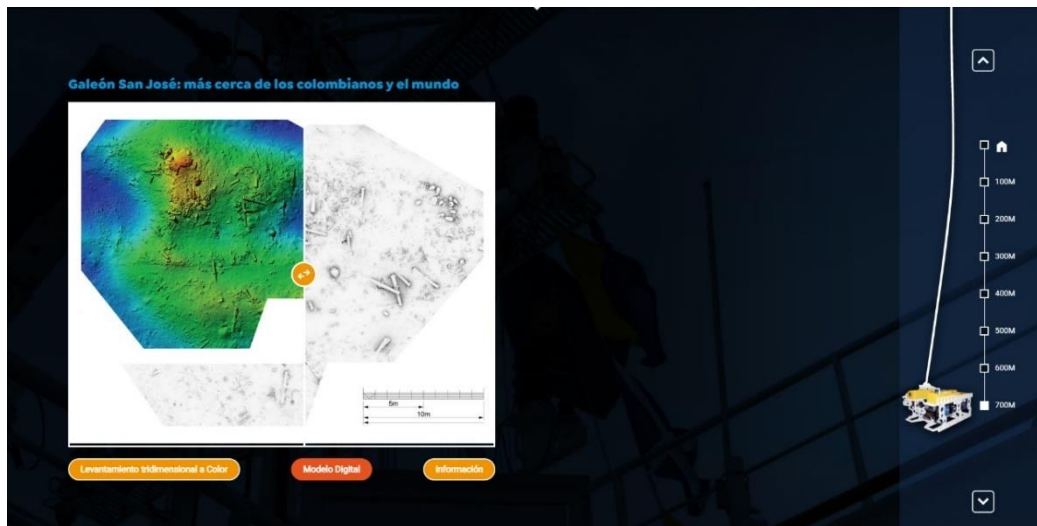


Figura 7. Imágenes del Ortofotomosaico

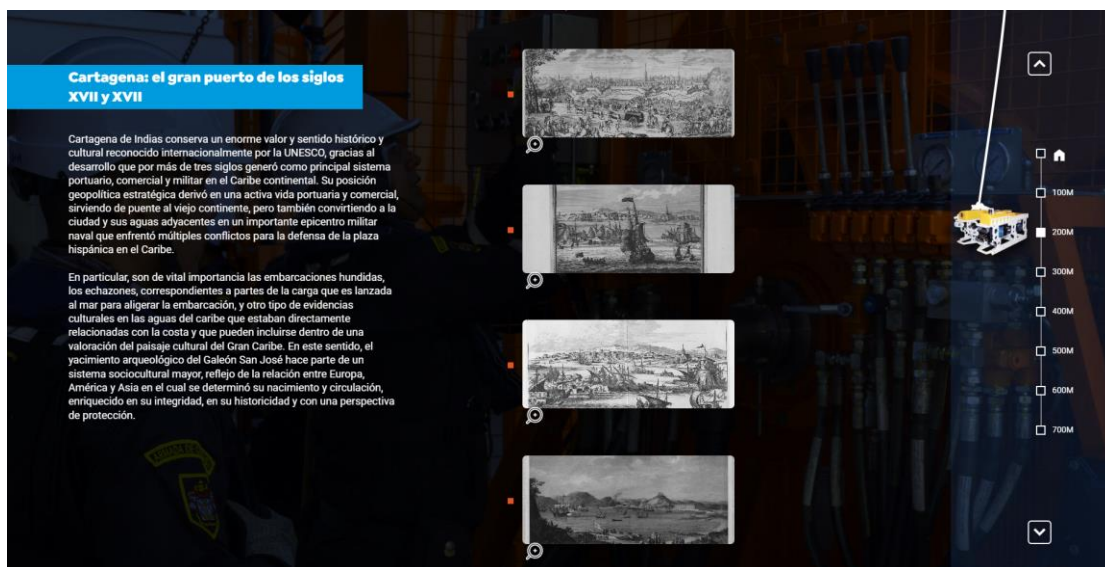


Figura 8. Sección de las imágenes de la historia de Cartagena en el Siglo XVII

Sistema de Identificación Acústico y Clasificación Autónoma de blancos Bajo el Mar – SIDACAM

Este proyecto se constituye en una alternativa de solución para mejorar la cobertura de seguridad del territorio marítimo y fluvial colombiano, ya que proporciona la capacidad de detección, clasificación y comunicación con un puesto de control en tierra.

Durante el 2022, en el marco del desarrollo del Convenio Especial de Cooperación en Ciencia y Tecnología que desarrollan la Jefatura de Instrucción y Educación Naval y Desarrollo y la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval Marítima y Fluvial - Cotecmar, Dimar apoyó el fortalecimiento y escalamiento tecnológico del prototipo proyecto "Sistema de Identificación y clasificación automática de blancos bajo el mar" Sidacam, como una estrategia de protección y vigilancia de zonas marítimas especialmente las relacionadas con contextos de Patrimonio Cultural Sumergido. El prototipo surtió pruebas de aceptación por parte del Alto Mando Naval en junio de 2022.

Registro Nacional del Patrimonio Cultural Sumergido

El Proyecto de Investigación: "Desarrollo del Registro Nacional de Bienes del Patrimonio Sumergido en Colombia" tiene como objetivo principal, desarrollar una

propuesta metodológica para el Registro Nacional del Patrimonio Cultural Sumergido, a partir del análisis e interpretación de fuentes documentales históricas y de datos derivados de levantamientos con sensores remotos en el marco de un plan piloto en Caribe y Pacífico.

Este proyecto ejecutado entre el 2019 y 2022 aporta directamente a la promoción del desarrollo marítimo de Colombia a través la conciencia, apropiación territorial y cultura marítima, el ordenamiento marino costero, y la investigación científica, tecnológica y de innovación.

En el año 2022 se realizó el primer registro en aguas profundas con la información recolectada en la I Campaña no intrusiva para la seguridad del Bien de Interés Cultural Galeón San Jose.

Proyectos de energía eólica costa afuera

El Gobierno de Colombia, mediante la Resolución 40284 de 3 de agosto de 2022 (la Resolución), expedida por el Ministerio de Minas y Energía y el Director General Marítimo, estableció los requisitos y condiciones mínimas del proceso competitivo para el desarrollo de las rondas de otorgamiento del Permiso de Ocupación Temporal sobre Áreas Marítimas (el Permiso), destinadas al desarrollo de proyectos de generación eólica costa afuera para posteriormente abrir la convocatoria para la primera ronda de otorgamiento.

Las rondas para la asignación de áreas marítimas destinadas a proyectos de generación eólica offshore en Colombia se realizarán mediante un proceso competitivo para la selección de los adjudicatarios de permisos de ocupación temporal y estará estructurado de acuerdo con las siguientes fases:

1. Elaboración y publicación de pliegos y bases de condiciones específicas del proceso
2. Habilitación
3. Nominación de áreas
4. Presentación de ofertas
5. Evaluación de ofertas y selección del adjudicatario
6. Adjudicación (Bajo la figura de permiso de ocupación temporal)
7. Solicitud de concesión

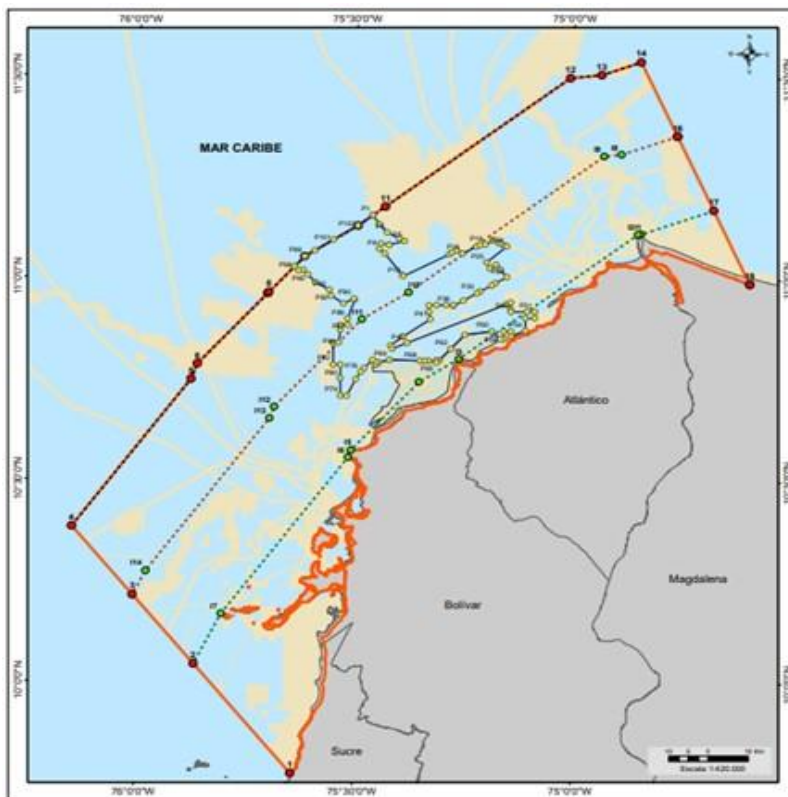


Figura 9. Área general de nominación – Anexo A – Resolución 40284 – 2022

La primera ronda de asignación de permisos de ocupación temporal para la zona denominada “Caribe Central”, se convocará por el Ministerio de Minas y Energía en coordinación con la DIMAR. El desarrollo de este proyecto resulta esencial, y propende por fortalecer la matriz energética del país, a través de la generación de energías limpias en cumplimiento de la hoja de ruta de la transición energética, mediante proyectos de generación con sostenibilidad ambiental, ecológico y social, enmarcados dentro de su compromiso con mitigar los efectos del cambio climático.

Nuevas herramientas para facilitar trámites de transporte marítimo y fluvial

Con el fin de generar herramientas que facilitan los trámites en el transporte marítimo y fluvial, la Dimar implementó en el Sistema Integrado de Transporte y Tráfico Marítimo (Sitmar), el subsistema para la gestión de los arribos y zarpes de embarcaciones de tráfico fluvial internacional, el cual inició su operación el 1 de diciembre de 2022 y permite la integración de la información de tráfico fluvial internacional en una única plataforma propiciando la generación de información estandarizada e inmediata.

La Dimar continúa aportando sus conocimientos técnicos y tecnológicos, para facilitar los procesos de gestión que realizan los usuarios para transitar por el territorio

marítimo y fluvial colombiano y sistematizar en las capitanías de puerto fluviales de las solicitudes para:

1. Registro de las solicitudes de zarpe de embarcaciones en Trafico Fluvial Internacional.
2. Administración de la información de arribos de embarcación/embarcaciones de Trafico Fluvial Internacional a partir de una solicitud de zarpe.
3. Embarcación: Creación, consulta, sobre las características de una embarcación.
4. Tripulantes (Creación, consulta, asociar una licencia de o cargo de navegación)
5. Generación del PDF de la declaración general o zarpe de la embarcación.
6. Creación de la visita oficial de Arribo.
7. Movimientos de la embarcación, cargue de los movimientos de la embarcación desde el módulo de solicitud de zarpe.

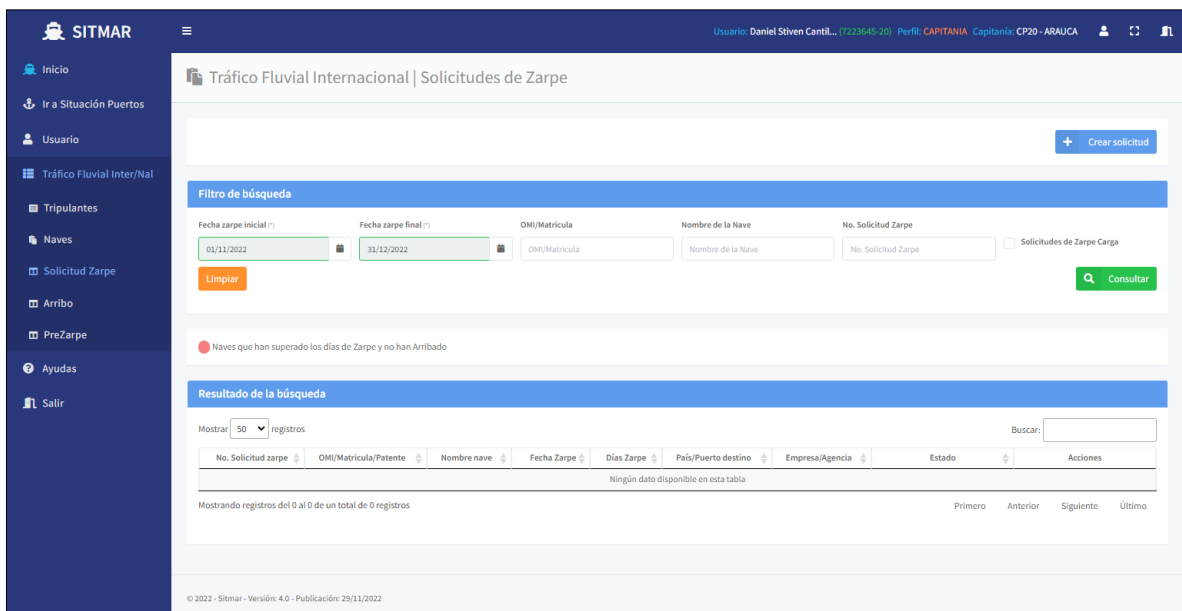


Figura 10. Modulo fluvial en el Sitmar

El reto más importante es llegar a un gremio que a diferencia del marítimo, no hace uso de estas herramientas, población que muchas veces no tiene los medios tecnológicos o las habilidades para gestionar este tipo de tramites de manera eficaz a través de la sistematización.

Licencia de Explotación Comercial (LEC) digital

En el marco de la vigencia 2022 y en un trabajo de coordinación institucional, se logró consolidar el trámite y expedición de la Licencia de Explotación Comercial (LEC) de manera digital. Este aspecto facilita el proceso de expedición de los trámites, ya que en adelante se efectuará un proceso interno totalmente automatizado y coordinado.

Adicionalmente, se estableció un código de verificación y seguridad (QR) para que, desde cualquier ingreso y comprobación de este, se pueda establecer la autenticidad del documento. Entre los principales beneficios, se destaca el de la reducción sustancial de tiempos para el usuario, desde la recepción de la LEC, ya que esta será realizada digitalmente, lo cual permite a los usuarios imprimir la LEC cuantas veces lo requieran, sin necesidad de expedir un duplicado en caso de daño y/o pérdida.

Títulos y licencias digitales

El desarrollo de una mejora aplicada al Sistema de Gestión Documental (Sgdea) ha permitido que, al finalizar el trámite para la expedición de títulos o licencias de navegación, el interesado no deba asistir a ninguna Capitanía de Puerto para recoger el respectivo documento, sino que pueda recurrir a un dispositivo de impresión cercano y obtener el original de su certificado electrónico, a través del Portal Marítimo Colombiano – Sede electrónica.

En adelante, la impresión del certificado electrónico podrá adelantarse en cualquier lugar geográfico donde el usuario pueda ingresar a su “Carpeta ciudadana” y podrá realizarla cuantas veces lo requiera, es decir que, se acaba el trámite conocido como la “Solicitud de un duplicado”. Este modelo de operación inició el 5 de julio de 2022, dejando los siguientes registros de gestión y expedición así:



Figura 11. Resultados implementación títulos y licencias digitales

Dicho así, desde el mes de junio a finales de noviembre del 2022, a través del desarrollo de títulos y licencias digitales se ha recibido un total de 2.407 solicitudes, siendo las Licencias de Navegación el trámite con más alta demanda, seguido de los títulos de navegación y con el cumplimiento total de los requisitos un título o una licencia de navegación o de apoyo en tierra puede ser expedida en tres días, una vez firmado, el usuario es notificado a través de correo electrónico.

Implementación de certificados médicos a través de la sede electrónica.

La Dimar finalizó recientemente el desarrollo de un aplicativo informático que le permitirá emitir los "Certificados Médicos de Aptitud Física para la Gente de Mar" necesarios para la expedición de certificaciones médicas de aptitud física para la Gente de Mar de conformidad con lo establecido en el Convenio de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar STCW/78 enmendado y en el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa No. 1070/2015, Parte 4.

Las Instituciones Promotoras de Salud (IPS) que se reconozcan en el territorio nacional solo adelantaran los exámenes médicos y paraclínicos necesarios para emitir el concepto final y la Gente de mar recibirá en sus correos electrónicos el Certificado Electrónico Digital que podrá consultar desde cualquier lugar e imprimir cuantas veces lo requiera sin que ello signifique el pago de valores adicionales.

Así mismo este nuevo modelo permite que la Autoridad Marítima cuente con un médico especialista en salud marítima ocupacional que garantice la aplicación del reglamento de requisitos mínimos de aptitud psicofísica e inhabilidades para la carrera del mar y abrir la oferta de IPS para la realización de los exámenes médicos de aptitud física para la gente de mar.

Herramientas para prevenir y mitigar riesgos por contaminación marina

En el marco del Seminario de Información Marítima para la Toma de Decisiones llevado a cabo el 07 de Noviembre de 2022, se realizó la socialización y capacitación de las herramientas de Mapas de Sensibilidad Ambiental (MSA) y Mapas de Riesgos, estas herramientas creadas con la finalidad de controlar y mitigar los riesgos derivados del manejo de hidrocarburos y otras sustancias peligrosas en todo el territorio marítimo nacional, a su vez permite proporcionar información para la toma de decisiones de manera oportuna frente a una contingencia por derrame; resultando ser un insumo clave para la implementación del Protocolo I del Plan Nacional de Contingencias. Derivado de lo expuesto, y en un trabajo interinstitucional con el Instituto de Investigaciones Marinas

y Costeras (Invemar), se recopiló información del componente hidrobiológico de la herramienta de Mapas de Sensibilidad Ambiental.

A través de la siguiente gráfica se evidencia el nivel de actualización de la información y nivel de cobertura de la herramienta tanto para el litoral del caribe como pacífico:



Figura 12. Resultados de la herramienta "MSA"

Dimar avanza en la identificación de las actividades o procesos sujetos a riesgo, y cuantificación de la probabilidad de ocurrencia de estos eventos y la medición del daño potencial asociado a tal efecto, por lo anterior, creó un repositorio de Planes de Emergencia y Contingencias (65) y encuestas de vulnerabilidad de las instalaciones portuarias (48), así como manuales con los resultados exclusivos para cada capitanía y un visor geográfico.

Se realizó la capacitación sobre mapas de riesgos a las capitanías de puerto a lo largo de los litorales caribe y pacífico colombiano, con el fin de identificar las actividades o procesos sujetos a riesgo, cuantificar la probabilidad de estos eventos y medir el daño potencial asociado a su ocurrencia. Con la creación de esta herramienta se logró obtener un documento técnico donde se expone toda la metodología, un repositorio de Planes de Emergencia y Contingencias (65) y encuestas de vulnerabilidad de las instalaciones

portuarias (48), 13 manuales con los resultados exclusivos para cada capitanía y un visor geográfico.

A través de la siguiente gráfica se evidencia el porcentaje de instalaciones portuarias que cuentan con riesgo tolerable e inaceptable del total de las 58 IP evaluadas:



Figura 13. Resultados de la herramienta Mapas de Riesgo

Capacitación dirigida a los astilleros Navales que diseñan y construyen embarcaciones en material PRFV según Normas NTC ISO

La Dimar, en articulación con los astilleros navales y el Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación (Icontec), ha venido adelantando el Comité Técnico No.255 Embarcaciones Menores, con el objetivo de proyectar la normalización como un factor clave para el desarrollo industrial y económico del país.

Dicho así, se proyectó y adelantó con gran participación por parte del gremio a lo largo de la vigencia 2022, un plan de capacitación dirigido a los representantes legales y técnicos de los astilleros navales que diseñan y construyen embarcaciones en Plástico Reforzado Fibra de Vidrio (PRFV) y que durante trece (13) sesiones de dos (2) horas cada una, entre el 18 de mayo y el 26 de octubre del 2022 tuvo como foco la difusión de las normas NTC-ISO 12215, que buscan asegurar mínimas especificaciones de calidad, desde el diseño, el cálculo de esfuerzos, el empleo de materiales con resistencias mínimas, el uso de instalaciones apropiadas, personal calificado, con el fin de propender por embarcaciones de calidad y seguras para las condiciones de diseño especificadas.

De igual forma, se realizó especial énfasis en los requerimientos técnicos documentales exigidos por Dimar para la aprobación de los modelos de embarcaciones, evitando con esto sean "copiados" los moldes de embarcaciones construidas por cada

astillero naval, dando así continuación a la campaña de aprobar los mismos, según lo establecido en la Resolución 220/2012 Artículo 10.

Simulación del protocolo I del Plan Nacional de Contingencias

El pasado nueve y diez de noviembre, la Dimar en su rol de Entidad Coordinadora Operativa del Protocolo I de respuesta del Plan Nacional de Contingencias (Decreto 1868 de 2021) lideró la planeación y ejecución del ejercicio de “Simulación por pérdida de contención de hidrocarburos en el territorio marítimo colombiano”, el cual contó con la participación del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Minas y Energía, la Armada de la República de Colombia, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH), la Dirección Nacional de Bomberos de Colombia (DNBC) y la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres (Ungrd), además de la empresa *Teekay* como armadores del buque, *Ecopetrol* como empresa productora y la Asociación Colombiana de Petróleo (ACP) como agremiación de los productores y organización de apoyo. Este ejercicio tuvo como objetivo evaluar la actuación de las autoridades ante escenarios de pérdida de contención, el cumplimiento de los procedimientos operativos definidos para la respuesta en el mar y el manejo de incidentes con potencial impacto transfronterizo.

De este modo, se pretende el fortalecimiento de la gestión y delimitación de roles y funciones de los organismos participantes en el Protocolo I del Plan Nacional de Contingencias, orientando así los esfuerzos para el posicionamiento de la Dimar como organismo técnico líder para la dirección y promoción segura de las actividades marítimas.



Figura 14. Actividades de preparación para el ejercicio de simulación en instalaciones Dimar



Figura 15. Situación hipotética en instalaciones de la ANH

Ejercicios internacionales para la gestión del riesgo por Tsunami

En el marco del Grupo de Coordinación Intergubernamental del Sistema de Alerta contra los Tsunamis y Mitigación de sus efectos en el Pacífico y de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), se realizó el ejercicio Pacific Wave 22. Para la región del Pacífico Sudeste se realizó en dos fases, la primera el 20 de octubre que simuló un evento frente a las costas de Chile, la segunda fase el 27 de octubre con un evento frente a las costas de la frontera Colombia-Ecuador, la organización del ejercicio estuvo a cargo de los Centros de Alerta de Tsunami de Chile y Perú, el Sistema Nacional de Alerta de Maremotos de Chile (SNAM) actuó como líder del ejercicio.

A nivel internacional contó con la participación de los Centros de Alerta de Tsunami de Chile, Ecuador y Perú, mientras que a nivel nacional la Dimar organizó y lideró a través del Centro Nacional de Alerta Contra los Tsunamis (CNAT) el ejercicio en el cual se articularon las entidades del Sistema Nacional de Detección y Alerta de Tsunami (SNDAT) (Servicio Geológico Colombiano, la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres y la Dirección General Marítima), las Capitanías de Puerto y Estaciones de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima del Pacífico.

Este ejercicio permitió cumplir el objetivo de poner a prueba el Protocolo de Comunicación entre los Centros de Alerta de Tsunami del Pacífico Sudeste, aplicar el Protocolo Nacional de Detección y Alerta de Tsunami, los canales de comunicación entre las entidades del Sistema Nacional de Detección y Alerta de Tsunami, probar los procedimientos operativos estándar del CNAT, los canales de comunicación con las regionales de Dimar, simular la toma de acciones en caso de un evento real y mejorar la preparación de los operadores de guardia de las salas de operaciones 24/7.

La ejecución continua de estos ejercicios contribuye a identificar acciones de mejora en los procedimientos operativos, fallas en las comunicaciones y mecanismos de

articulación internacional para compartir información de tsunamis, todo en pro de fortalecer la preparación de los Centros de Alerta de Tsunami de la región y en caso de un evento real emitir los boletines de tsunami de manera oportuna, lo que redundará en salvar más vidas y mejorar la gestión del riesgo por tsunami.

Los retos para el siguiente año en esta línea de trabajo son realizar ejercicios integrales que involucren la evacuación de la comunidad, suspensión de servicios básicos, acciones de respuesta para la atención de heridos, entre otras acciones, de manera tal que se permita probar la preparación del país para actuar en caso de un tsunami.



Figura 16. Ejecución ejercicios de tsunami en el CNAT

Eventos atendidos por el Centro Nacional de Alerta contra los Tsunamis

Por otra parte, durante el 2022 se atendieron diez (10) eventos sísmicos en la cuenca Pacífica (tres de origen lejano, seis de origen regional y uno de origen local) que activaron el Protocolo Nacional de Detección y Alerta de Tsunami, para los cuales se emitió de manera oportuna la información de tsunami a la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres, estos eventos fueron evaluados en estado “INFORMATIVO” lo cual significa que no representaron una amenaza por tsunami para Colombia.

Tabla 1 Eventos que activaron el Protocolo Nacional de Detección y Alerta por Tsunami en 2022

Ítem	Fecha	Lugar	Hora evento (local)	Magnitud	Ubicación
1	6/01/2022	Corintio, Nicaragua	11:25	6.2	Regional
2	27/01/2022	Los Santos, Panamá	6:14	6.0	Regional
3	16/02/2022	Nueva Concepción, Guatemala	2:12	6.2	Regional
4	27/03/2022	Costa fuera de Ecuador	23:28	6.0	Local
5	21/04/2022	Cerca de la Costa de Nicaragua	2:52	6,8	Regional
6	10/09/2022	Nueva Guinea	18:46	7.7	Lejano
7	19/09/2022	Michoacán, México	13:05	7.6	Lejano
8	16/10/2022	Frente a la costa de América Central	7:48	6.7	Regional
9	20/10/2022	Sur de Panamá	7:02	6.9	Regional
10	11/11/2022	Región de Tonga	5:49	7.5	Lejano

Visita recíproca EE. UU. - Programa Internacional de Protección Portuaria

En cumplimiento del Programa Internacional de Protección Portuaria de Guardacostas de Estados Unidos (USGC), del 22 al 27 de agosto de 2022, se realizó la primera visita recíproca interinstitucional (DIMAR - DIRAN), las cuales forman parte del sistema de gestión de la protección marítima de Colombia al puerto de Long Beach, Los Ángeles-California, donde se visitaron tres (03) Instalaciones Portuarias, logrando intercambiar entre ambos países conocimientos técnicos respecto de medidas y procedimientos establecidos para la protección marítima. Esto ayuda a fortalecer las relaciones interinstitucionales operacionales y estratégicas, impactando de manera positiva la imagen institucional de la DIMAR a nivel internacional.

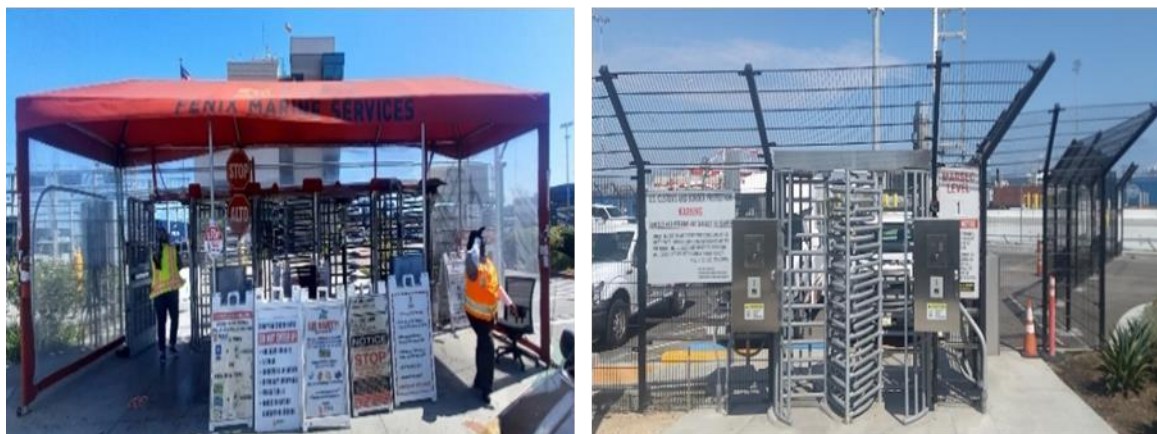


Figura 17. Sistemas de acceso a las instalaciones portuarias en Estados Unidos

Lanzamiento de la cartografía oficial del Archipiélago de Malpelo

El 11 de julio de 2022, se realizó el lanzamiento de la cartografía oficial del Archipiélago de Malpelo, con lo cual se reafirma el compromiso por la apropiación del conocimiento y el ejercicio de soberanía en el territorio nacional.

La Dirección General Marítima Nacional presentó una actualización de la Carta Náutica 521 del Archipiélago de Malpelo, a escala 1:20 000, incluyendo información geoespacial terrestre obtenida por la Fuerza Aérea Colombiana y que sirvió como base para la producción cartográfica de precisión. Esta carta náutica se convierte en una importante herramienta y ayuda para los navegantes que transitan por la zona.



Figura 18. Lanzamiento Cartografía Oficial del Archipiélago de Malpelo

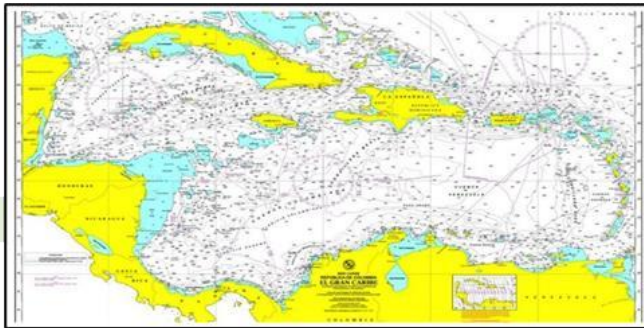
Desarrollo de las agendas temáticas del programa Petróleo para el Desarrollo (OFD por sus siglas en inglés), en sus tres componentes: Ambiental, Seguridad y Recursos.

El objetivo en la implementación de este programa por parte de las entidades del Estado Colombiano corresponde a la ejecución del Acuerdo de Contribución en Especie suscrito entre el Ministerio de Minas y Energía de Colombia (“MME”) y la Agencia Noruega para la Cooperación al Desarrollo con el propósito de apoyar en la construcción de las mejores prácticas y el marco normativo para la exploración y explotación de combustibles fósiles, así como en la transición energética



Figura 19. Izquierda: Participantes Taller Componente Recursos Derecha: Jornada Taller Componente Seguridad Aplicación PNC

Proyecto de inversión:
Fortalecimiento del Servicio Hidrográfico Nacional



Presupuesto 2022

\$ 1.600

*Cifras en millones

Avance

99,6%

Figura 20. Resumen del Proyecto de Fortalecimiento del Servicio Hidrográfico Nacional

El fortalecimiento del Servicio Hidrográfico Nacional permite conocer el territorio marítimo colombiano, continuar la exploración batimétrica de las aguas someras y profundas del territorio marítimo nacional, en aplicación y cumplimiento del Esquema de Cartografía Náutica Nacional, mediante la compilación, difusión de información, edición, actualización y publicación de cartas náuticas y actualizar otras publicaciones.

Proyecto de inversión:
Ventanilla Única Marítima

Presupuesto 2022

\$ 240

*Cifras en millones

Avance
86,1%

Figura 21. Resumen del Proyecto de Ventanilla Única Marítima

Actualmente para las operaciones o procesos de arribo, estadía y zarpe de naves de tráfico nacional e internacional existen duplicidades y desarticulación en el manejo de la información y sistemas que administran los actores públicos y privados que intervienen en dichas operaciones/procesos de forma directa o indirecta; lo anterior sumado a la necesidad que tiene el país para el cumplimiento de lo establecido Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional FAL/65 de la Organización Marítima Internacional, adoptado por mediante la Ley 17 de 1991. Dentro de la política nacional de logística se estableció un compromiso para que Dimar y el Departamento Nacional de Planeación (DNP) diseñen e implementen la Ventanilla Única Marítima como herramienta de interoperabilidad e intercambio electrónico de datos que permita facilitar la operación de transporte marítimo, simplificando y minimizando las formalidades, documentos requeridos y procesos asociados con el arribo, estadía y salida de buques en los puertos colombianos.

Proyecto de inversión:
Planificación y Ordenamiento de los Litorales y Áreas Marinas Colombianas



Presupuesto 2022

\$ 200

*Cifras en millones

Avance
97,4%

Figura 22. Resumen del proyecto de planificación y ordenamiento de litorales y áreas marinas colombianas

La iniciativa contempla la gestión, planificación y ordenamiento de los litorales colombianos y áreas marinas colombianas a través de la articulación multiescala de asuntos ambientales, sociales, económicos y administrativos, que están presentes en políticas y planes de ordenamiento territorial del país, así como planes de desarrollo económico en los que se consideran y propician actividades propias de la dinámica de los espacios marino-costeros.

Resultados Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe

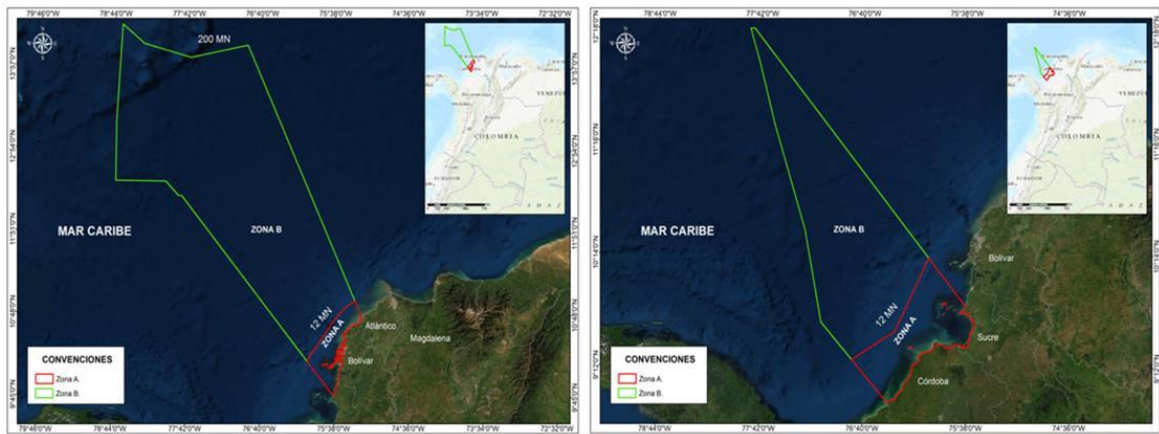


Figura 23. Localización del área de estudio CP05 - Localización del área de estudio CP09

Tabla 2. Resumen de resultados obtenidos por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe en términos de planificación y ordenamiento de litorales y áreas marinas

Capitanía	Área Km2	%OMC:VAM
CP05 Cartagena	85091,2615	50%
CP09 Coveñas	32109,8736	50%
Proyección CP04 Santa Marta 2023	38886,3946	0%
Total	156087,53	

55	Mapas de usos y actividades	1	Mapa de índice de conflictos
17	Conflictos de uso cuantificados	1	Modelo de asignación y co-localización de actividades
52	Mapas de coeficiente de conflictos	3	Capitanías de Puerto

Resultados Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico

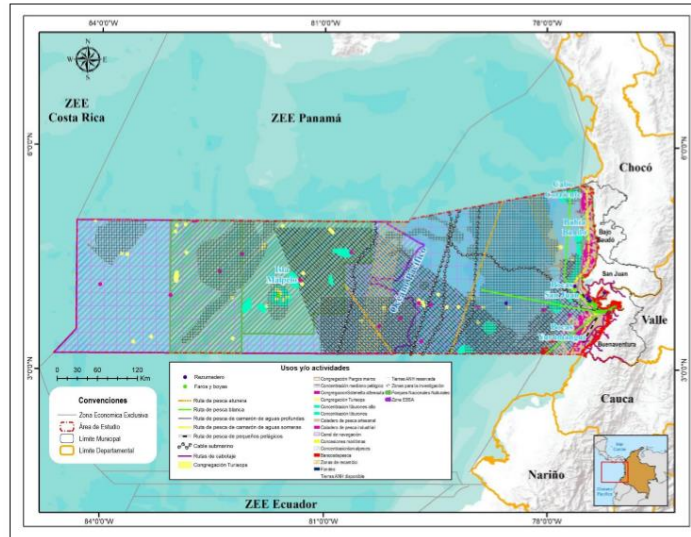


Figura 32. Usos y/o actividades en jurisdicción de CP01.

Figura 24. Usos y/o actividades en jurisdicción de CP01

Tabla 3. Resumen de resultados obtenidos por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico en términos de planificación y ordenamiento de litorales y áreas marinas

Capitanía	Área km2	% de avance OMC:VAM
CP01 Buenaventura	162396,2	50%
CP02 Tumaco	95141,511	50%
CP11 Guapi	52886,94	50%
Proyección CP10 Bahía Solano	33945,58	0%
Total	344370,231	

- 39

Mapas de contexto entorno regional
- 36

Capas de usos y/o actividades
- 23

Mapas de contexto local
- 105

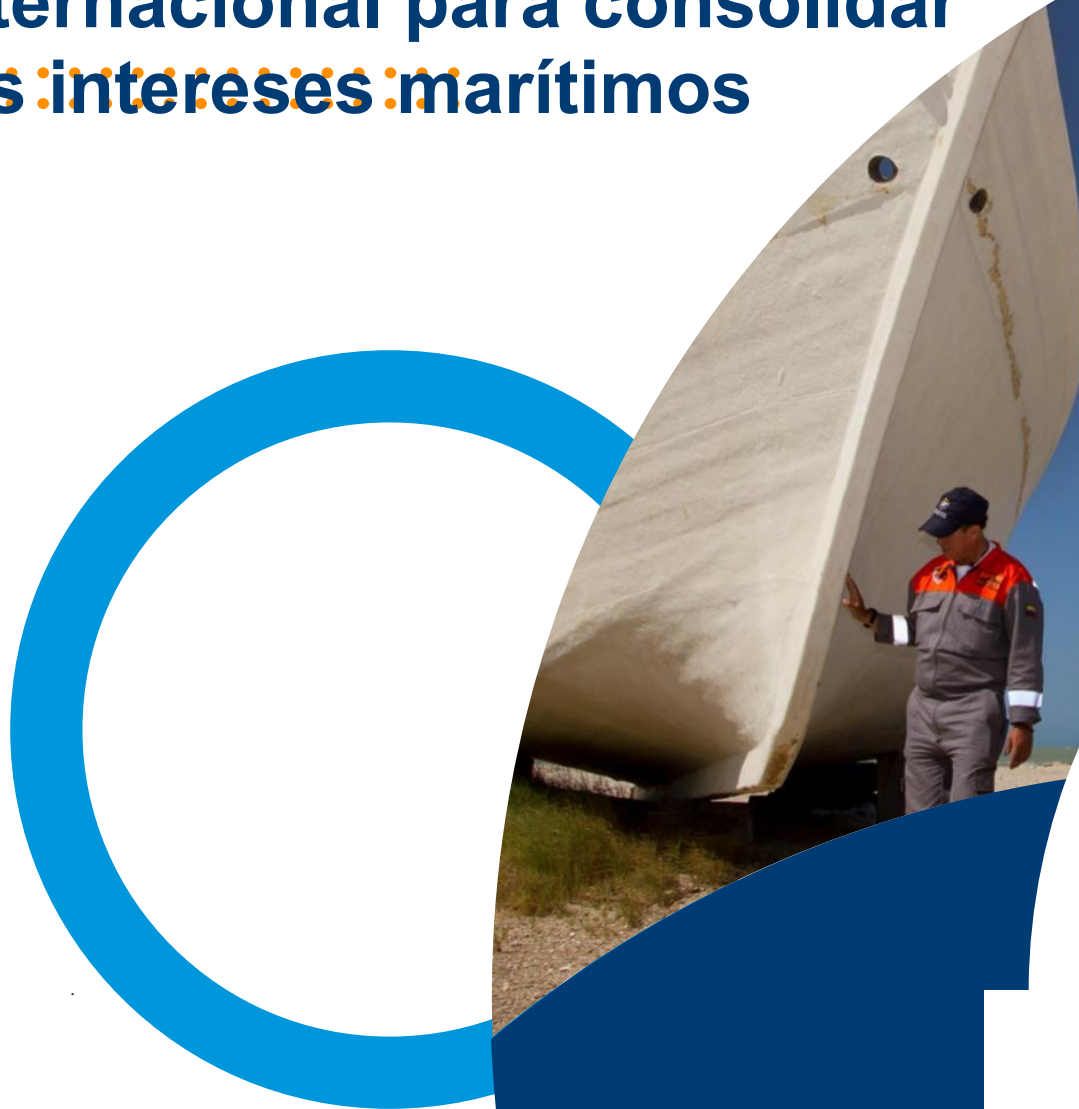
Cruces de interacción de usos y/o actividades
- 12

Mapas de resultados (zonificación por índice de conflicto, número de conflicto y zonas libre de conflicto.
- 30

Matrices de ponderación
- 3

Capitanías de Puerto

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



Objetivo No. 2 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 su proyección internacional.

Dentro de las actividades desarrolladas durante la vigencia 2022 se destacan las que se describen a continuación.

Teniendo en cuenta la responsabilidad de establecer estrategias para la proyección internacional de la entidad y en la adopción e implementación de los compromisos internacionales marítimos del país, y ejercer las funciones necesarias para la implementación y el cumplimiento de los instrumentos internacionales marítimos, la Dimar realiza permanente monitoreo y observancia del contexto marítimo mundial, gestionando el relacionamiento con actores de carácter internacional, y participando de manera activa y propositiva en los principales escenarios internacionales (globales y regionales), relacionados con sus roles como Autoridad Marítima, Servicio Hidrográfico Nacional, Autoridad en Señalización Marítima, Servicio Meteorológico Marino, entre otros, defendiendo y promoviendo de esta forma los intereses marítimos nacionales.

Participación en Escenarios Internacionales

Durante el año 2022, Dimar representó y realizó asesoría técnica a otras entidades del orden nacional como la Comisión Colombia del Océano, el Ministerio de Relaciones Exteriores y el Ministerio de Comercio Industria y Turismo, para la participación del país en los siguientes escenarios internacionales, con el fin de promover y defender los intereses marítimos nacionales, y aportar al desarrollo de nuevas medidas, estándares o políticas en la esfera global.

Organización Marítima Internacional – OMI

1. 8º periodo de sesiones del Subcomité de factor humano, formación y guardia - Subcomité HTW (7 al 11 de febrero)
2. 34º Consejo Extraordinario (10 de marzo)
3. 109º periodo de sesiones del Comité Legal (21 al 25 de marzo)
4. 9º periodo de sesiones del Subcomité de Prevención y Lucha contra la Contaminación - PPR9 (4 al 8 de abril)
5. 105º Comité de Seguridad Marítima (20 al 29 de abril)

6. 46º Comité de Facilitación (9 al 13 de mayo)
7. 9º Subcomité de Navegación, Comunicaciones y Búsqueda y Salvamento (21 al 30 de junio)
8. 78º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (06 al 10 de junio)
9. 127º Consejo (11 al 15 de Julio).
10. 106º Comité de Seguridad Marítima (2 al 11 de noviembre)
11. 128º Consejo (28 de noviembre al 2 de diciembre)
12. 28º Asamblea Organización Internacional de Telecomunicaciones móviles por Satélite. IMISO (28 al 30 de septiembre)
13. Reunión Fondos Internacionales de Indemnización por Derrames de Hidrocarburos FIDAC (29 al 30 de marzo y 25 al 28 de octubre)
14. 79º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Mario - MEPC79 (12 al 16 de diciembre).
15. 128º Consejo (28 de noviembre al 2 de diciembre).

En el marco de esta Organización, Colombia, a través de la Dirección General Marítima, fue coautor del documento TC 72/9/3 – “Creación de capacidad: aumento de la influencia de la mujer” – Nota Presentada por Arabia Saudita, Argentina, Bahamas, Brasil, Canadá, Colombia, Ecuador, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos de América, Filipinas, Francia, Georgia, Islas Marshall, Malta, México, Nigeria, Noruega, Palau, Panamá, Polonia, Qatar, República de Corea y Vanuatu, en el sector marítimo presentado en el 72º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica.

Adicionalmente, fue coautor del documento FAL 46/15 “Proyecto de directrices para la prevención y supresión del contrabando de fauna y flora silvestres en buques dedicados al transporte marítimo internacional” - Nota presentada por Alemania, Brasil, Colombia, Kenia, Tanzania, ISCOS, ICS, WWF, IFAW e INTERPORTPOLICE, que se presentó en el Comité de Facilitación de la OMI en su 46 periodo de sesiones y se convirtió en la circular FAL.5/Circ.50 – “Directrices para la prevención y supresión del contrabando de fauna y flora silvestres en buques dedicados al transporte marítimo internacional”.

Red Operativa de Cooperación Regional entre Autoridades Marítimas de las Américas - ROGRAM

En este escenario, Dimar participo en la XXI Reunión Ordinaria de la Rocram, que tuvo lugar del 29 – 30 de noviembre y 7 de diciembre, de manera virtual, donde se realizaron coordinaciones a nivel regional sobre la gestión de la cooperación con la Organización Marítima Internacional, así como el reporte de la gestión de los grupos de trabajo técnicos existentes. Se destaca la participación y propositiva en el Grupo de Trabajo Regional sobre

Agua de Lastre, y en el Grupo de Trabajo sobre la Plataforma “Sistema Integrado Global de Información de Transporte Marítimo – GISIS”.

Comisión Permanente del Pacífico Sur - CPPS

Dimar en apoyo a la Comisión Colombiana del Océano, en la representación de Colombia ante la CPPS, participó activamente y con propuestas técnicas en los Grupos de trabajo relacionados con: Pesca Ilegal, no declarada y no reglamentada; Especies Exógenas Invasoras. Así como en el Comité Alianza Regional del Sistema Mundial de Observación de los Océanos (GOOS) para el Pacífico Sudeste – Grasp, para presentar avance y gestión del Eje estratégico No. 4 relacionado con cooperación internacional; de la precitada gestión se destaca la presentación del documento:

- Sobre el Plan de Acción en temas de seguridad y gente de mar a bordo de buques pesqueros en el marco del Grupo de Trabajo de Pesca Ilegal de la Comisión Permanente del Pacífico Sur.
- Sobre las necesidades en materia de cooperación con los EE. UU. sobre Control y Vigilancia para la Autoridad Marítima Colombiana, con relación a la ampliación del Corredor Marino del Pacífico Sudeste.
- Matriz de Identificación de Cooperación Internacional para el Comité de Alianza Grasp en el marco de la Comisión Permanente del Pacífico Sur – CPPS.

Acuerdo latinoamericano sobre control de buques por el Estado Rector del Puerto – Acuerdo Latinoamericano de Viña del Mar

En el marco del Acuerdo, Dimar participó activamente en cuatro grupos de trabajo por correspondencia para la preparación técnica de documentos de propuesta para actualización o implementación de medidas en la región, que serían discutidos posteriormente en la XXVII Reunión del Comité del Acuerdo de Viña del Mar, Administradores de Centros de Información y Grupos Técnicos de Trabajo, que tuvo lugar de manera híbrida, en la ciudad de Guayaquil, Ecuador, los días 06 al 09 de septiembre.

Comité Andino de Autoridades del Transporte Acuático – CAATA de la Comunidad Andina – CAN

En apoyo al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Dimar participó en: el Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático – CAATA; la reunión con la Presidencia del CAATA a cargo del Ecuador, para la revisión de propuesta de indicadores ambientales y de transporte marítimo; y en el Comité de Estadística.

Otros escenarios relevantes

- XLV Reunión Consultiva del Tratado Antártico RCTA y XXV Comité de Protección Ambiental CPA (23 de mayo al 2 de junio).
- Taller de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental y VLIZ – SHOA para personal de los Centros Nacionales de Alerta de Tsunamis en el Pacífico Sur Este (27 de septiembre al 1 de octubre).
- IV reunión anual del Grupo de Trabajo de Alerta de Tsunamis para el Pacífico Sudeste (15 al 17 de noviembre).
- Participación reunión presencial de Alto Nivel de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura – FAO, para la revisión y adopción del Acuerdo sobre Medidas de Estado Rector del Puerto – AMERP.
- Participación en el Taller Regional sobre el Acuerdo de Medidas de Estado Rector del Puerto – AMERP con la Oficina Nacional de Administración Oceánica y Atmosférica – NOAA, en el marco del Memorando de Entendimiento de Colombia con los EEUU para la implementación del AMERP.
- Participación Reunión presencial de la FAO sobre la Pesca sostenible en el pacífico colombiano.
- Participación como observadores en el Comité Tripartito del Convenio Internacional sobre Trabajo Marítimo MLC, 2006 de la Organización Internacional del Trabajo (6 y 7 de abril)
- Participación reunión virtual con el departamento de Estado de los EE. UU., la Agencia de cooperación de EE. UU. (USAID), Cancillería Colombia y Ministerio de Ambiente–necesidades de Cooperación en el marco del Acuerdo de Gobierno entre los EE. UU. y los países miembros del Corredor Marino de Pacífico – CMAR.
- Participación en tres reuniones virtuales en el marco del Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica, en el eje de transporte marítimo a corta distancia, para asesorar al Ministerio de Transporte en las actividades transversales de la DIMAR.
- Participación reunión virtual en el marco del plan de acción del transporte marítimo de la Asociación de Estados del Caribe - AEC.

- 38º Panel de Cooperación sobre Boyas a la Deriva – DBCP de la Junta Colaborativa conjunta de la Organización Meteorológica Mundial y de la Comisión Oceanográfica intergubernamental (1 al 4 de noviembre)

Colombia como Escenario Internacional de la Gestión Marítima

Reuniones de capitanías de puerto fronterizas

Del 19 al 23 de septiembre del año 2022, se llevó a cabo en Bogotá la III Reunión Trifronteriza de Capitanes de Puerto de Puerto Leguizamo (Colombia), El Carmen (Ecuador) e Iquitos (Perú), y la XIII Reunión Tripartita de Capitanes de Puerto de Leticia (Colombia), Tabatinga (Brasil), e Iquitos (Perú), cuyo propósito fue fortalecer los mecanismos de cooperación para abordar las problemáticas relacionadas con el transporte transfronterizo, así como fomentar el intercambio de información y buenas prácticas, para la toma de decisiones y la creación de un marco regional sólido para el transporte fluvial internacional.

Las reuniones contaron con la participación del señor Vicealmirante John Fabio Giraldo Gallo, Director General Marítimo de Colombia, los señores Agregados Navales del Ecuador, Brasil y Perú y su respectivo equipo de trabajo. De igual forma, participó el Comando de Alistamiento de Guardacostas, el Batallón de Infantería de Marina N°30, el Ministerio de Transporte, y Migración Colombia.

En el marco de este encuentro se asumieron compromisos en materia de intercambio de información, procedimientos para la regulación de embarcaciones, control de zarpes y arribos, y desarrollo de ejercicios conjuntos para ejercer control del tráfico fluvial y prevenir la contaminación en los ríos fronterizos.



Figura 25. Reunión de capitánías de Puerto Fronterizas - Colombia, Perú, Brasil y Ecuador

Taller regional para la implementación del convenio de gestión del agua de lastre en la región del Gran Caribe

Del 18 al 21 de Octubre en la ciudad de Cartagena de Indias se realizó el Taller Regional para la implementación del Convenio de Gestión del Agua de Lastre en la Región del Gran Caribe, organizado por la Organización Marítima Internacional (OMI), la Unidad de Coordinación Regional de las Naciones Unidas para el Programa Ambiental del Caribe (UNEP-CAR/RCU), RAC/REMPEITC-Caribe y la Dirección General Marítima, el cual contó con la participación de 18 países de Centroamérica y el Caribe: Antigua y Barbuda, Belice, Colombia, Costa Rica, República Dominicana, El Salvador, Guyana, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Surinam y Trinidad y Tobago.

Este taller regional tuvo como objetivo fortalecer la implementación, cumplimiento y aplicación del Convenio de Agua de Lastre en la Región del Caribe, atendiendo a las necesidades físicas químicas y biológicas de la Región con miras a preservar y proteger el medio marino.

Colombia expuso los avances del país en la implementación del Convenio de Agua de Lastre, los avances normativos nacionales, la participación de la Autoridad Marítima colombiana en escenarios internacionales como la CPPS y la Rocram, así como los avances en investigación científica marina, análisis de datos para la gestión de la información y toma de decisiones y la designación de las zonas de recambio de agua de lastre.



Figura 26. Participantes del taller regional para la implementación del convenio de

Taller de “Información de Seguridad Marítima – MSI” en Cartagena de Indias, entre el 26 y 30 de septiembre de 2022

En la ciudad de Cartagena de Indias, entre el 26 y 30 de septiembre se realizó el Taller de Información de Seguridad Marítima - MSI, que contó con la participación de Representantes de los países miembros de la Comisión Hidrográfica del Mar Caribe, Comisión Hidrográfica Regional del Pacífico Sudeste, Comisión Hidrográfica del Océano Pacífico Sur Oriental, instructores y participantes nacionales.

El Objetivo de este taller fue explicar a los técnicos de las coordinaciones nacionales las funciones, responsabilidades y requisitos, incluida la necesidad de estar informados de todos los eventos que puedan afectar significativamente la seguridad de la navegación dentro de la región con ejercicios de práctica.

Equidad de género en el sector marítimo: Gestión en la Red de Mujeres de Autoridades Marítimas de América Latina (Red MAMLa)

El 18 de mayo de 2022 se celebró por primera vez el Día Internacional de la Mujer en el Sector Marítimo, oficializado por la Organización Marítima Internacional, motivo por el cual la Dirección General Marítima, a través de las mujeres que hacen parte de la Red MAMLa,

organizó un evento en su conmemoración para resaltar el papel de las mujeres colombianas que hacen parte del sector marítimo y portuario.

En el precitado encuentro, se presentó el aplicativo en la Infraestructura de Datos Espaciales, donde se caracterizó el personal de mujeres que integran las diferentes áreas de la Autoridad Marítima Colombiana, se ofrecieron testimonios sobre los desafíos que han enfrentado las mujeres a lo largo de su carrera, y se lanzó la Política Institucional sobre Igualdad de Género.

De igual forma, la Dimar participó en los diferentes eventos organizados por la Red, en las actividades de formación y capacitación, y en las reuniones y tareas lideradas por el Comité Ejecutivo, a través de la Dirección del Comité de Relaciones Exteriores y Cooperación Internacional, cargo asumido desde diciembre del 2021 por un periodo de dos años.

Lanzamiento de la publicación compilación oceanográfica de la cuenca pacífica colombiana, tomo II, versión traducida al inglés

En el marco del XIX Seminario Nacional del Mar (Senalmar) se realizó el lanzamiento del título de carácter científico Compilación Oceanográfica de la Cuenca Pacífica Colombiana, Tomo II, el cual, a través de siete capítulos genera conocimiento que aporta al desarrollo integral del país desde la investigación científica-marina, abordando un enfoque descriptivo que involucra el efecto de oscilaciones climáticas de distinta periodicidad, el cambio climático contemporáneo y eventos tsunamigénicos que impactan la Cuenca Pacífica Colombiana (CPC).

Esta publicación le apunta a las necesidades de desarrollo y las aspiraciones nacionales de consolidar factores de seguridad multidimensional y de presencia estatal en las áreas de frontera, para aprovechar las múltiples potencialidades que ofrece el vasto océano Pacífico para una nación en desarrollo, y con la aspiración nacional de llegar a ser una potencia media regional influyente como lo es Colombia. La Compilación Oceanográfica del Pacífico Colombiano II, marca un nuevo hito en la producción editorial de la Dimar, dado que en virtud de su alto nivel de consulta desde otras latitudes, se tomó la decisión de entregar un aporte de mayor valor e impacto entre nuestras comunidades de usuarios con una versión actualizada y traducida a texto completo al inglés, teniendo en cuenta que las aguas del gran océano Pacífico no representan la frontera que separa, sino el puente que une a Colombia con los países de Oceanía y del sudeste asiático, considerada como la zona con los mercados de mayor proyección del mundo.

Esta puede ser consultada por los tomadores de decisiones, usuarios y nuestros lectores en el Repositorio Digital de Publicaciones del Cecoldo, operado por la Dimar: <https://cecoldodigital.dimar.mil.co/2687/>



Figura 27. Lanzamiento publicación Compilación Oceanográfica de la Cuenca Pacífica Colombiana: Tomo II

Dinamizar el modelo operacional



Objetivo No. 3 Dinamizar el modelo operacional

Este objetivo se refiere a la apropiación de herramientas de todo tipo (físicas, tecnológicas, metodológicas, etc.) para ser más eficiente con el uso de los recursos (tiempo, talento humano) y capaz de mantener la calidad en la prestación de sus servicios en un mundo vertiginoso, que exige ante todo celeridad en la respuesta.

Los resultados más relevantes de la gestión institucional que relacionadas con este objetivo se presentan a continuación.

Índice de Desempeño Institucional Dimar 2022

La Dimar, como entidad de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional perteneciente al Ministerio de Defensa Nacional ha propendido continuamente por la mejora de su modelo administrativo, aspecto que fue validado por el Gobierno Nacional a través de la medición del Índice de Desempeño Institucional - IDI, medido y comparado con todas las entidades públicas a través del Formulario Único del Reporte de Avances a la Gestión – Furag.

El precitado IDI se mide a través de las políticas mediante las cuales se despliega el Modelo Integrado de Planeación y Gestión – MIPG, y, a través de una evaluación del cumplimiento de requisitos, establece puntajes y recomendaciones a ser implementadas vigencia a vigencia por parte de las entidades participantes, sin duda alguna esta medición comparativa busca fortalecer la gestión orientando el valor público hacia sus grupos de valor y de interés.

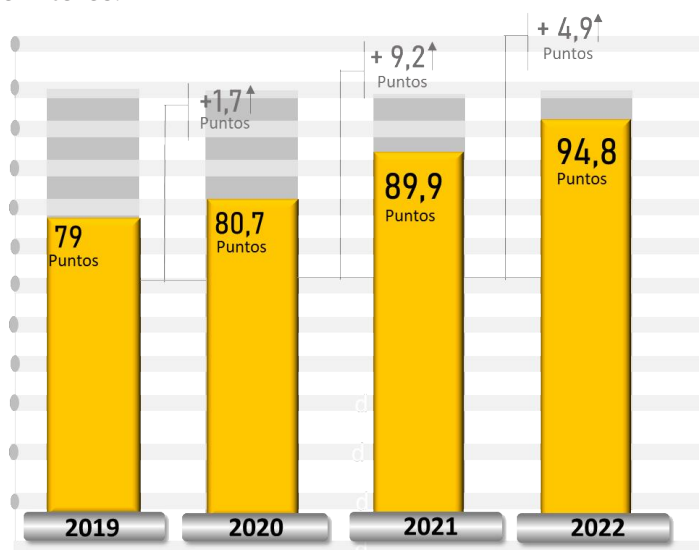


Figura 28. Resultados del Índice de Desempeño Institucional - IDI para Dimar 2019-2022

Es entonces que durante la vigencia 2022, gracias a las estrategias implementadas para dinamizar la operación institucional, donde la entidad alcanzó un porcentaje de cumplimiento promedio del 94,8%, lo cual representa un aumento del 15,8% respecto de la primera medición realizada en 2018, como se evidencia en la imagen anterior.

De este modo, se evidencia el compromiso de la entidad en la mejora continua a partir de la organización interna para fortalecer su gestión hacia sus grupos de valor, aspecto que es prioritario para la entidad y seguirá fortaleciéndose vigencia a vigencia.

Certificación Antisoborno

El 30 de julio de la vigencia en curso fue certificado por parte del Icontec el Ministerio de Defensa Nacional – MDN en la Norma Técnica ISO 37001 Sistemas de Gestión Antisoborno, aspecto que da cobertura a la Dirección General Marítima a través del proceso denominado “Gestión de la Autoridad Marítima”.

Para alcanzar este logro que respalda, además de la competencia, eficacia y eficiencia de la entidad, la confiabilidad y reputación en la organización, la entidad realizó la implementación de diversos controles orientados a fortalecer la transparencia institucional en los trámites, el cobro de tarifas y los procesos de recaudo, así como un juicioso y detallado análisis a los riesgos de corrupción que podrían conllevar a situaciones de soborno indeseables para la Autoridad Marítima.

Es menester resaltar que este es un logro alcanzado por parte de todos los servidores públicos que componen la Dirección General Marítima, y que día a día se comprometen con realizar sus labores de manera cada vez más eficiente sin descuidar los principios de igualdad, rigor técnico y transparencia que caracterizan a la entidad, en el marco de las estrategias implementada a través de la cuidadosa formulación, ejecución y seguimiento del Plan Anticorrupción y de Atención al Ciudadano (PAAC).



**Fortalecer el marco
normativo que regula el
ejercicio de la autoridad**



Objetivo No. 4 Fortalecer el marco normativo que regula el ejercicio de la 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 2022 relacionadas con este objetivo.

Trámite ante congreso de actos administrativos requeridos por la Dimar

En el inicio de la Legislatura 2022-2023 se radicaron por parte del Gobierno Nacional en el Congreso de la República, específicamente en la Comisión Segunda de Senado, los siguientes proyectos de ley, los cuales contaron con la permanente asesoría y acompañamiento por parte del equipo técnico-jurídico de Dimar, lo cual se materializó con la elaboración de los proyectos de ley, en la redacción de las exposiciones de motivos, preparación de las ponencias y asistencia a los debates respectivos en el Congreso, en coordinación con el Senador Ponente Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán y su equipo de la Unidad de Trabajo Legislativo (UTL) así:

Aprobatorios del Convenio internacionales y estado actual

La radicación de los citados proyectos de ley constituye un hito en la historia del Derecho Marítimo en Colombia, siendo importante señalar que el Estado colombiano tiene un rezago de más de 19 años de no adoptar en su legislación interna Convenios internacionales relacionados con temas marítimos, específicamente de la Organización Marítima Internacional. A continuación, los proyectos de ley:

- Convenio sobre responsabilidad civil nacida de daños a contaminación por hidrocarburos (Bunkers). (Proyecto de ley No. 075 de 2022-Senado). Aprobado en primer debate el 6 de diciembre de 2022. Radicada ponencia segundo debate para plenaria de Senado.
- 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. (Proyecto de ley No. 076 de 2022-Senado). El 7 de noviembre de 2022 fue

aprobado en primer debate en la Comisión II de Senado. Radicada ponencia segundo debate para plenaria Senado.

- Protocolos de 1988 de los Convenios SOLAS y Líneas de Carga: (Proyecto de ley No. 80 de 2022-Senado). Pendiente rendir ponencia primer debate.

Otros Proyectos de Ley de interés para la Dirección General Marítima

El equipo jurídico y técnico de la Dimar ha realizado un arduo trabajo en los años anteriores para la construcción conjunta de diferentes iniciativas legislativas relacionadas directamente con el ejercicio de sus funciones como Autoridad Marítima.

En tal sentido, se radicaron en el Congreso de la República en coordinación con el equipo de la Senadora Laura Fortich, en calidad de Autora, los siguientes proyectos de ley, participando activamente en reuniones en el segundo semestre de 2022 con las UTL y otras entidades del Gobierno Nacional, a fin de concertar el articulado en cuanto a competencias y aspectos técnicos-jurídicos. Los citados proyectos de ley se encuentran igualmente radicados en la Comisión Segunda de Senado.

- Proyecto de ley No 153 de 2022 Régimen de Bienes de Uso Público Marítimo costero. Pendiente rendir ponencia para primer debate.

Proyecto de ley No 154/ de 2022 Por la cual se regula el ejercicio del Buceo. Pendiente rendir ponencia para primer debate.

Trámite de proyectos de decreto de la Dirección General Marítima

En primer lugar, resulta importante mencionar que durante la vigencia 2022 se gestionó ante el Ministerio de Defensa Nacional el proyecto de Decreto “Por el cual se adiciona el Título 8 a la Parte 4 del Libro 2 del Decreto 1070 del 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa, sobre el Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional Colombiano”.

El proyecto de Decreto tiene por objeto crear el Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional Colombiano, y establecer el Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento Marítimo Colombiano como el documento estructurador del Sistema. Lo anterior tiene sustento en la suscripción del Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento (PNS) por parte de la Armada Nacional de Colombia, la Aeronáutica Civil y Dimar, previo un trabajo

articulado con las demás entidades competentes evidenciadas en diferentes reuniones y conceptos jurídicos que le dan viabilidad al mismo.

El proyecto de decreto para trámite ante el Ministerio de Defensa Nacional fue enviado en el mes de abril de 2022 y publicado en la página web del Ministerio para comentarios desde el pasado 26 de julio de 2022. Conforme a los cambios a partir del 7 de agosto de 2022 al interior de la citada cartera, en la actualidad el proyecto se encuentra en análisis y ajustes para continuar con su trámite.

De otro lado, se ha trazado una agenda regulatoria técnico-jurídica con corte 31 de octubre de 2022, concertada previamente con el Ministerio de Defensa Nacional, la cual es la más ambiciosa que se haya planeado en los últimos años en la Dirección General Marítima, la cual consiste en 6 proyectos de Decreto para trabajar en el año 2023 así:

1. Por la cual se modifica parcialmente estructura del Ministerio de Defensa- Dimar.
2. Protección de Buques e instalaciones portuarias (PB&P)
3. Organizar el registro de naves y artefactos navales
4. Formación, titulación y Guardia de la Gente de mar
5. Creación de la ventanilla Única Marítima
6. Servicio de administración de litorales.

En conclusión, la agenda normativa y regulatoria trazada para la Dirección General Marítima es un reto que busca posicionar la Autoridad Marítima Nacional como líder en los temas de la seguridad integral marítima mediante escenarios jurídicos que permitan debatir y poner sobre la mesa la importancia estratégica de su regulación y aplicación.

Reglamentación técnica marítima

1. [Resolución 1049 de 2022](#) (diciembre 6) por medio de la cual se modifica el artículo 8.3.1.5.7 de la Parte 3 del Título 1 del REMAC 8 “Disposiciones especiales y transitorias”, mediante el cual se prorroga el plazo establecido en la [Resolución 1106 del 13 de diciembre de 2021](#), referente al establecimiento de medidas especiales para la Capitanía de Providencia para enfrentar la emergencia generada por el huracán Iota, de cara a la fase de reactivación económica.
2. [Resolución 1013 de 2022](#) (noviembre 8) por medio de la cual se adicionan unas definiciones a la Parte 1 del REMAC 4 y se modifica el Capítulo 1 del Título 1 de la Parte 5 del REMAC 4 “Actividades Marítimas”, en lo concerniente a la determinación de las especificaciones técnicas para la realización de

levantamientos hidrográficos y generación de información batimétrica en los espacios marítimos y fluviales colombianos bajo la jurisdicción de la Dirección General Marítima.

3. [Resolución 833 de 2022](#) (octubre 12) por medio de la cual se adiciona el Capítulo 10 al Título 1 de la Parte 3 del Remac 3: “Gente de Mar, Apoyo en Tierra y Empresas”, en lo concerniente a incluir a la instalación portuaria Puerto Brisa S. A. (Guajira), como parte de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, única y exclusivamente para efectos de la prestación del servicio público de practicaje y los servicios relacionados con el mismo.
4. [Resolución 875 de 2022](#) (octubre 21) por la cual se modifica el artículo 2.3.1.1.3 del REMAC 2: “Generalidades”, en el sentido de crear nuevas zonas de fondeo para actividades marítima comerciales y cruceros turísticos según su clasificación funcional, en jurisdicción de las Capitanías de Puerto de Puerto de Urabá y el Darién (CP8), Coveñas (CP9) y Puerto Bolívar (CP14).
5. [Resolución 857 de 2022](#) (octubre 19) por medio de la cual se adiciona el artículo 2.3.1.4.2. al Capítulo 4 al Título 1 de la Parte 3 del REMAC 2: “Generalidades”, en el sentido de autorizar un área restringida a la Base Naval ARC “Bolívar”, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Cartagena por razones de seguridad y defensa nacional y se dictan otras disposiciones.
6. [Resolución 795 de 2022](#) (octubre 3) por medio de la cual se modifican e incorporan unas definiciones a la Parte 1 y se modifica el Título 2 de la Parte 5 del REMAC 4: ‘Actividades Marítimas’, en lo concerniente a la política de acceso, intercambio y uso de datos e información, técnicos y científicos de la Dirección General Marítima.
7. [Resolución 678 de 2022](#) (septiembre 5) por la cual se modifica el Capítulo 3 del Título 2 del REMAC 4 “Actividades Marítimas” en lo concerniente a la información que establecen las especificaciones técnicas mínimas que deben reunir las boyas de señalización o ayudas flotantes a la navegación utilizadas en los canales públicos navegables, en los canales de acceso a las instalaciones portuarias y en general a nivel nacional.
8. [Resolución 609 de 2022](#) (agosto 4) por medio de la cual se adiciona el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del REMAC 3: “Gente de mar, apoyo en tierra y empresas”, en lo concerniente a determinar los requisitos para la expedición del título de navegación de oficial de puente de altura de primera clase, categoría “a”.

9. [Resolución 603 de 2022](#) (agosto 2) por medio de la cual se adiciona el Capítulo 2 al Título 2 de la Parte 2 del REMAC 5: "Protección del Medio Marino", en el sentido de establecer el procedimiento para llevar a cabo el control y vigilancia de los niveles de residuos de hidrocarburos y mezclas oleosas, generados y retenidos a bordo de los buques o naves y artefactos navales".
10. [Resolución 569 de 2022](#) (julio 26) por medio del cual se adiciona el Capítulo 9° al Título 1° de la Parte 3 del REMAC 3: "Gente de Mar, Apoyo en Tierra y Empresas", en lo concerniente a la autorización de maniobras de practica en dragas con arqueo bruto máximo de 20.000 a pilotos de segunda categoría en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto del Urabá y del Darién.
11. [Resolución 552 de 2022](#) (julio 18) por la cual se adicionan dos párrafos a los artículos 6.1.4.1 y 6.1.4.2 del Título 4 de la Parte 1 del REMAC 6 "Seguros y Tarifas", en lo concerniente a los seguros que deben constituir los astilleros navales y talleres de reparación naval para efectos de la inscripción o renovación de licencias de explotación comercial.
12. [Resolución 537 de 2022](#) (julio 18) por medio de la cual se modifica el Título 3 de la Parte 4 del Reglamento Marítimo Colombiano -REMAC-número 2: "Generalidades", en lo concerniente a la Delegación.
13. [Resolución 505 de 2022](#) (julio 6) por la cual se adiciona la Parte 3A del REMAC 4 "Actividades marítimas", en lo concerniente al establecimiento de los criterios para la matrícula y registro de naves y artefactos navales en la Dirección General Marítima.
14. [Resolución 419 de 2022](#) (mayo 31) por medio de la cual se adiciona el Capítulo 16 al Título 9 de la Parte 2 del Reglamento Marítimo Colombiano número 4 (REMAC 4) "Actividades Marítimas" en lo concerniente a la adopción de la Resolución A. 1138(31), de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, por medio de la cual se establecen los Procedimientos para la Supervisión por el Estado Rector del Puerto.
15. [Resolución 407 de 2022](#) (mayo 26) por medio de la cual se modifica el artículo 6.2.5.5., del Título 5 de la Parte 2 del REMAC 6 "Seguros y Tarifas", en lo concerniente a establecer el procedimiento para el pago de los servicios de inspección.

16. [Resolución 358 de 2022](#) (mayo 5) por medio del cual se modifica la Parte 4 del Reglamento Marítimo Colombiano REMAC número 2: “Generalidades”, en lo concerniente a la Delegación y se dictan otras disposiciones.
17. [Resolución 002 de 2022](#) (marzo 30) por medio de la cual se adiciona el artículo 6.2.1.70. al Título 1 de la Parte 2 del REMAC 6: “Seguros y Tarifas”, en lo concerniente al establecimiento de tarifas por servicios que presta la Dirección General Marítima, entre otras disposiciones.
18. [Resolución 001 de 2022](#) (marzo 29) por medio de la cual se adiciona el artículo 6.2.1.69. al Título 1 de la Parte 2 del REMAC 6: “Seguros y Tarifas”, en lo concerniente al establecimiento de tarifas por servicios que presta la Dirección General Marítima, entre otras disposiciones.
19. [Resolución 247 de 2022](#) (marzo 24) por medio de la cual se incorporan unas definiciones a la Parte 1 del REMAC 5 y se adiciona el Capítulo 2 al Título 1 de la Parte 2 del REMAC 5: “Protección del Medio Marino y Litorales”, sobre la designación de zonas para el cambio del agua de lastre en situaciones de emergencia o de incumplimiento de la gestión del lastre.
20. [Resolución 233 de 2022](#) (marzo 17) por medio de la cual se adiciona el artículo 6.2.1.68 al Título 1 de la Parte 2 del REMAC 6: “Seguros y Tarifas”, en lo concerniente al establecimiento de tarifas por servicios que presta la Dirección General Marítima.
21. [Resolución 144 de 2022](#) (febrero 16) por la cual se adicionan unas disposiciones al Título 10 de la Parte 3 del REMAC 5 “Protección del Medio Marino y Litorales” y se reasume la delegación de los trámites de concesión a los proyectos de desarrollo y/o construcción de infraestructura de generación de fuentes no convencionales de energía renovables-FNCER a realizarse en jurisdicción de la Dirección General Marítima-DIMAR”.
22. [Resolución 132 de 2022](#) (febrero 14) por medio de la cual se adicionan y modifican unas definiciones de la Parte 1 del REMAC 4 y se modifica el Capítulo 1 del Título 10 de la Parte 2 del REMAC 4: “Actividades Marítimas” en lo concerniente a implementar la expedición del Certificado de Seguridad y Riesgos para la Operación Marítima de las instalaciones portuarias que efectúan cargue y descargue de hidrocarburos y sus derivados, productos líquidos y gaseosos a granel.

23. [Resolución 123 de 2022](#) (febrero 10) por medio de la cual se adicionan unas definiciones a la Parte 1 del REMAC 4, y se modifica el Título 1 de la Parte 5 del REMAC 4 "Actividades Marítimas", en lo concerniente a la adopción del dátum vertical para el sector del Río Magdalena entre el KM0+000 y el KM27+000 y las aguas jurisdiccionales del Caribe y Pacífico colombiano.
24. [Resolución 052 de 2022](#) (enero 25) por medio de la cual se modifica el artículo 4.5.3.6 del Título 3 de la Parte 5 del REMAC 4 "Actividades Marítimas", referente al Esquema de Cartografía Náutica Nacional (ECNN).
25. [Resolución 043 de 2022](#) (enero 24) Por la cual se modifica parcialmente el artículo 2.3.1.1.3 del Remac 2: "Generalidades", en el sentido de crear las zonas de fondeo "CP03-ECHO y zona de fondeo FOXTROT", en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla.
26. [Resolución 022 de 2022](#) (enero 19) por la cual se incorpora una definición a la Parte 1 del Remac 4 "Actividades Marítimas" y se modifican las secciones 1 y 2 del Capítulo 4 "De la Seguridad Marítima en las Naves de Bandera Colombiana que efectúan navegación Nacional e Internacional", del Título 1, de la Parte 2



**Propender por la
sostenibilidad integral
de la entidad**

Objetivo No. 5 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 2022 se presentan a continuación:

Plan Integral de Gestión del Cambio Climático Sector Defensa – PIGCCSD

La Dimar, como Autoridad Marítima Nacional vela por la articulación interinstitucional que permita fortalecer, además de los parámetros técnicos de control y operación de las actividades marítimas en su jurisdicción, por propender por la gestión y los impactos ambientales que en su operación normal produce.

Es de este modo que durante la vigencia 2022 la entidad, en coordinación con el Ministerio de Defensa Nacional, recopiló la información necesaria frente al análisis de vulnerabilidad de riesgo e inventario de Gases de Efecto Invernadero (GEI) de la entidad, información que fue validada por parte de la consultora en sostenibilidad Anthesis Lavola información que resultó fundamental y base para la construcción del Plan Integral de Gestión del Cambio Climático del Sector Defensa – PIGCCSD.

Posteriormente, y en conjunto con todas las entidades del Sector Defensa, se consolidaron todos los requerimientos, necesidades e impactos del Sector en materia del PIGCCSD, con el fin de contar, finalmente, con su liberación oficial y dar cuenta del compromiso ambiental de las entidades de este Sector en materia del tratamiento y minimización de los impactos ambientales que puedan ser generados en el ejercicio de sus funciones.

Criterios de compras públicas sostenibles

Colombia ha incorporado el direccionamiento internacional relacionado con la producción y el consumo sostenible y específicamente lo relacionado con las Compras Sostenibles, motivo por el cual, desde la Política Nacional de Producción y Consumo Sostenible, específicamente mediante la estrategia de: «Compra responsable de bienes y servicios sostenibles» tiene como objetivo repercutir en las decisiones de compra de productores y consumidores de bienes y servicios sostenibles.

En concordancia a lo anterior, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible ha realizado mesas de trabajo con los demás sectores para definir nuevos criterios en la adquisición de bienes y servicios, en el cual la Dimar, comprometida con la gestión ambiental adelantó las gestiones necesarias para la definición y aplicación de criterios de compras públicas sostenibles asociados a la adquisición de sistemas de refrigeración, de tal manera que se vele por la aplicación y cumplimiento de estos criterios en las fases pre-contractuales, minimizando así los impactos ambientales.

Es por lo mismo que la Dirección General Marítima continúa aunando esfuerzos para ser una de las organizaciones del estado líder en el cumplimiento de requisitos ambientales, de manera tal que se pueda dar cumplimiento a su misión institucional sin afectar los recursos ambientales implicados de manera directa e indirecta.

Presupuesto

Ejecución presupuestal con corte diciembre 2022

Tabla 4. Ejecución presupuestal año 2022 corte diciembre

Descripción	Apr. Vigente	Apr. Disponible	Compromiso total	%	Obligación	%
Funcionamiento	\$ 129.116,00	\$ 13.636,00	\$ 115.480,00	89,44%	\$ 114.238,00	88,48%
Inversión	\$ 73.164,00	\$ 1.129,00	\$ 72.035,00	98,46%	\$ 65.475,00	89,49%
Total Dimar	\$ 202.280,00	\$ 14.765,00	\$ 187.515,00	92,70%	\$ 179.713,00	88,84%

Los valores aquí presentados demuestran los resultados obtenidos para el cierre mes de diciembre de la vigencia fiscal 2022.

Ejecución presupuestal por tipo de Gasto

A corte diciembre 2022, la asignación presupuestal presenta un valor \$202.280.000.000,00 acuerdo reporte del SIIF Nación, de los cuales se detallan los siguientes conceptos:

Funcionamiento:

*Cifras en millones de pesos

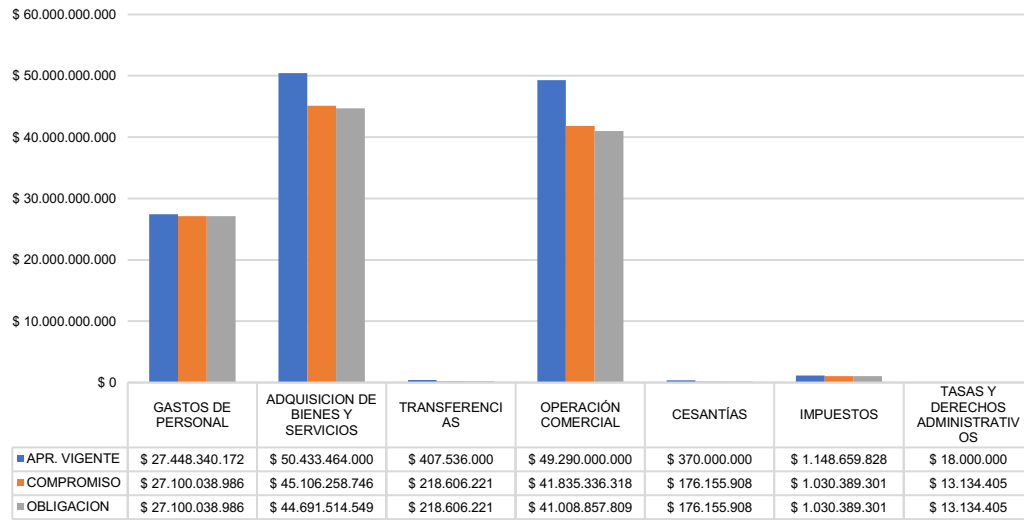


Figura 29. Distribución de gastos de funcionamiento a diciembre año 2022

Inversión:

*Cifras en millones de pesos

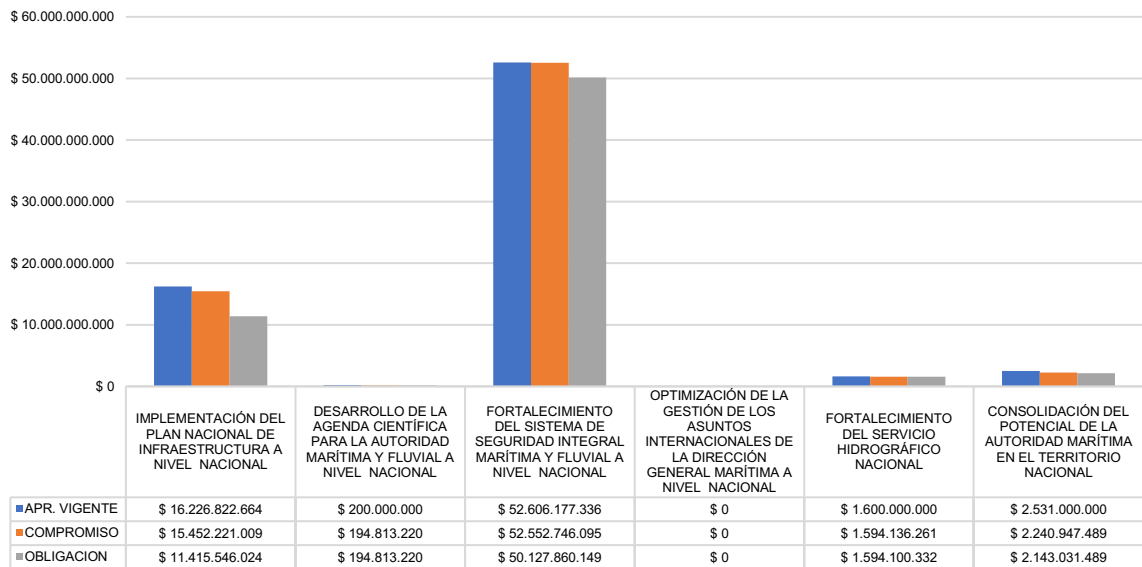


Figura 30. Distribución de gastos de inversión diciembre año 2022

Reserva presupuestal 2021

La reserva presupuestal constituida a 31 de diciembre de 2021, acumulada corresponde a un total **\$20.525.882.700,98** representados en un **9.67%** de los recursos asignados para el año 2021, de la siguiente forma:

Tabla 5. Constitución de la reserva presupuestal

Concepto	Valor	Reducción	Obligado	%
Funcionamiento	\$ 5.912.664.162,32	\$23.748.633,46	\$5.888.915.528,86	100%
Inversión	\$ 14.613.218.538,68	\$2.180.120.610,98	\$ 12.433.097.927,70	100%

Cuentas por pagar 2021

La Cuentas por Pagar constituidas a 31 de diciembre de 2021, acumuladas corresponden a un total de **\$ 7.158.617.803.39** representados en un **3,37%** de los recursos asignados para el año 2021, de la siguiente forma:

Tabla 6. Constitución de las cuentas por pagar.

Concepto	Valor	%
Funcionamiento	\$ 5.675.387.170,78	4,29%
Inversión	\$ 1.483.230.632,61	1,85%

Reserva presupuestal 2022

La reserva presupuestal constituida a 31 de diciembre de 2022, acumulada corresponde a un total **\$ 7.800.735.565,40** representados en un **3,86%** de los recursos asignados para el año 2022, de la siguiente forma:

Tabla 7. Constitución de la reserva presupuestal

Concepto	Valor	Reducción	Obligado	%
Funcionamiento	\$ 1.241.222.706,61	\$0	\$0	0%
Inversión	\$ 6.559.512.858,79	\$0	\$0	0%

Cuentas por pagar 2022

La Cuentas por Pagar constituidas a 31 de diciembre de 2022, acumuladas corresponden a un total de **\$ 3.675.845.325,06** representados en un **1,82%** de los recursos asignados para el año 2022, de la siguiente forma:

Tabla 8. Constitución de las cuentas por pagar.

Concepto	Valor	%
Funcionamiento	\$3.372.453.764,02	2,61%
Inversión	\$303.391.561,04	0,41%

A continuación, se muestra el comparativo de resultados correspondiente a las vigencias anteriores:

Tabla 9. Comparativo de resultados vigencias 2018 a 2022 al mes de diciembre

Año	Apropiación	Comprometido	%	Obligado	%
2018	185.291.470.000,00	180.690.951.872,92	97,52%	175.115.686.088,83	94,51%
2019	216.232.692.342,00	216.127.144.181,71	99,95%	214.812.638.864,63	99,34%
2020	186.041.306.694,00	181.161.073.775,59	97,38%	160.071.683.593,63	86,04%
2021	212.228.000.000,00	204.751.929.132,40	96,48%	184.226.046.431,40	86,81%
2022	202.280.000.000,00	187.514.783.958,23	92,70%	179.714.048.392,83	88,84%

Potenciar la gestión del talento humano



Objetivo No. 6 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, el primer objetivo busca que para estos Dimar sea su primera y mejor opción. Dentro de las actividades desarrolladas durante la vigencia 2022 relacionadas con este objetivo se presentan las más relevantes.

Certificación "Great Place to Work"

El pasado 18 de mayo de 2022 la Dirección General Marítima – Dimar, recibió la certificación "Great Place to Work", la cual es un reconocimiento otorgado con base en el ambiente laboral, orientando el talento humano al logro de los objetivos organizacionales en un trabajo en equipo basado en la confianza para la mejora interna organizacional.



Este reconocimiento rinde cuentas de los esfuerzos que realiza la Dirección General Marítima en la consolidación de estrategias que permitan potenciar el talento humano para alcanzar los logros institucionales, orientando al mismo como el centro de la organización en el marco de un código de ética e integridad alineado con los principios de transparencia del estado colombiano.

Es de este modo, que en el marco de la certificación "Great place to work" se resaltan algunas de las mediciones más importantes, a saber:

1. Orgullo y sentido de pertenencia: 93% de los funcionarios manifiestan orgullo sobre su labor organizacional
2. Diferencial sobre sus labores: 93% de los funcionarios manifiestan sentir como su trabajo aporta al desarrollo de la misión institucional
3. Posicionamiento organizacional: 92% de los funcionarios evidencian orgullo al manifestar trabajar para la Dimar.
4. Significado de sus labores: 91% de los funcionarios sienten que su trabajo no es "solo un trabajo", sino que aportan al desarrollo del país, debido a la naturaleza de la entidad

5. Contribución a la comunidad: 91% de los funcionarios expresan sentirse satisfechos en la forma como se aporta a la comunidad, sin perjuicio de que esto se pueda mejorar.

Conformación del talento humano

En materia de conformación del talento humano, la Dirección General Marítima – Dimar cuenta con el siguiente panorama para dar cumplimiento a sus funciones a través de las dieciocho (18) capitanías de puerto, tres (03) señalizaciones, dos (02) centros de investigaciones, tres (03) intendencias regionales y la sede central, a saber:

Tabla 10. Distribución de la planta de personal de Dimar por grado

Nivel	Total
Asesor	45
Profesional	98
Técnico	133
Asistencial	93
Total	369

Estructura orientada a dar cumplimiento a la misión institucional, para la cual también se orienta con los criterios de igualdad de género establecidos por parte del gobierno nacional, alcanzando una participación de mujeres del 43%, como se evidencia a continuación:

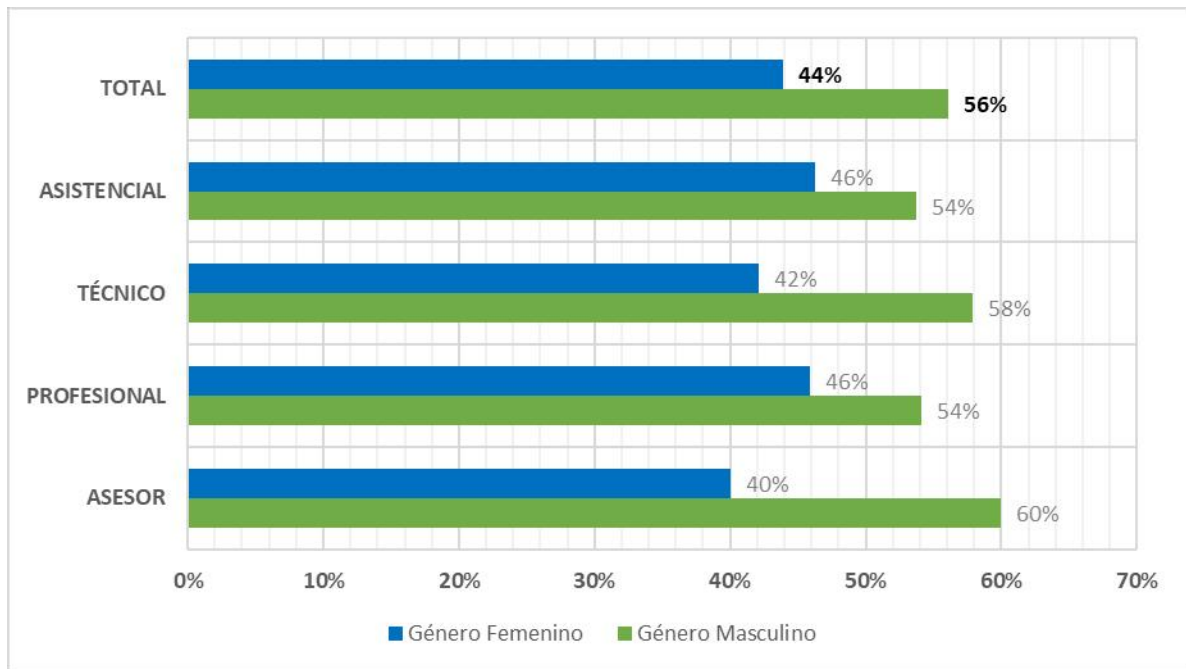


Figura 31. Comparación del género del talento humano vinculado a la Dimar en 2022

En complemento, vale la pena resaltar que a la fecha de publicación existen puestos vacantes en la entidad que se están cubriendo a partir de rigurosos procesos de selección interna y externa (Como los establecidos por la Comisión Nacional del Servicio Civil), la representación de estos se detalla a continuación:

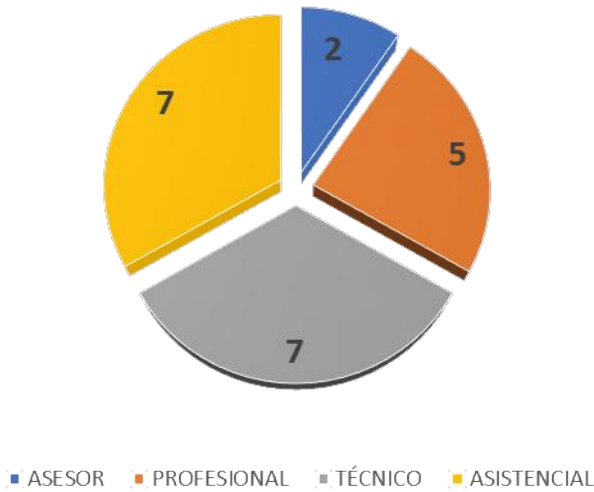


Figura 32. Puestos vacantes en la Dirección General Marítima para la vigencia 2022

Implementar la transformación tecnológica de la entidad



Objetivo No. 7 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 2022 relacionadas con este objetivo

Sistema de Integración Tecnológica para la Marina Mercante - SIMAM

El proyecto Simam, es una apuesta estratégica de la Dimar que tiene por objetivo disponer de un único sistema informático que le permitan a la entidad ejercer el control eficaz en todos los aspectos dentro de sus competencias como Estado de Bandera y Estado Ribereño. Los resultados que a continuación se presentan son el resultado de varios años de alistamiento y desarrollo para generar nuevas herramientas que permitan obtener los siguientes impactos:

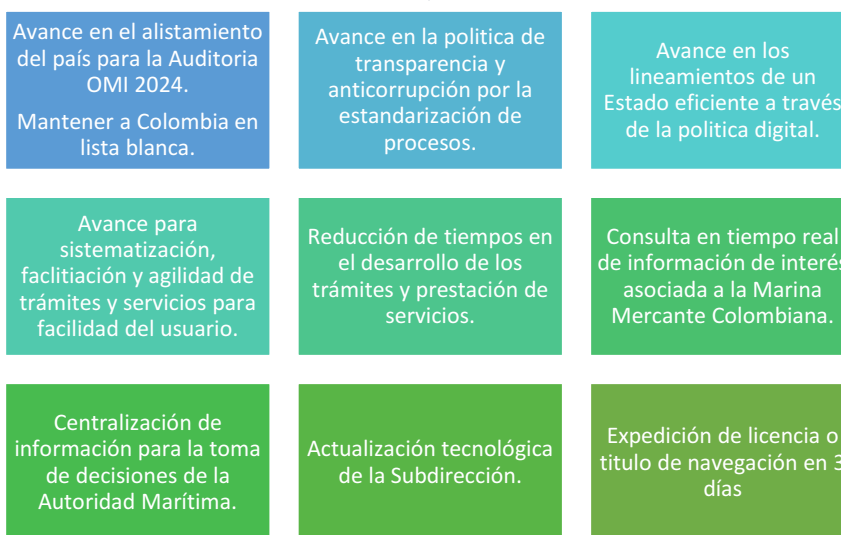


Figura 33. Impactos con la puesta en producción de desarrollos del Proyecto Simam.

A continuación, se detallan las herramientas que ya entraron en producción u operación y que se encuentran disponibles para el usuario interno o externo, según corresponda.

- I. Módulo de acuerdos y conferencias marítimas a través del Sistema Integrado de Tráfico y Transporte Marítimo: Un acuerdo de transporte es un convenio celebrado entre empresas de transporte marítimo debidamente habilitadas y con

permiso de operación, con el objeto de mejorar los servicios racionalizar el empleo de naves y costos de operación o cualquier otra concentración, en términos y condiciones para prestar servicio de transporte.

- II. Módulo de acuerdos y conferencias marítimas: Es una herramienta tecnológica que permite automatizar el manejo de la información, con el propósito de prestar un servicio eficaz, ágil y seguro que interactúe con la información de movimiento de carga ya existente en el Sistema Integrado de Tráfico y Transporte Marítimo – SITMAR.

Con los desarrollos realizados y la puesta en producción del Módulo de acuerdos y conferencias marítimas a través del Sistema Integrado de Tráfico y Transporte Marítimo - Sitmar, se abre la posibilidad de trabajar estratégicamente en dos líneas de acción:

Acuerdos de Transporte Marítimo Internacional

En este escenario, es fundamental para la autoridad marítima nacional conocer los múltiples acuerdos existentes entre las navieras más importantes del mundo, que operan en Colombia.

Por lo tanto, este módulo permitirá analizar a profundidad cual es el comportamiento y las posibles tendencias que se presentan en el transporte marítimo internacional, como lo es la consolidación de mercado evidenciada en el transporte marítimo de contenedores, lo anterior teniendo en cuenta que las principales navieras generan acuerdos para optimizar la prestación del servicio.

Por lo tanto, esta herramienta fortalece la comunicación entre la autoridad marítima nacional y las principales navieras, en el sentido de contar con una herramienta que permita de manera ágil actualizar, modificar o crear nuevos acuerdos en el transporte marítimo internacional. Y le permita a DIMAR estudiar el manejo del comercio marítimo internacional en los principales puertos del país.

Acuerdos de Transporte Marítimo de Cabotaje

Las empresas de cabotaje cumplen un papel fundamental para el abastecimiento y conexión de regiones del país que carecen de una infraestructura vial, sin embargo, analizando la gran mayoría de empresas de cabotaje en especial las del pacífico colombiano, se observa que estas son empresas unipersonales.

Por lo tanto, con la creación de esta herramienta la Autoridad Marítima Nacional puede fomentar en las empresas de transporte marítimo de cabotaje la generación de acuerdos entre dos o más empresas prestadoras de servicios relacionados al transporte marítimo de cabotaje con el propósito de:

- Fomentar la generación de tarifas comunes para cada tipo de mercancías que haya lugar a transportar, en búsqueda de la protección de la estabilidad y el desarrollo del sector a través del establecimiento de unos precios apropiados que todos sus miembros se obligan a respetar.
- Fomentar la unificación de esfuerzos de cada una de las empresas de cabotaje interesadas, con el fin de prestar un servicio integral de transporte, permitiendo llegar a lugares o poblaciones que de manera individual no es posible, ofertando rutas unificadas con mayores frecuencias de operación.
- Aumentar la cantidad y tipo de servicios ofrecidos por las empresas de transporte marítimo de cabotaje, con la unificación de esfuerzos mediante un acuerdo de transporte marítimo, generando servicios más eficientes e integrales, evitando en muchos casos la competencia desleal entre empresas del sector.
- Incrementar la competitividad del gremio de cabotaje, en el sentido de analizar ventanas de intercambio comercial con Centroamérica y sus Islas, tanto por el Caribe, como por el Pacífico, teniendo en cuenta los avances y estudios relacionados con el Transporte Marítimo a Corta Distancia –TMCD en Mesoamérica. Así como incentivar la prestación del servicio de cabotaje en los países de la Comunidad Andina – CAN, gracias a las diferentes decisiones comunitarias en la materia.

1. Módulo de tarifas, recargos y fletes: Este módulo permite a los agentes marítimos y empresas de transporte marítimo registrar sus tarifas por medio de un sistema de manera ágil y eficiente, a través del Sistema Integrado de Tráfico y Transporte Marítimo – SITMAR.

Teniendo en cuenta las obligaciones establecidas para las empresas de transporte marítimo la DIMAR, busca consolidar la información relativa a los Fletes, Tarifas y Recargos de transporte marítimo y le da la facilidad al gremio marítimo de cargar y enviar la información de manera eficiente, con el fin de prestar un servicio integral por parte de la Dirección General Marítima, logrando conocer los costos del transporte marítimo en el país, así como reducir los tiempos de respuesta al usuario.

2. Módulo de Inspecciones de empresas de transporte marítimo: El desarrollo del módulo permite la consolidación de la información y el resultado de la inspección,

en un aplicativo integrado a las bases de datos y sistemas de información de la DIMAR, que permite conocer en tiempo real el informe final de inspección, reduciendo tiempos de gestión en el trámite de habilitación y permiso de operación, así como la reducción de tiempos de verificación previa (datos de la empresa en bases de datos), al integrar el módulo de inspecciones con la base de datos de empresas de transporte marítimo, mejorando la eficiencia de gestión del funcionario responsable en cada una de las regionales y de la sede central.

Con los anteriores desarrollos se busca:

- Automatizar, facilitar y agilizar los procesos de Transporte Marítimo y Fluvial Internacional
- Ofrecer servicios personalizados con una interacción simultánea entre el usuario final y la DIMAR
- Coordinación, control y supervisión de los trámites relacionados Transporte Marítimo y Fluvial Internacional
- Proveer optimización de tiempo y esfuerzos para todos los involucrados
- Fortalecer el cumplimiento de los requisitos de ley establecidos en los documentos de Transporte Marítimo de la DIMAR.

Tableros de control de información de Transporte Marítimo: A través del uso de herramientas de Infraestructura de datos espaciales – IDE, y con el propósito de visualizar la información de manera dinámica y en tiempo real, mejorar la gestión y visualización de datos de transporte marítimo se cuenta con los siguientes tableros de control

- Tablero de Control de carga movilizada por vía marítima.
- Tablero de Control de empresas de Transporte Marítimo.
- Tablero de Control de pasajeros movilizadas por vía marítima.
- Tablero de Control de naves de Transporte Marítimo.
- Tablero de Control de fletamentos

Con los desarrollos de los tableros de control, la Dimar, a través del proceso de Transporte Marítimo y Fluvial Internacional busca generar las herramientas necesarias para el gremio marítimo y funcionarios de la DIMAR, que permita el acceso a la información en tiempo real, sobre el comportamiento del transporte a nivel nacional, que sirva de apoyo para la toma de decisiones eficientes y demás decisiones de carácter comercial que las empresas y usuarios del transporte marítimo requieran.

APP “Navega Seguro”

En el marco del convenio entre la Universidad Católica de Colombia y la Dimar se llevó a cabo la iniciativa que tuvo por objeto aunar esfuerzos con el propósito de contribuir con la generación de conocimiento nacional sobre el aprovechamiento de tecnologías “Big Data” aplicadas al sector marítimo. Como resultado, se obtuvo un prototipo software para teléfonos móviles con tecnología Android, que permite acceder en tiempo cercano al real a datos e información producida por la red de monitoreo oceanográfico y de meteorología marina más grande de Colombia administrada por la Dimar, mediante la aplicación de tecnologías de la cuarta revolución industrial.

Esta aplicación es de acceso abierto para la comunidad (turistas, navegantes, autoridades, pescadores, etc.) y cuenta con información del estado actual del tiempo atmosférico para apoyar la toma de decisiones informadas en la realización de actividades marítimas en el puerto, traduciendo a un lenguaje sencillo la información técnica producida por la red de monitoreos meteomarineros de la Dimar en cada una de las más de 50 estaciones meteorológicas y mareográficas ubicadas a lo largo de la zona costera del Pacífico y áreas insulares. Adicionalmente, despliega las estadísticas mensuales de variables tales como viento, temperatura del aire, humedad relativa, precipitación y nivel del mar; y permite acceder al boletín meteomarino del Pacífico y Caribe colombiano que contiene información de la operación estadística la cual cuenta con una certificación otorgada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).

El proyecto fue presentado durante el ‘Seminario de Información Marítima para la toma de decisiones’ desarrollado por la Dimar en la ciudad de Bogotá en el mes de septiembre de 2022 y posteriormente lanzada en el ‘Seminario Nacional de Ciencias y Tecnologías del Mar’ (Senalmar) a finales del mes de octubre de 2022.

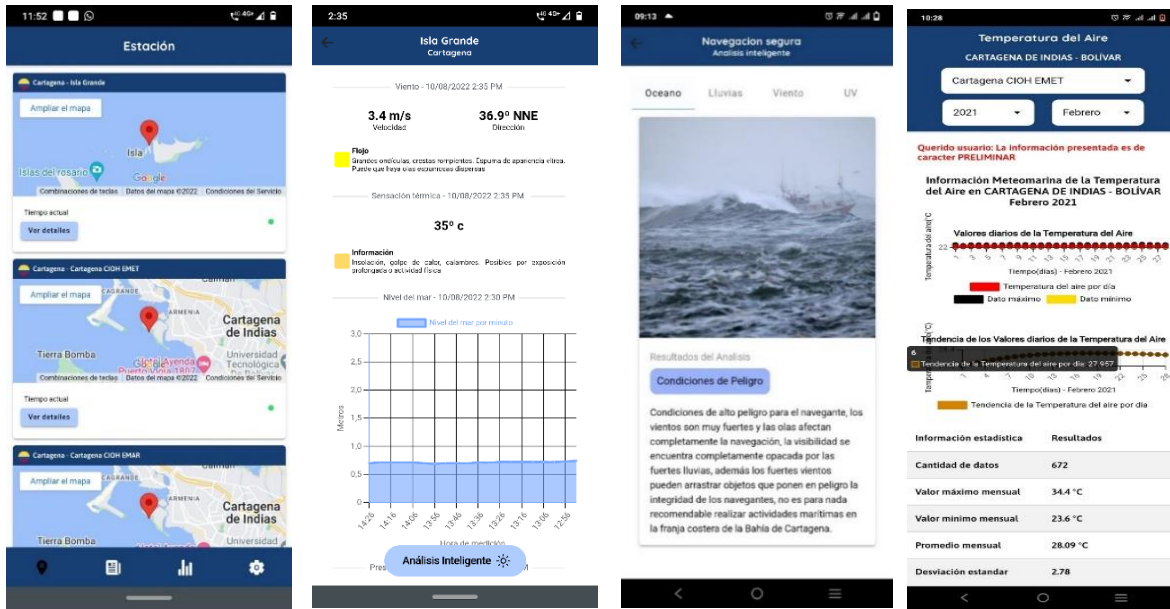


Figura 34. Aplicación para teléfonos móviles "Navega Seguro"

Infraestructura de Datos Espaciales – IDE Marítima, Fluvial y Costera

La identificación del alto impacto de los datos para la comunidad marítima y la evidencia de que trabajando de manera independiente la gran cantidad de información heterogénea proveniente de fuentes diversas no es suficiente, generó el reto de fortalecer su gestión y disponibilidad a través de un eje articulador que facilite la producción, disponibilidad y acceso. Es así como en el año 2019 nació en cabeza de la Dimar la Infraestructura de Datos Espaciales (IDE) Marítima, Fluvial y Costera, como una importante herramienta que permite un acceso fácil y conveniente a la información temática de diversas actividades a través de datos georreferenciados con un modelo de datos universal.

Contar con una IDE sectorial, significa para el país una nueva era en la gestión y el conocimiento de la mitad azul de nuestro territorio. Si bien es cierto que desde sus inicios Dimar ejerce sus funciones aplicando altos estándares, utilizando tecnología de punta e involucrando profesionales expertos en oceanografía, hidrografía, geología, geografía, biología, microbiología, química, derecho, ingenierías y muchas otras áreas del conocimiento, y que con base en esto ha generado valiosa información para el cumplimiento de su misión, hoy la IDE posibilita no solo la integración de información que en un inicio y sin las herramientas adecuadas, podía parecer dispar y difícil de analizar de manera holística. Además, la democratiza y la hace asequible y comprensible para los colombianos, no solo a expertos y tomadores de decisiones, sino que incluso a la comunidad nacional y regional.

En este sentido, el Departamento Nacional de Planeación en el documento CONPES 3990 del 31 de marzo de 2020, Colombia potencia Bioceánica sostenible 2030, establece dentro de sus líneas de acción que “Dimar creará y liderará la infraestructura de datos espaciales marítima, fluvial y costera de Colombia (IDE sectorial), como eje articulador de información geográfica en materia marítima que proporcione acceso a datos e información geográfica, a través de gobernanza y conocimiento geoespacial para la planificación, control y apropiación de los océanos y litorales del país por parte de la sociedad” tendiente a propiciar la toma de decisiones informadas de los océanos y sus recursos.

Para cumplir con esta responsabilidad, en el Plan de Acción de este Conpes, objetivo 1, acción 1.5, se establecieron tres hitos: 1. Soporte legal de la creación de esta IDE sectorial, cumplido en el año 2021 con la resolución número 0332-2001 del 20 de abril de 2021, por medio de la cual se modifica el Título 9 a la Parte 5 del REMAC 4: Actividades Marítimas, en lo concerniente a la creación y organización de la Infraestructura de Datos Espaciales - IDE Marítima, fluvial y costera de Colombia. 2. Documentación técnica de buenas prácticas de IDE sectorial, conformada por guías, manuales y formatos contenidos en Simec y 3. Documentación técnica de la gestión, acceso y uso a la información geográfica marítima, costera y fluvial, conformada por catálogo de metadatos y de objetos.

Portal de Datos Abiertos de Oceanografía y Meteorología Marina de Colombia

El nuevo portal de datos abiertos del Centro Colombiano de Datos Oceanográficos (Cecoldo) fue diseñado e implementado entre 2020 y 2021 y financiado mediante el proyecto de inversión ‘Plataforma de datos geográficos oceanográficos y de meteorología marina’ del programa de Agenda Científica de la Dimar, ha logrado publicar en acceso abierto, compatible con el intercambio internacional y regional, datos oceanográficos de más de 19.000 perfiles de salinidad y temperatura del agua provenientes de 127 cruceros y expediciones científicas y 116 proyectos e iniciativas desarrollados entre 1969 y 2021 por Dimar, así como 1.000 series de tiempo anuales mensuales de la Red de Medición de Parámetros Oceanográficos y de Meteorología Marina (RedMPOMM) capturados en tiempo real en la zona costera de Colombia desde 2006.

La iniciativa de datos abiertos de la Dimar se enmarca en su ‘Política de acceso, intercambio y uso datos técnicos y científicos’ incorporada al Reglamento Marítimo Colombiano (Remac) 4 ‘Actividades Marítimas’ Parte 5, Título 2, y en su ‘Plan de apertura de datos oceanográficos y de meteorología marina 2022-2024’ el cual hace parte de los

indicadores del documento Conpes 4058 ‘Política pública para reducir las condiciones de riesgo de desastres y adaptarse a los fenómenos de variabilidad climática’ de Colombia.

La aplicación que incorpora un componente de búsqueda geográfica y un catálogo de metadatos fue lanzada en el ‘Seminario de Información Marítima para la toma de decisiones’ desarrollado por la Dimar en la ciudad de Bogotá en el mes de septiembre de 2022 y transmitida por redes sociales a una audiencia de 700 espectadores.



Figura 35. Portal colombiano de datos oceanográficos y de meteorología marina de acceso abierto.

Herramienta EVIDA

La herramienta Evida puede dar una alerta temprana en menos de un minuto, esto permitirá que los entes de control asociados al sistema de alerta temprana tengan más tiempo al momento de ejecutar la acción en la generación de boletines, así mismo contiene las simulaciones pre computadas en una base de datos de casi todo el litoral pacifico colombiano.

Esta herramienta en conjunto con la herramienta “tsunamicuda” ha permitido la elaboración de más de 6750 escenarios posibles (simulaciones de eventos de Tsunami) lo cual permite un amplio espectro para el análisis y estudio del fenómeno, las gráficas obtenidas como ola máxima y tiempo de arribo son fundamentales al momento de generar un boletín de alerta.

Módulo SD

Producto de un arduo trabajo se desarrolló el módulo de liquidación de ingresos en la plataforma SAP-SILOG, con el fin de lograr la integración en tiempo real del recaudo de la entidad en los estados financieros, este módulo tiene por objetivo la ampliación de medios de pago, controlar mejor el recaudo, realizar pagos virtuales más seguros, generar un control automático de intereses y fortalecer la integralidad y transparencia financiera.

Proyecto de inversión:
Proyecto Nacional de Archivo

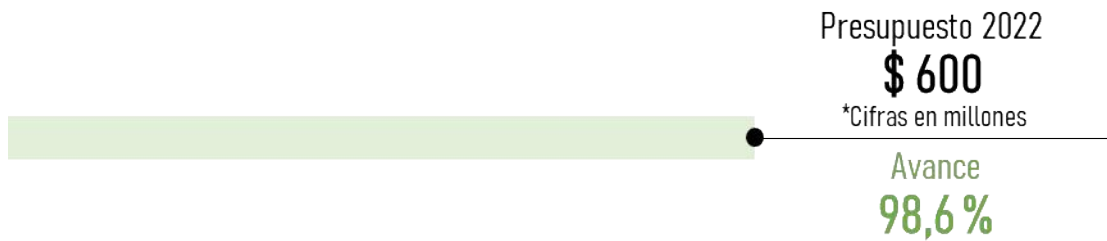


Figura 36. Resumen del Proyecto Nacional de Archivo

Registra avance adecuado en la integración de información física al sistema, a continuación, las actividades realizadas hasta el mes de marzo del 2022, en el proceso de organización del archivo del área de gente de mar; se realiza la organización documental, digitalización e indexación y control de calidad.

Proyecto de inversión:
Desarrollo e integración tecnológica para la gestión de la marina mercante



Figura 37. Resumen del proyecto de desarrollo e integración tecnológica para la gestión de la marina mercante

Desarrollar, mejorar e integrar los sistemas de información existentes que permitan la coordinación y control de las actividades marítimas, la promoción de la marina mercante y el transporte marítimo. El alcance del proyecto para la vigencia 2021 es el refrendo electrónico de certificados, tablero de control con datos estadísticos, modulo gente de mar, modulo inspección empresas de transporte marítimo, modulo fletes tarifas y recargos, modulo acuerdos y conferencias marítimas, actualizaciones del módulo de información de carga existente en el Sitmar. Y la interoperabilidad entre los sistemas de información y base de datos existentes, incluido el Sgdea.

Proyecto de inversión:

Plan Estratégico de Tecnologías de Información - PETI

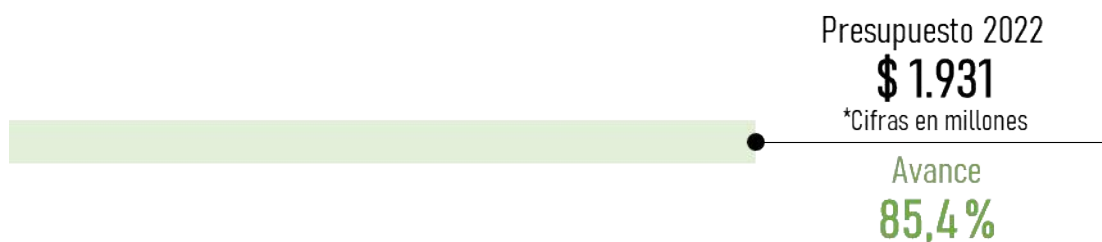
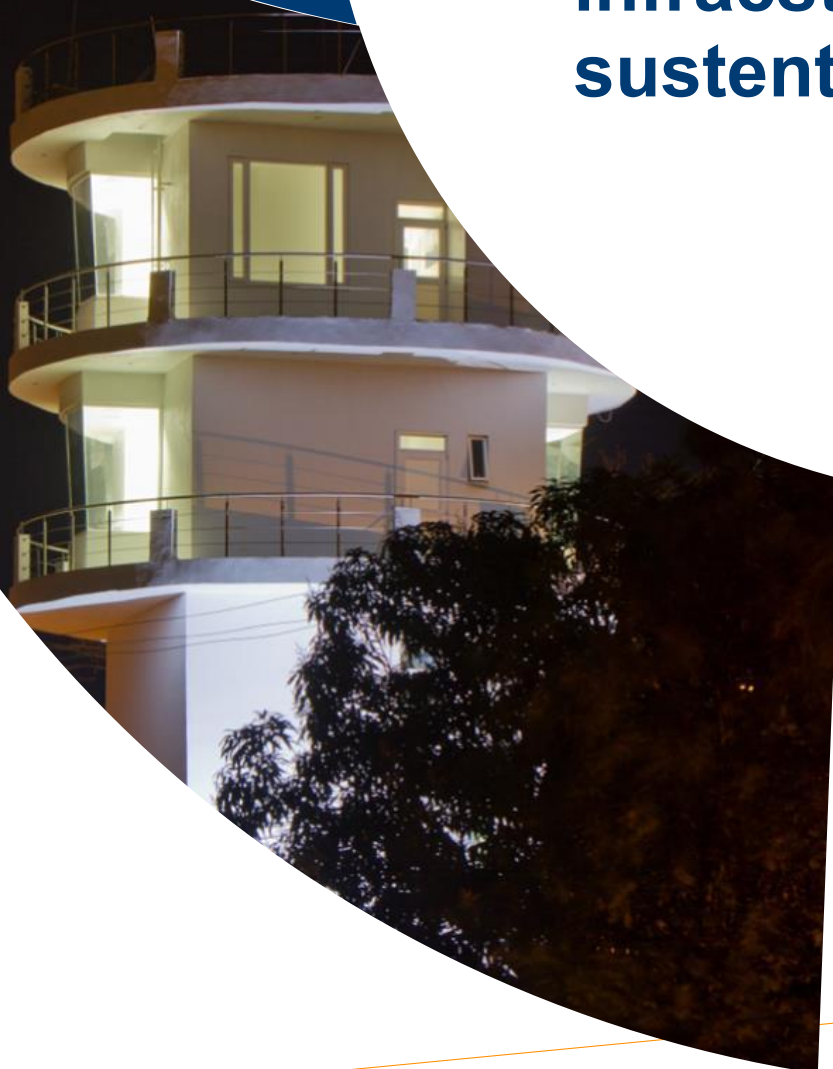


Figura 38. Resumen del proyecto para el Plan Estratégico de Tecnologías de la Información (PETI)

Avanza el PETI de la entidad con un portafolio de proyectos que busca responder a necesidades relacionadas con capacidades tecnológicas de la entidad, para la vigencia 2021 se ejecutan las iniciativas implementación del gobierno de datos, transformación digital, implementación de gestión de servicios de TI, interoperabilidad de la información de los sistemas de información y uso y apropiación para fortalecer las TIC de Dimar.

Consolidar una infraestructura sustentable



Objetivo No. 8 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.

Las actividades desarrolladas durante la vigencia 2022 relacionadas con este objetivo se presentan a continuación.

Nuevo Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe

El 23 de julio del 2022 se hizo entrega al país del nuevo Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe CN. Alex Fernando Ferrero Ronquillo.

El moderno edificio de 14.000 m² cuenta con todos los avances tecnológicos que requiere el país, para el conocimiento de su riqueza marítima, entre ellos: laboratorios de Química, Microbiología, Geología, Electrónica, Innovación y Desarrollo. Además, salones de conferencias, aulas de clases, bibliotecas, un auditorio con capacidad para 250 personas, así como un centro de monitoreo y control de todas las amenazas de origen marino.



Figura 39. Corte de cinta en el acto inaugural del nuevo edificio del CIOH Caribe "CN Alex Fernando Ferrero Ronquillo"

Botadura y afirmada pabellón del nuevo buque de investigación científica marina ARC Simón Bolívar

El ARC “Simón Bolívar”, es el buque de Investigación Científica Marina más grande y de mayor complejidad tecnológica construido hasta ahora en Colombia, con una inversión de \$62.651.225.705 millones de pesos, usando su tecnología de punta para la generación de conocimiento clave en la toma de decisiones para la protección de la vida humana en el mar, la preservación de los ecosistemas y la seguridad en la navegación.

El 24 de julio tuvo lugar la ceremonia de botadura del ARC Simón Bolívar, en este evento presidido por el señor Presidente de la República, se formalizó la incorporación de este buque, tras su construcción en los astilleros de Cotecmar con mano de obra colombiana, lo que marca un hito en el diseño y construcción en la industria astillera naval del país, aportando de manera significativa a su desarrollo y a la economía de la región.

Esta Unidad de 83 metros de eslora, 16 metros de manga y un calado de 4.25 metros, cuenta con equipos de última tecnología con todos los estándares para navegar a la Antártida, brindar apoyo científico en operaciones de exploración de recursos marinos y tomar muestras en profundidades de hasta 7.000 metros, desarrollar levantamientos batimétricos de aguas profundas, intermedias y superficiales, así como, análisis de corrientes marinas y parámetros fisicoquímicos y atmosféricos.



Figura 40. Ceremonia de bautizo y botadura del ARC Simón Bolívar

Proyecto de inversión:
Nuevo CIOH



Presupuesto 2022

\$ 14.635

*Cifras en millones

Avance

94,7%

Figura 41. Resumen del proyecto para el nuevo CIOH

Construcción del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe, estructuralmente adecuado para el talento humano que labora en esta sede un entorno propicio para desarrollar las capacidades y actividades propias de la investigación científica, las cuales redundan de manera directa en el cumplimiento de la misión institucional.

Proyecto de inversión:
Buque de investigación científica marina



Presupuesto 2022

\$ 50.566

*Cifras en millones

Avance

100 %

Figura 42. Resumen del proyecto para la adquisición del buque de investigación científica marina

La adquisición de un Buque de Investigación Científica Marina (Oceanografía, Hidrografía y Geología) que, de acuerdo a la definición de necesidad operacional, deberá ser una plataforma adaptable y flexible para realizar operaciones de investigación científica marina (Oceanografía, Hidrografía y Geología), señalización marítima, transporte de personal (científico y/o de apoyo), asistencia y apoyo logístico a plataformas en el mar y estaciones en tierra, con la capacidad de navegar de forma óptima y segura en el territorio marítimo colombiano y en la Antártida, con el propósito de dar soporte técnico y científico al ejercicio de la Autoridad Marítima y a las operaciones de la Armada Nacional, además de contribuir al conocimiento los océanos, sus procesos físicos y a la exploración y explotación racional de los recursos.

Proyecto de inversión:
Capitanía de Puerto de Turbo

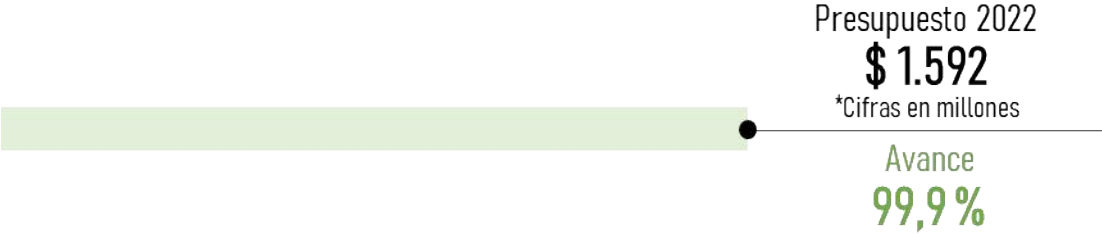


Figura 43. Resumen del proyecto para la capitanía de puerto de Turbo

El proyecto consiste en la construcción de la nueva capitanía de puerto de Turbo, considera una etapa de adquisición de terreno, estudios preliminares, diseños técnicos y de infraestructura y a su vez la obra.

3. Dimar en cifras

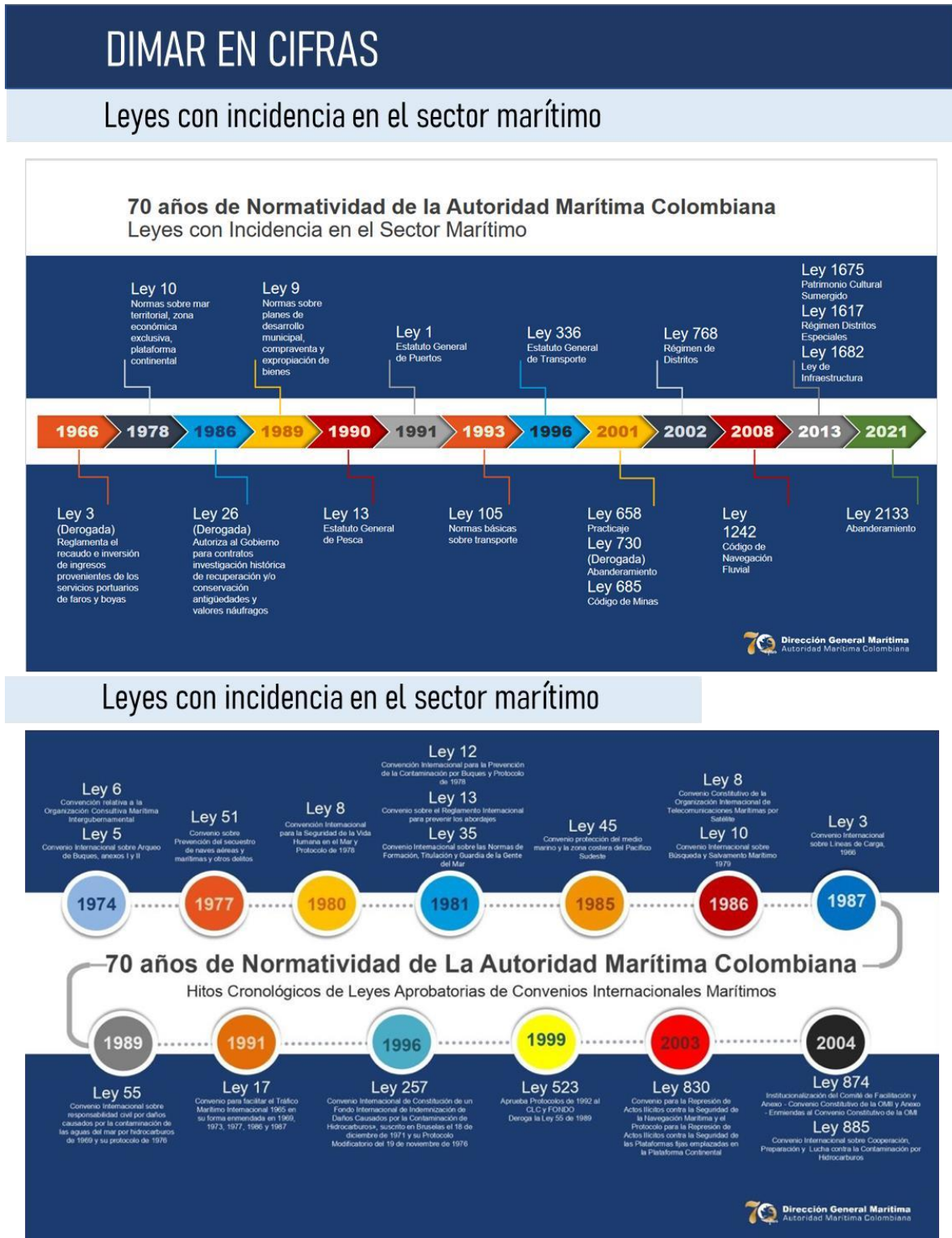


Figura 44. Dimar en Cifras: Leyes con Incidencia en el sector marítimo

DIMAR EN CIFRAS

Decretos con incidencia en el Sector Marítimo

70 años de Normatividad de la Autoridad Marítima Colombiana Decretos con Incidencia en el Sector Marítimo

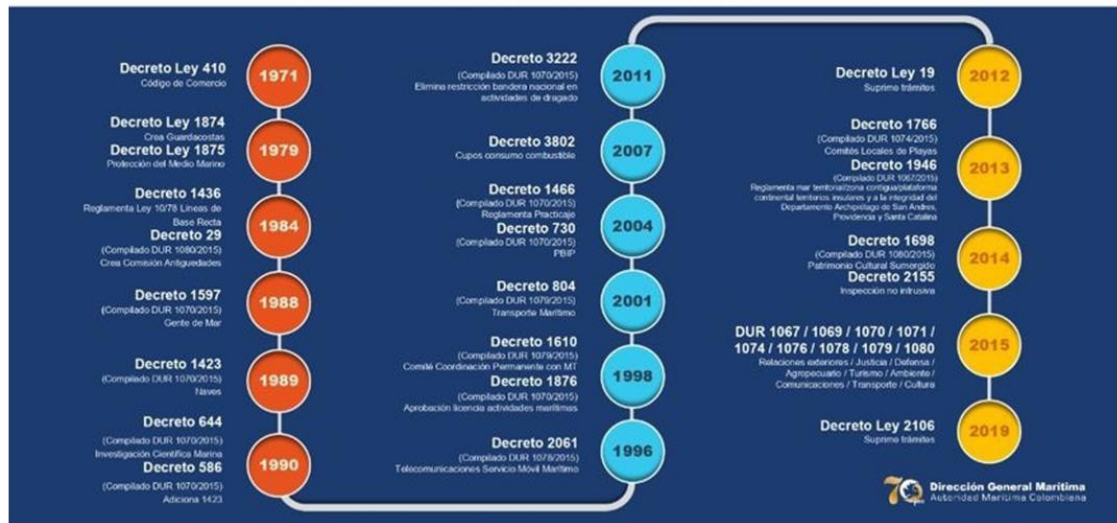
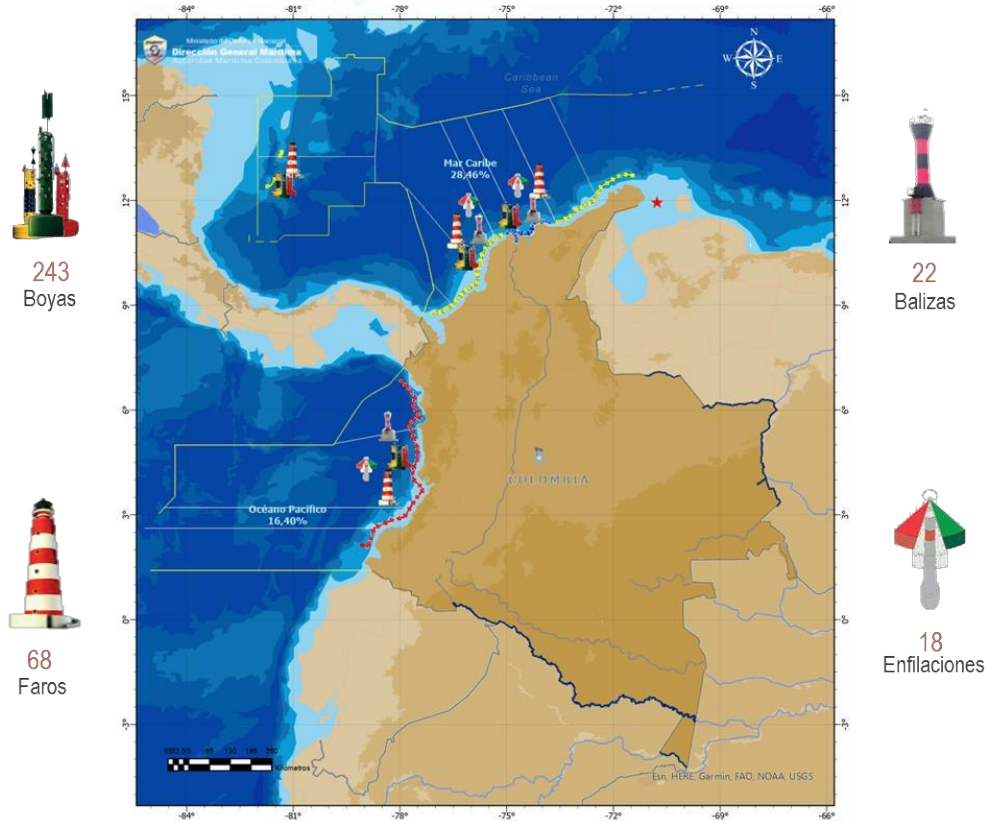


Figura 45. Dimar en cifras: Decretos con incidencia en el sector marítimo

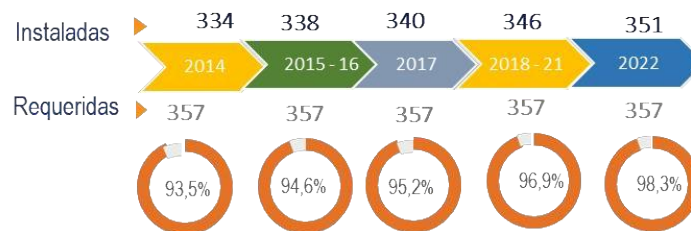
DIMAR EN CIFRAS

Sistema de Señalización Marítima

Distribución geográfica



Ayudas instaladas vs ayudas requeridas



Índice de cumplimiento de las recomendaciones IALA

77,49%

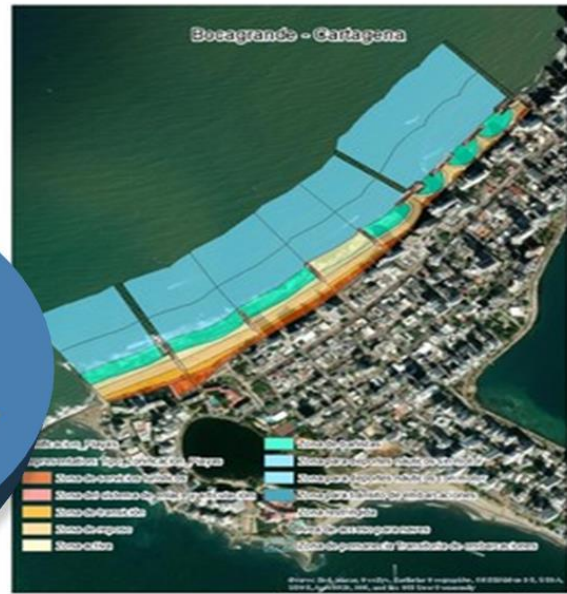
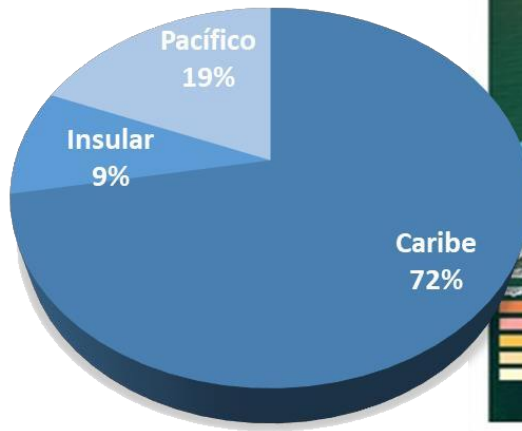
El Sistema de Señalización Marítima para el año 2022 registra un índice de 77,49% en cumplimiento de los estándares de la IALA, calculado sobre la totalidad de ayudas instaladas. Así, de 351 ayudas operativas, 272 cumplen con ellos.

Figura 46. Dimar en Cifras: Sistema de Señalización Marítima

DIMAR EN CIFRAS

Zonificación y caracterización playas con vocación turística

176 Playas inventariadas



<https://dimar.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=d0571a2f4b9140028854f0098f966ba1>

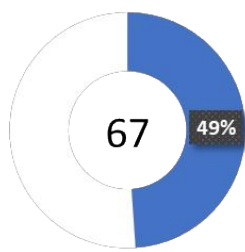


Figura 47. Dimar en cifras: Zonificación y caracterización de playas con vocación turística

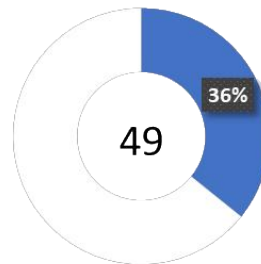
DIMAR EN CIFRAS

Ordenamiento de los Litorales y Áreas Marinas

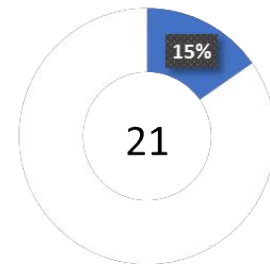
137 Trámite de concesiones



En trámite



Otorgadas



Archivadas

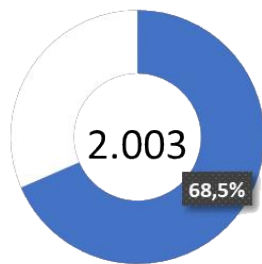
9 Autorizaciones para investigaciones científicas con naves de bandera extranjera

Tiempo promedio

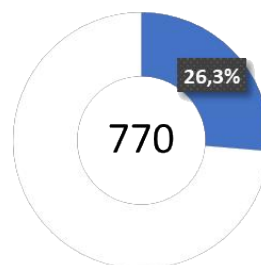
64

Días calendario

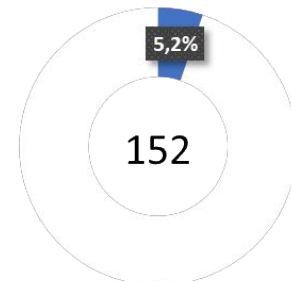
2.925 Inspecciones a litorales



Playas



Concesiones



Permisos temporales

275 Conceptos técnicos de jurisdicción

Figura 48. Dimar en cifras: Ordenamiento de Litorales y Áreas Marinas

DIMAR EN CIFRAS

Investigación Científica Marina

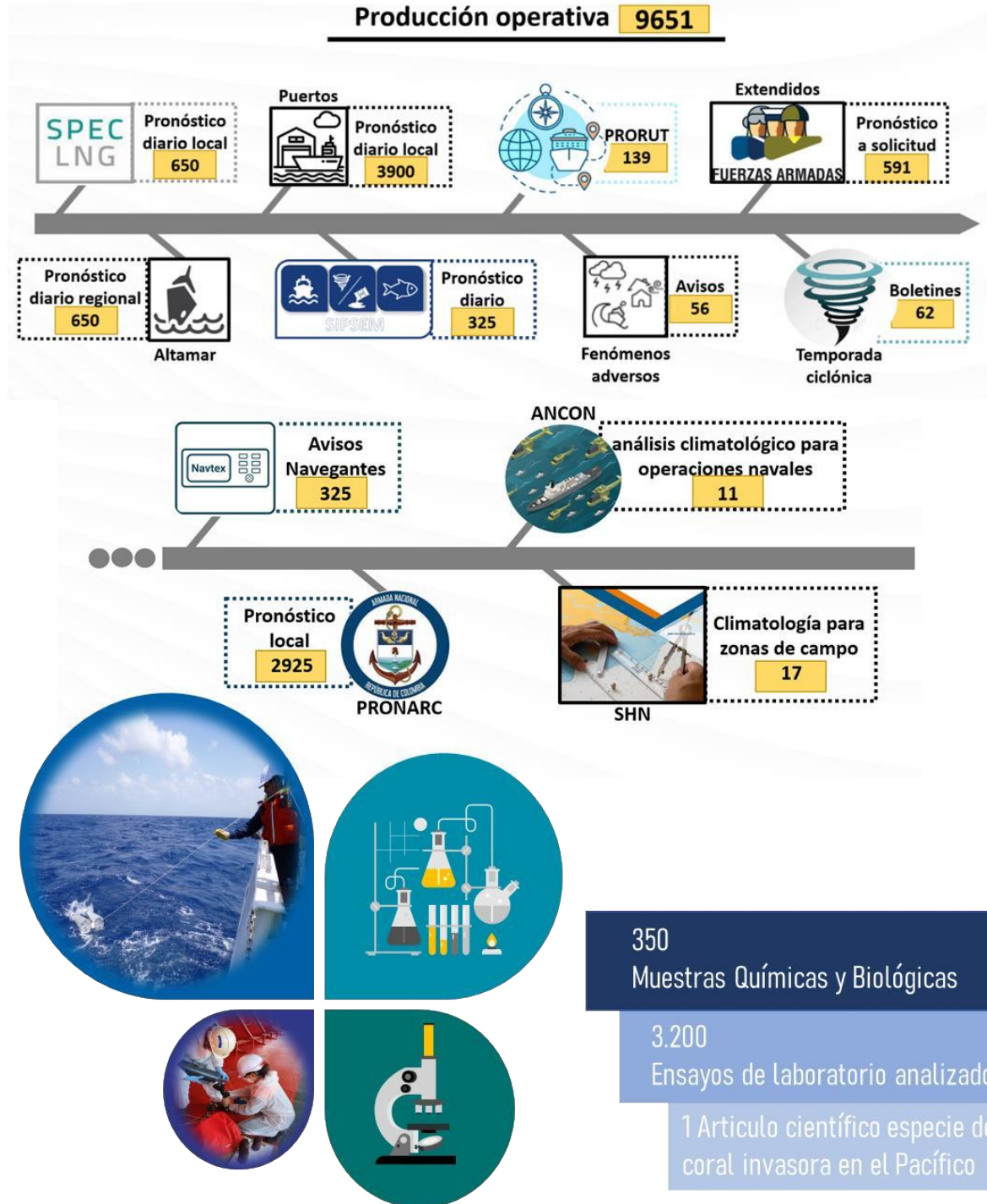


Figura 49. Dimar en cifras: Investigación Científica Marina

DIMAR EN CIFRAS

Seguridad Integral Marítima

Arribos

VS

Zarpes

105.215
8.426

Nacionales
Internacionales

104.872
9.415

132 Siniestros marítimos

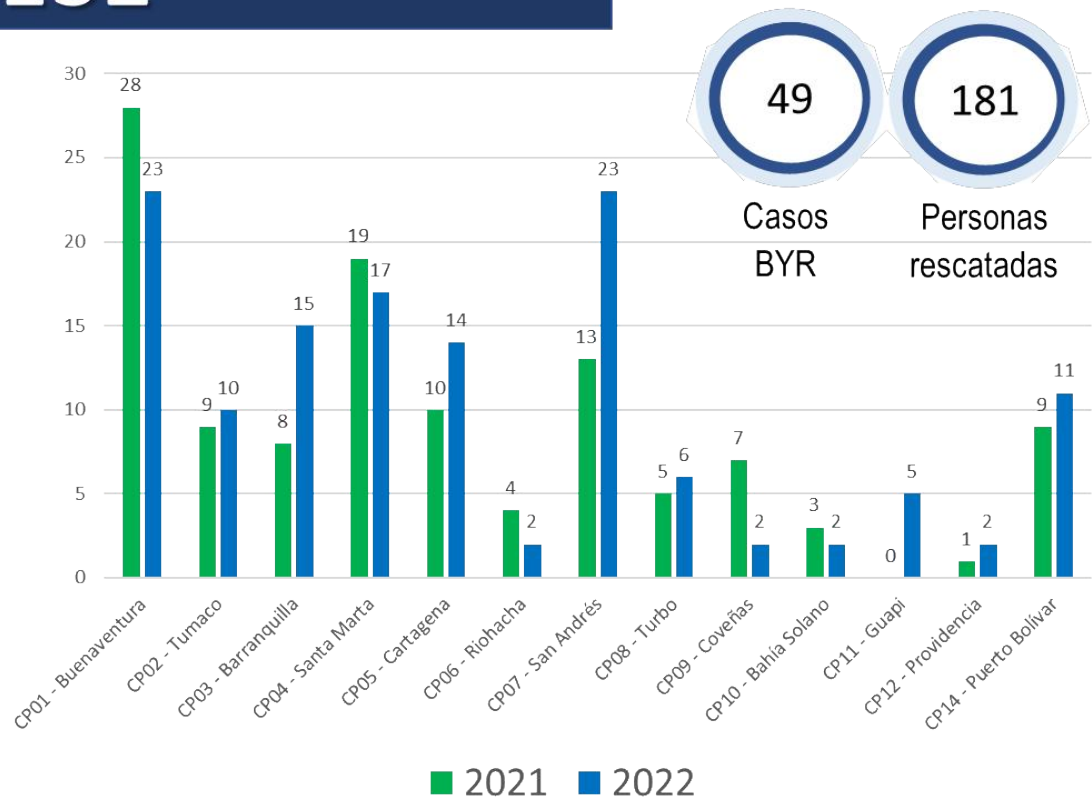


Figura 50. Dimar en cifras: Seguridad Integral Marítima

DIMAR EN CIFRAS

Publicaciones Náuticas

Avisos a los navegantes

474

Radioavisos costeros

749

Publicaciones Náuticas

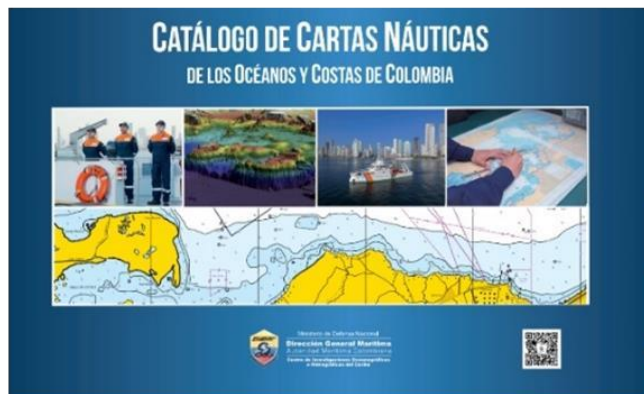
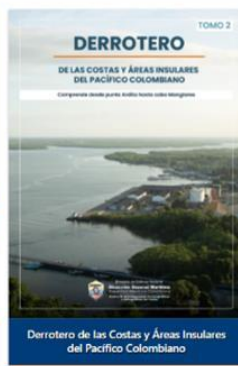
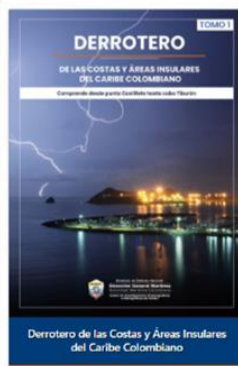
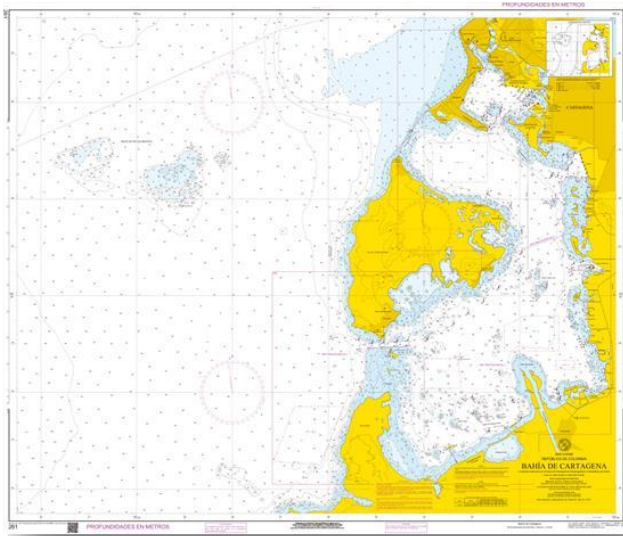


Figura 51. Dimar en cifras: Publicaciones Náuticas

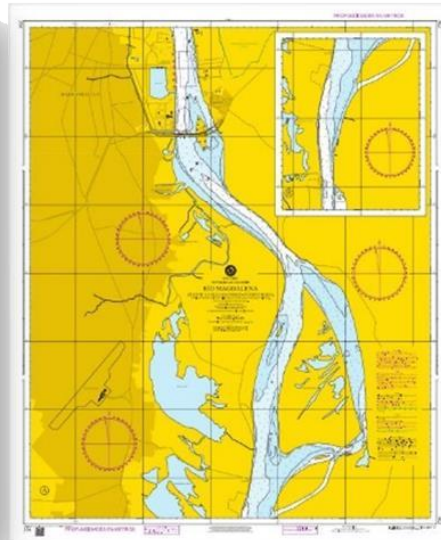
DIMAR EN CIFRAS

Cartografía Náutica

92,2% 107 de 116 Cartas de papel de requeridas para el cubrimiento del territorio marítimo



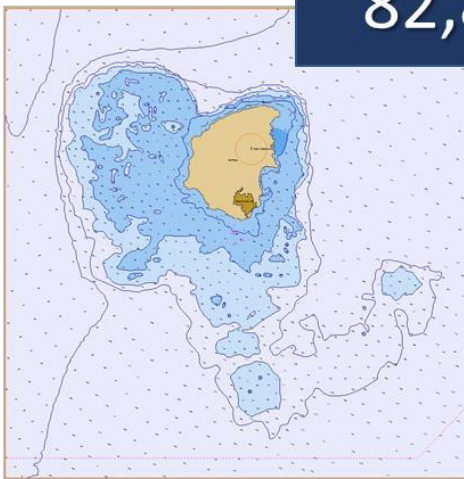
Carta 261 Bahía de Cartagena



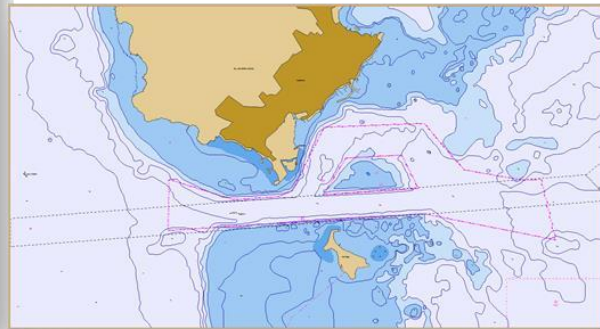
Carta 254 Río Magdalena (Puente Laureano Gómez – Puerto Pinsa)

82,8%

72 de 87 Cartas electrónicas requeridas para el cubrimiento del territorio marítimo



Carta náutica electrónica CO500267 Isla Fuerte



Carta náutica electrónica CO600843 Canales de Acceso a la Bahía de Cartagena

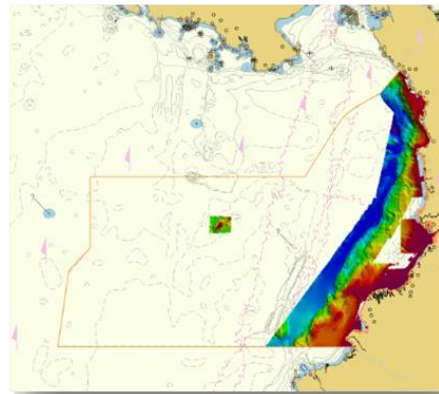
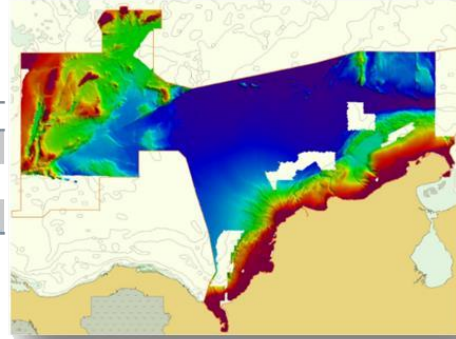
Figura 52. Dimar en cifras: Cartografía Náutica

DIMAR EN CIFRAS

Levantamientos hidrográficos

Cobertura Caribe - Pacífico

Mar Caribe	Km ²	%
Área límite	516.145,47	100
Área levantada	433.298,79	83,95
Área no levantada	82.846,68	16,05



Océano Pacífico	Km ²	%
Área límite	335.111,82	100
Área levantada	79.504,17	23,72
Área no levantada	255.607,65	76,28

Levantamientos 2022

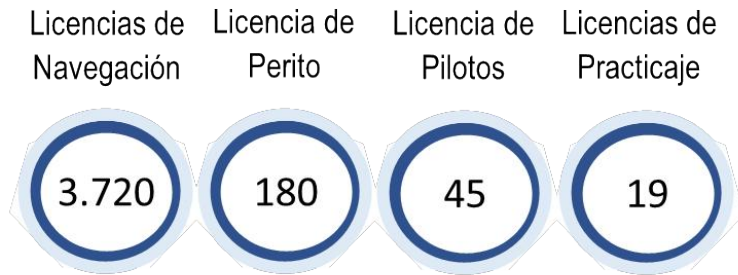
No.	Área	MNL levantadas
804	Bahía de Santa Marta	91,76
822	Ensenada Treval (Puerto Velero)	503,29
246	Puerto Zúñiga	814,33
154-155	Buenaventura fases I y II (en desarrollo fase II)	460
770	Canal de Tumaco y sector La Barra	132,09
134	Bahía Guapi	1314,71
253-254	Río Magdalena	680 en promedio por mes
411	Punta Gigantón a Isla Fuerte (faltante del 2021)	688

Figura 53. Dimar en cifras: Levantamientos Hidrográficos

DIMAR EN CIFRAS

Gente de Mar

3.964 Licencias expedidas



632 Títulos de navegación expedidos

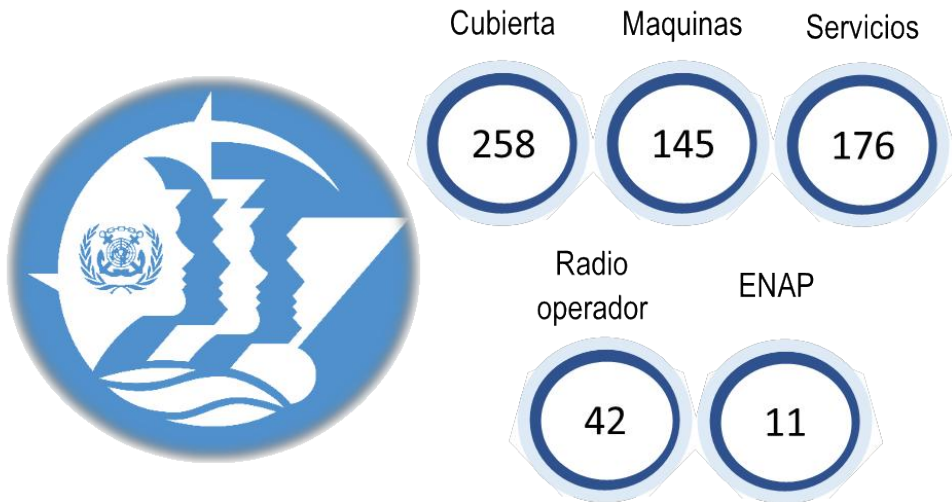


Figura 54. Dimar en cifras: Gente de Mar

DIMAR EN CIFRAS

Naves y artefactos navales

3.964 Licencias expedidas

NAVES POR PUERTO DE REGISTRO

Los puertos de registro de naves con mayor participación son: Cartagena **30 %**, Santa Marta **13 %** y Buenaventura **11 %**.

Sumados su participación alcanza el **54%** con **2.682** registros. Mientras el registro de naves consolidado alcanza los **4.940** registros.

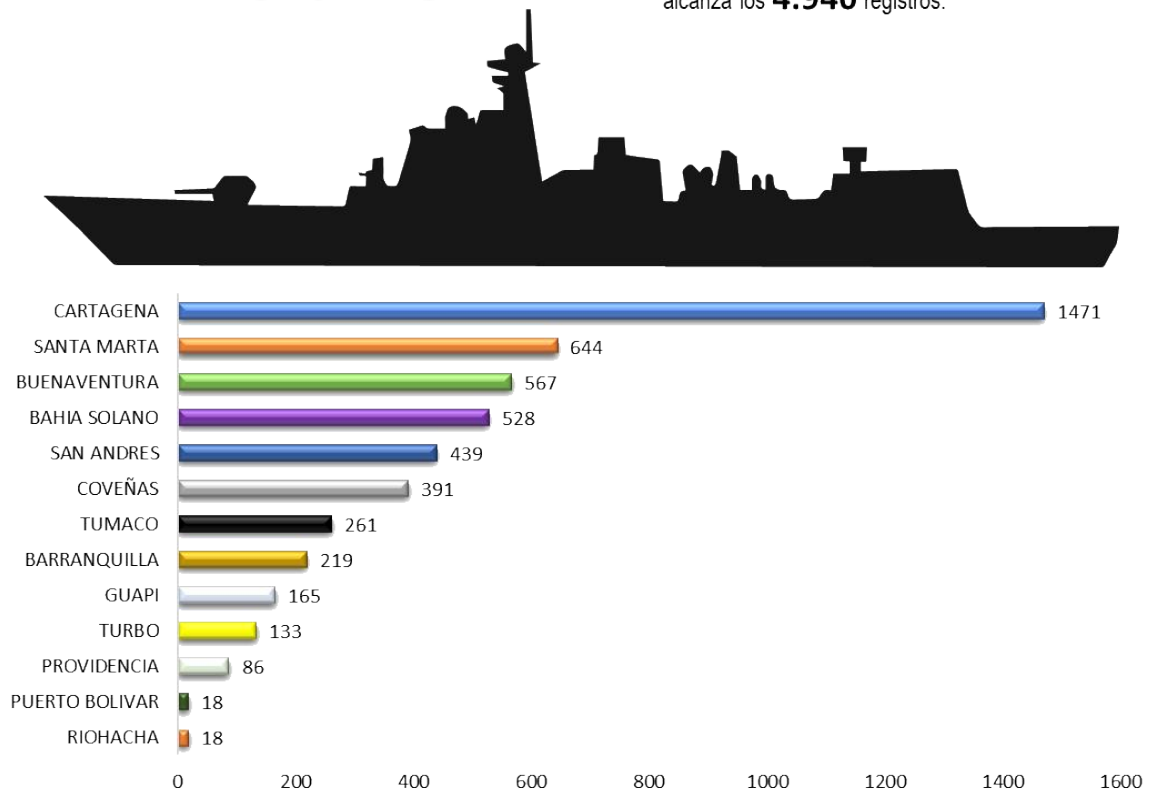


Figura 55. Dimar en cifras: Naves y Artefactos Navales

DIMAR EN CIFRAS

Transporte marítimo y fluvial

Principales empresas de transporte marítimo por movimiento de carga importada

- Hapag Lloyd Ag: 2.084.442,53 tons.
- Cma Cgm S.A: 853.866,93 tons.
- Maersk A/S: 1.454.710,58 tons

Hapag Lloyd, CMA CGM, Maersk y Mediterranean movilizan el **37.92%** de la carga importada por parte de empresas de transporte marítimo en Colombia, el **50.77%** corresponde a carga movilizada por concepto de fletamentos.

TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL

IMPORTACIONES

Puertos que concentran la mayor cantidad de importaciones.

- Cartagena: **37,30%** – 6,297,841 tons
- Buenaventura: **30,69%** - 5,181,825 tons.
- Santa Marta: **18,08%** – 3,052,321 tons.
- Barranquilla: **9,30%** – 1,570,478 tons

Tipo de carga mas importada en los principales puertos del país.

- General Seca: **27,93%**
- Granel Liquido: **17,87%**
- General Contenedorizada: **46,97%**
- Granel Seco: **7,19%**
- General Refrigerada: **0,04%**



EXPORTACIONES

Puertos que concentran la mayor cantidad de exportaciones-

- Coveñas: **18,52%** – 7,217,760 tons
- Puerto Bolivar: **16,44%** – 6,409,543 tons
- Cartagena: **15,48%** – 6,035,085 tons.
- Santa Marta: **39,43%** – 15,369,797 tons.

Tipo de carga mas exportada en los Principales puertos del país

- General Seca: **63,56%**
- Granel Liquido: **20,83%**
- General Contenedorizada: **14,22%**
- Granel Seco: **0,87%**
- General Refrigerada: **0,52%**

Principales empresas de transporte marítimo por movimiento de carga exportada

- Hapag Lloyd Ag 3.521.288 tons.
- Cma Cgm S.A. 2.491.619 tons.
- Maersk A/S 968.873 tons.

Hapag Lloyd, CMA CGM, Maersk y Mediterranean, mueven el **12.66%** de la carga exportada por parte de empresas de transporte marítimo en Colombia, el **84,47%** corresponde a carga movilizada por concepto de fletamentos

Figura 56. Dimar en cifras: Transporte Marítimo y Fluvial

DIMAR EN CIFRAS

Infraestructura de datos espaciales



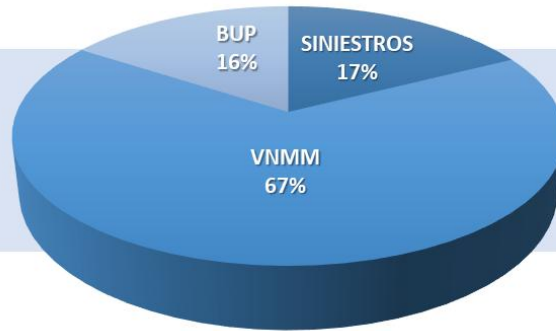
Figura 57. Dimar en cifras: Infraestructura de Datos Espaciales - IDE

DIMAR EN CIFRAS

Gestión Jurídica

530

Fallos emitidos



Gestión de demandas

89%

9 Demandas falladas

8 Favorables

Gestión de tutelas

90 Tutelas

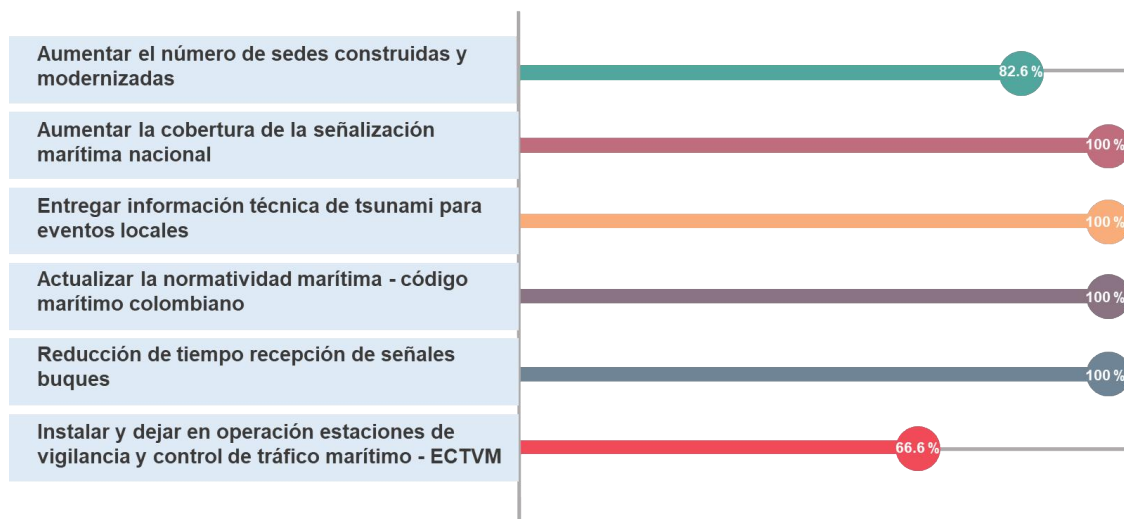
70 Favorables

8 Pendiente sentencia

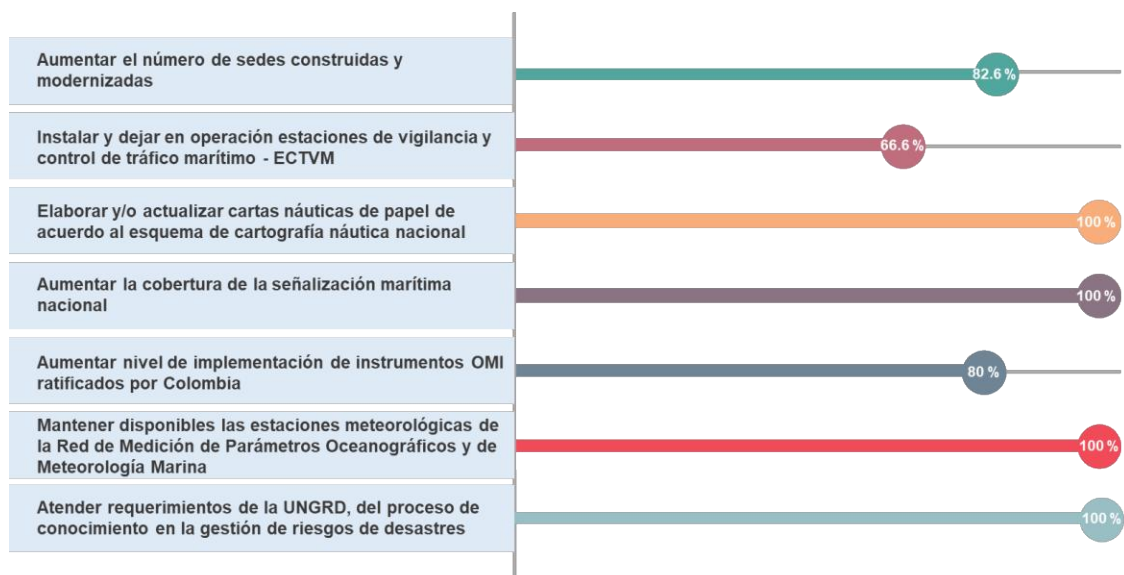
Figura 58. Dimar en cifras: Gestión Jurídica

4. Indicadores de política pública

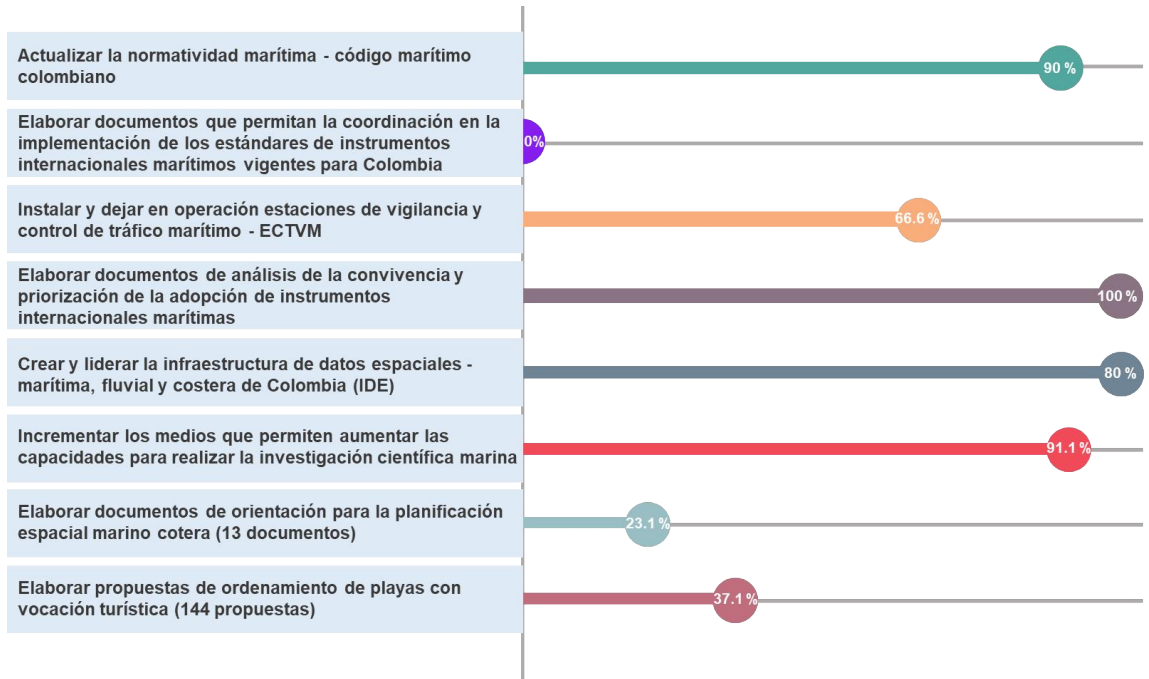
1. Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022



2. Plan Estratégico Sectorial (PES) 2019-2022



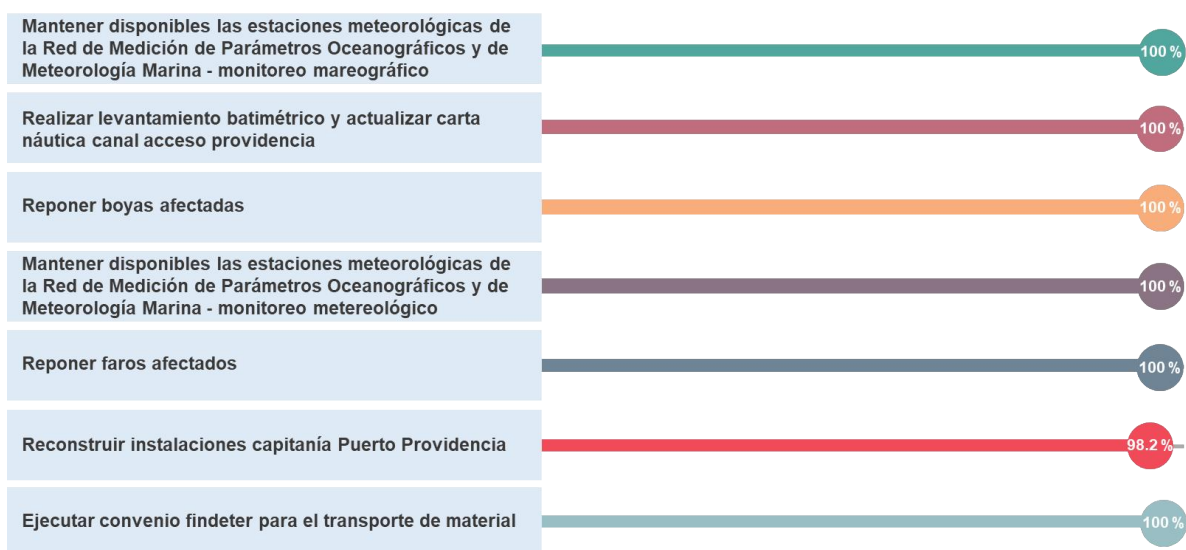
3. CONPES 3990 Colombia “Potencia Bioceánica Sostenible”



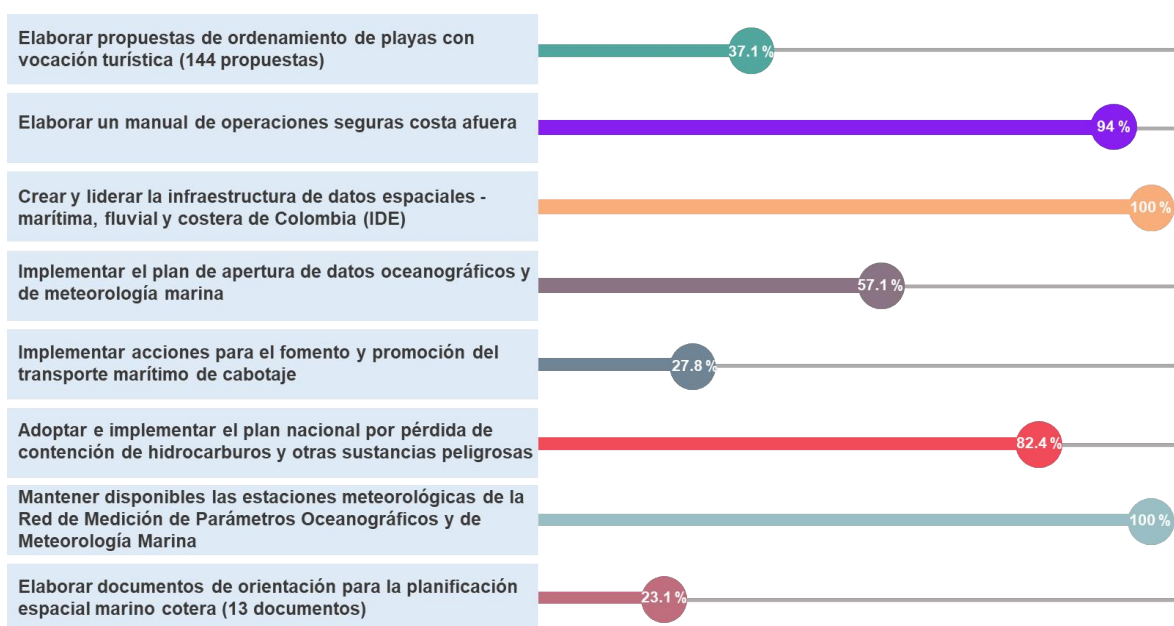
4. CONPES 3982 “Política Nacional Logística”

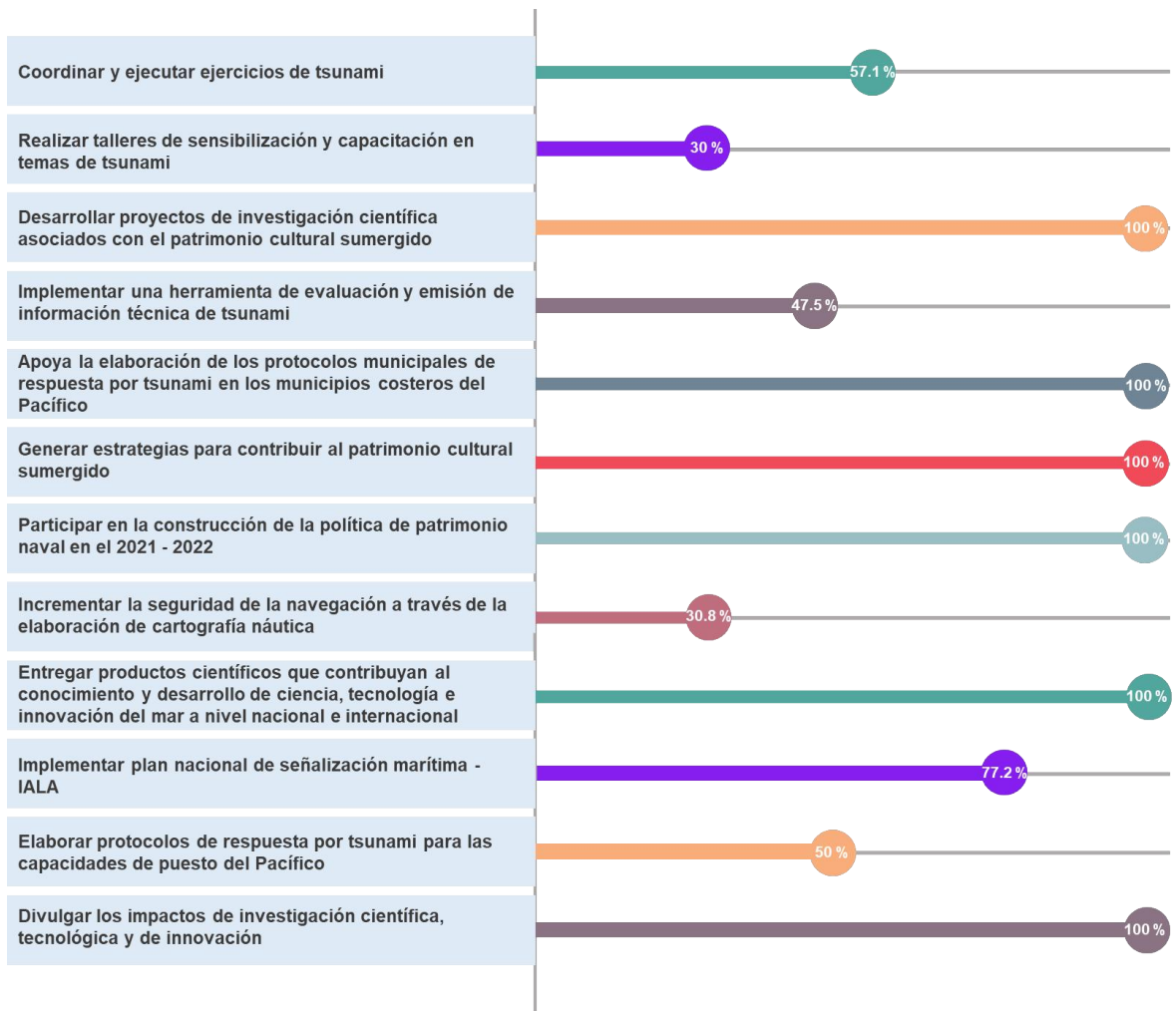


5. Plan de Acción Reconstrucción de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

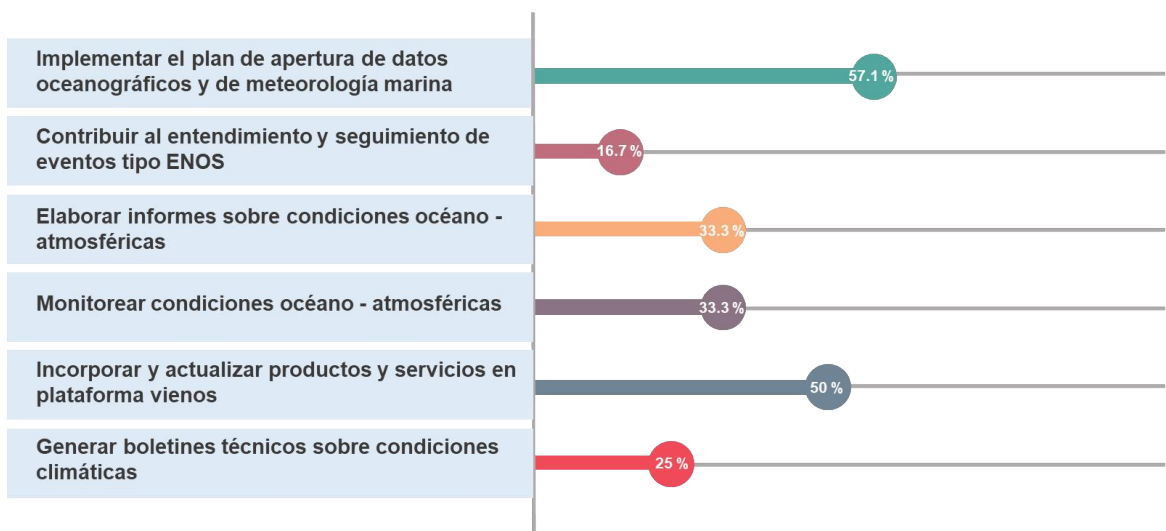


6. Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros – PNOEC.





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





Ministerio de Defensa Nacional

Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana



Informe de gestión

Ministerio de Defensa Nacional
Dirección General Marítima

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

Línea gratuita de atención al ciudadano 018000115966

Contact Center +60 (1) 3286800 en Bogotá

Línea Anticorrupción 018000911670

dimar@dimar.mil.co

www.dimar.mil.co