

IX

Audiencia
Pública de Rendición
de Cuentas



Dimar
Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana



Cartagena de Indias, 19 de Marzo de 2015



1. INFORMACIÓN INSTITUCIONAL

1.1 Proyectos de Inversión

1.2 Atención al Ciudadano

2. GESTIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA

2.1 Seguridad Integral Marítima

2.2 Litorales y Áreas marinas

2.3 Señalización Marítima

2.4 Investigación Científica Marina

2.5 Normatividad y Proyectos de Reglamentación

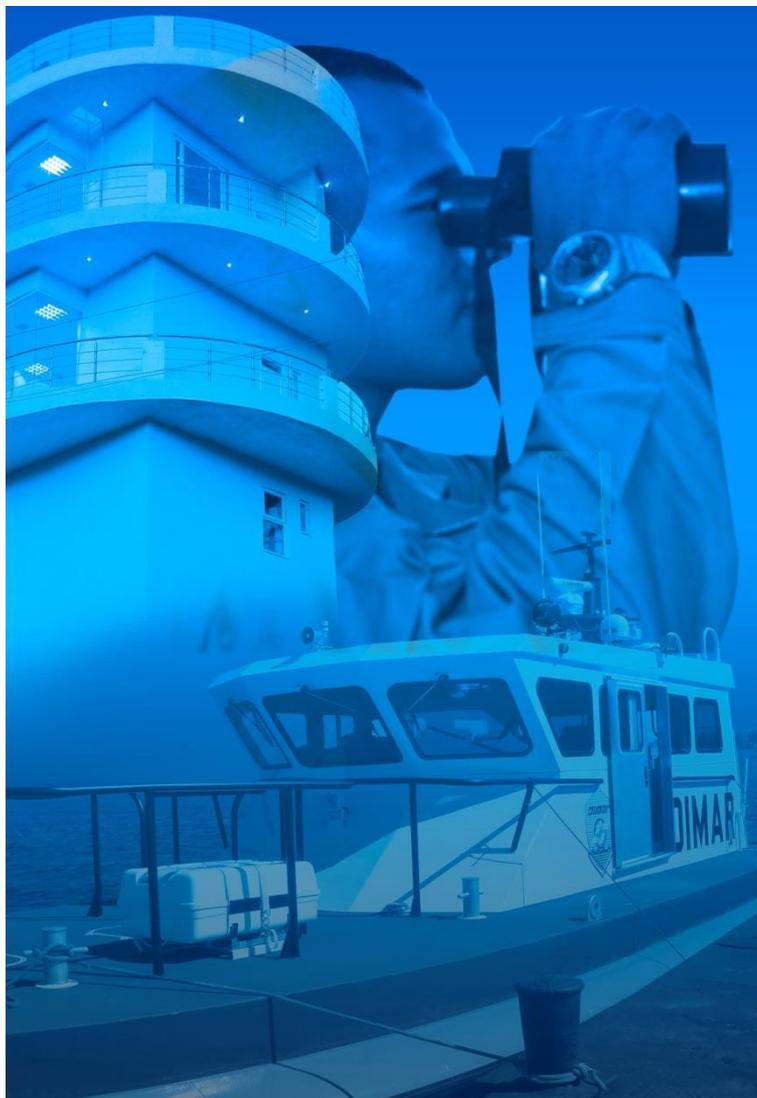
2.6 Gestión Presupuestal

3. COMPROMISOS Y GESTIÓN INTERNACIONAL

4. PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO INSTITUCIONAL

5. PREGUNTAS

6. CIERRE



1. INFORMACIÓN INSTITUCIONAL

- 1.1 Proyectos de Inversión
- 1.2 Atención al Ciudadano

2. GESTIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA

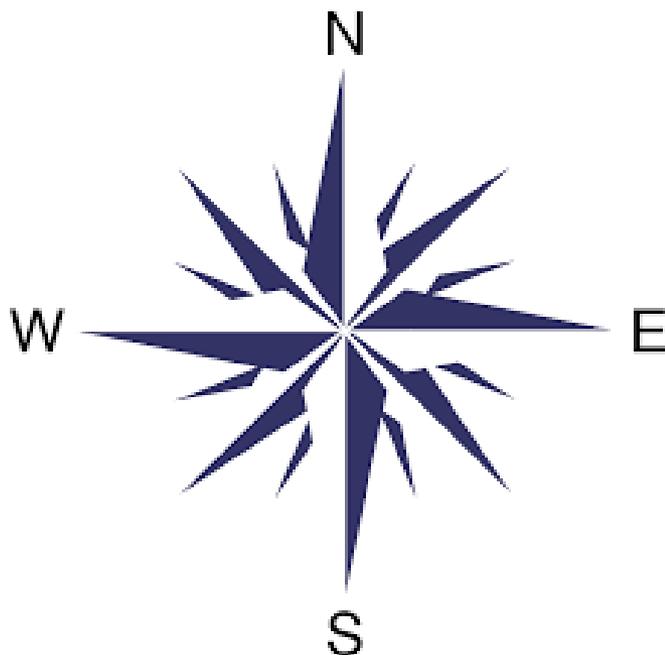
- 2.1 Seguridad Integral Marítima
- 2.2 Litorales y Áreas marinas
- 2.3 Señalización Marítima
- 2.4 Investigación Científica Marina
- 2.5 Normatividad y Proyectos de Reglamentación
- 2.6 Gestión Presupuestal

3. COMPROMISOS Y GESTIÓN INTERNACIONAL

4. PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO INSTITUCIONAL

5. PREGUNTAS

6. CIERRE



Misión

Administrar el espacio, las actividades marítimas, fluviales y costeras con seguridad integral y vocación de servicio para contribuir al desarrollo de los intereses marítimos y fluviales del país.

Visión

Ser para el 2030, el eje que consolida el país marítimo, fluvial y costero, contribuyendo al posicionamiento de Colombia como potencia regional.

Valores

Rigor técnico y profesional
Servicio
Liderazgo
Confianza

Actividades Marítimas

Conservación, preservación y protección del medio marino
Autorización de obras
Búsqueda y salvamento
Pronósticos
Investigación científica
Exploración, explotación, prospección de recursos naturales

Señalización
Control de Tráfico Marítimo
Registro Naves y Artefactos
Navegación
Marina Mercante y Transporte
Comunicaciones

Astilleros y construcción
Administración zona costera
Recreación y deporte
Gente de Mar



Roles



Estado Bandera



Estado Ribereño



Estado Rector del Puerto



3 Plataformas de investigación científica

6 Estaciones de Control de Tráfico Marítimo

3 Buques balizadores

1 Centro Nacional de Monitoreo de Multi-amenazas de origen marino

2 Centros de investigación científica

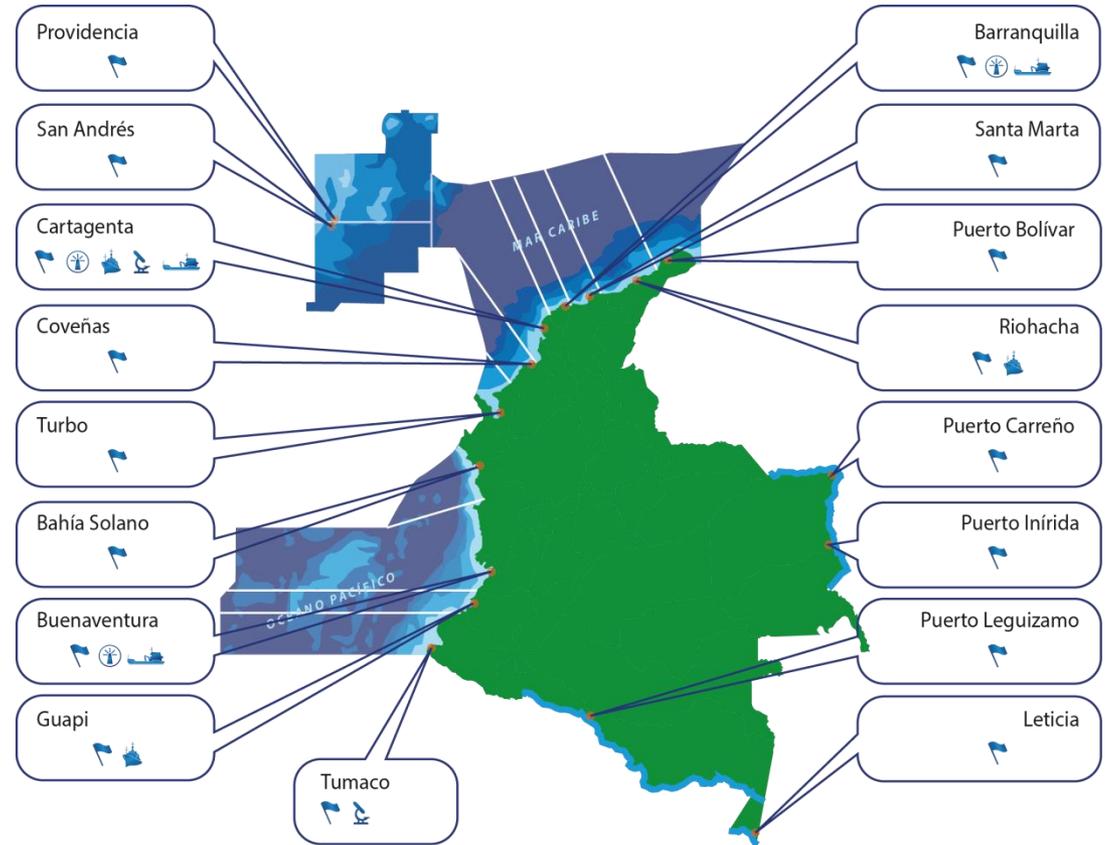
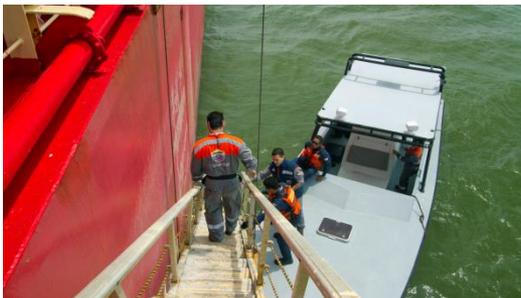
17 Capitanías de Puerto

3 Grupos de señalización

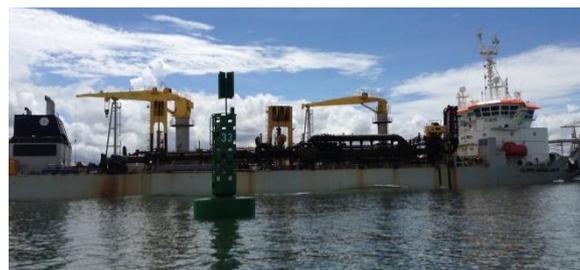
5 Botes de bahía mayor



Capitanías de Puerto



- 
 Capitanía de Puerto
- 
 Grupo de Señalización Marítima
- 
 Plataforma de Investigación Científica-marina
- 
 Centros de Investigación Científica-marina
- 
 Buques de Señalización Marítima





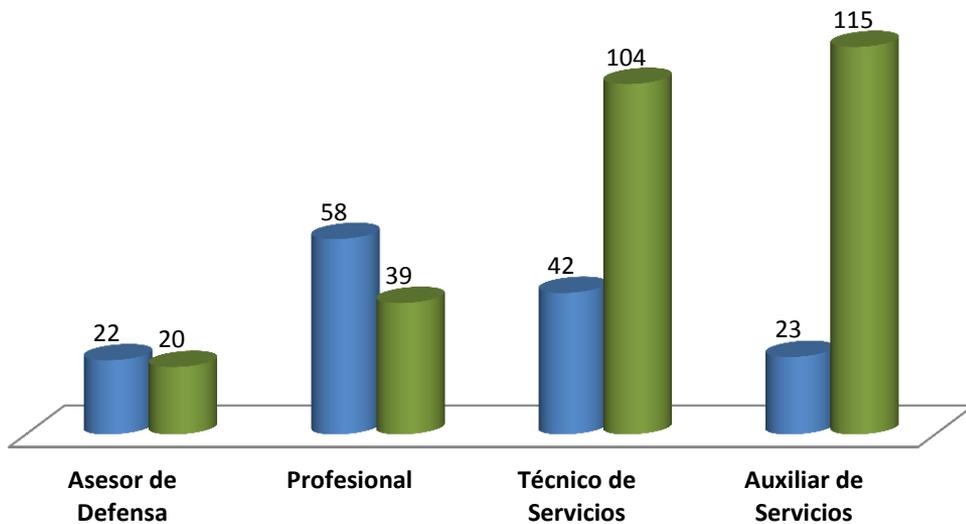
Centro de Investigación
Oceanográfica y Hidrográfica
del Caribe- CIHO



Centro de Investigación
Oceanográfica y Hidrográfica
del Pacífico - CCCP

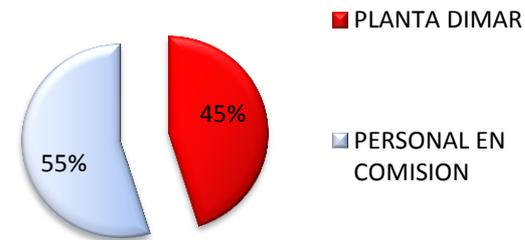
Nivel de empleo, personal Sede Central vs Unidades Regionales

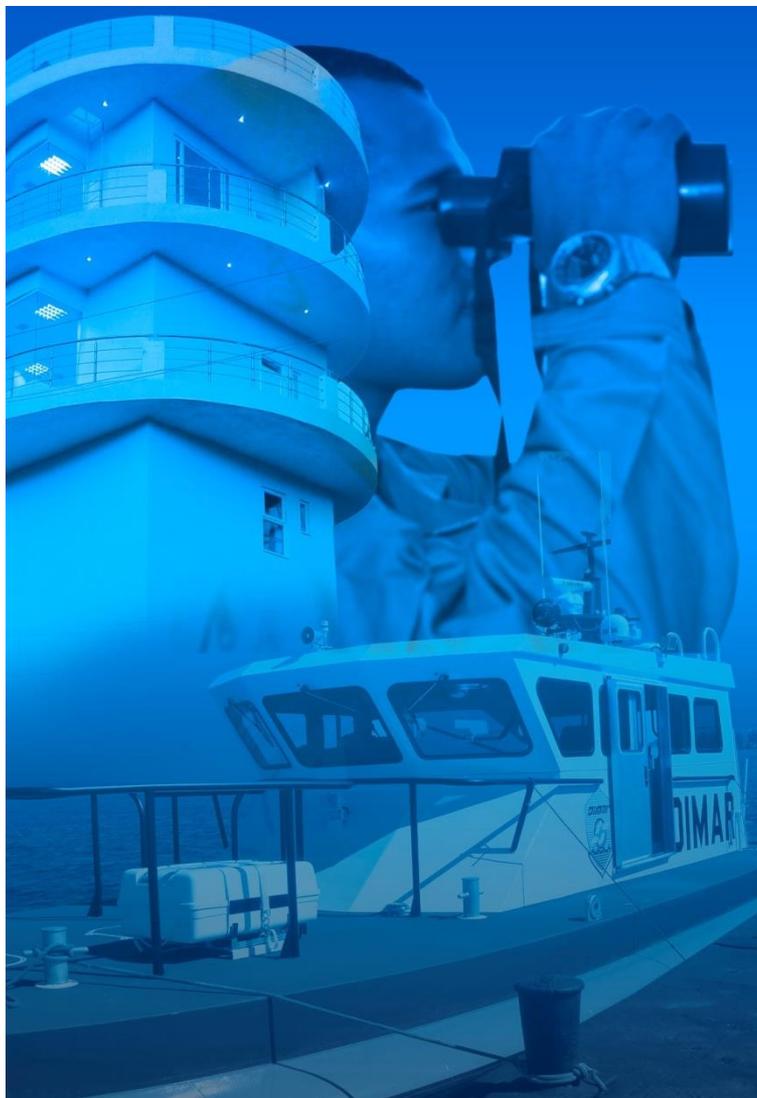
■ Sede Central ■ Unidades Regionales



Civiles ARC	50
Civiles Dimar	378
Militares	410
Vacantes	16
TOTAL	854

Personal en comisión ARC vs Planta Dimar





1. INFORMACIÓN INSTITUCIONAL

1.1 Proyectos de Inversión

1.2 Atención al Ciudadano

2. GESTIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA

2.1 Seguridad Integral Marítima

2.2 Litorales y Áreas marinas

2.3 Señalización Marítima

2.4 Investigación Científica Marina

2.5 Normatividad y Proyectos de Reglamentación

2.6 Gestión Presupuestal

3. COMPROMISOS Y GESTIÓN INTERNACIONAL

4. PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO INSTITUCIONAL

5. PREGUNTAS

6. CIERRE



¿ En qué consiste ?

Sistema de Señalización de Santa Martha

Adquisición de boyas para canal de acceso a Santa Marta (04)

Sistema de Señalización San Andrés y Providencia

1. Adquisición boyas para el canal de Providencia (08)
2. Adquisición Boya mar (01)

Sistema de Señalización de Barranquilla

1. Adquisición boyas canal de Barranquilla(24)
2. Construcción Faros de Orilla para el canal de Barranquilla (08)
3. Construcción torre para enfilación para el canal de Barranquilla E18 (01)
4. Construcción torre para enfilación para el canal de Barranquilla E12-E14 (01)



Inversión de:

16.390

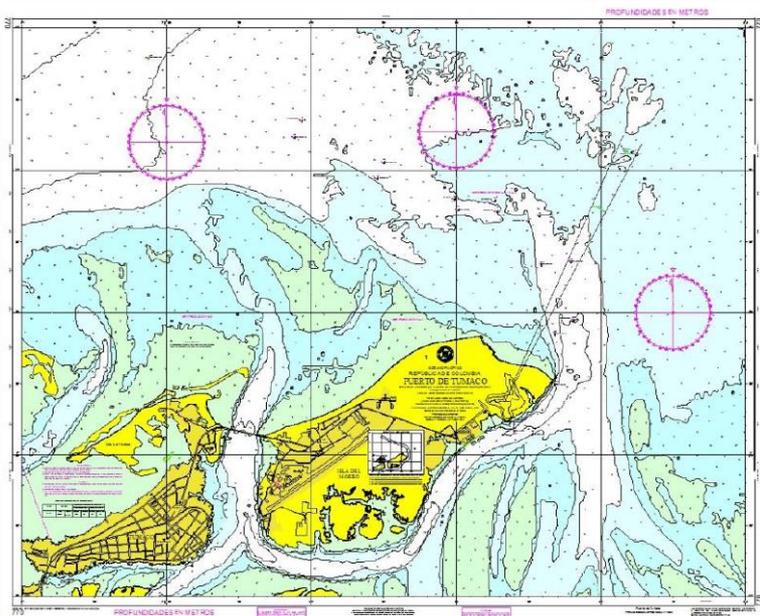
millones de pesos

para la ampliación. Modernización y cobertura de las ayudas a la navegación.

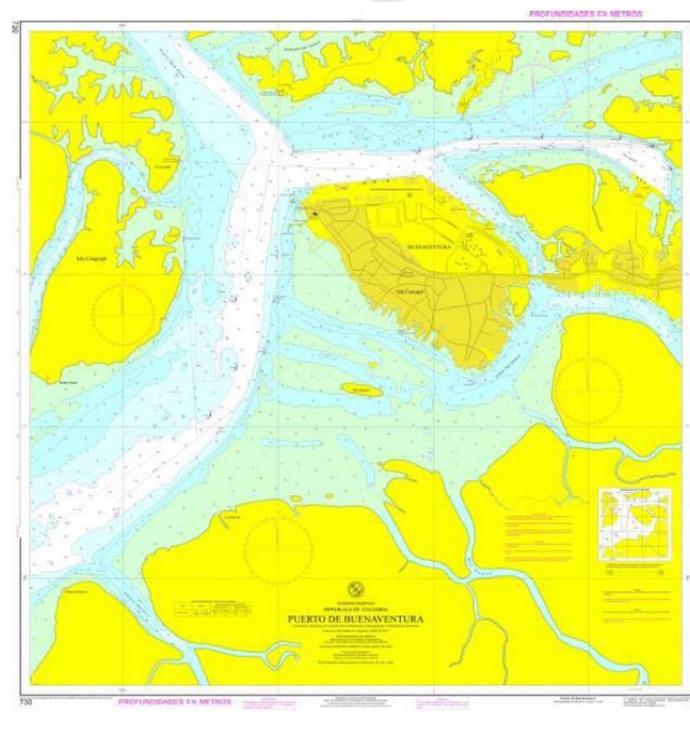
Inversión de:

800
millones de pesos

Para generación de cartografía náutica impresa y electrónica.



Carta náutica 770 Puerto de Tumaco



Carta náutica 730 Puerto de Buenaventura

¿ En qué consiste ?

1. Levantamientos batimétricos
2. Mantenimiento de cartas náuticas electrónicas.
3. Emisión de los avisos a los navegantes
4. Mantenimiento de cartas náuticas de papel



Inversión de:

14.453

millones de pesos

Para diseño y construcción de sedes



¿En qué consiste ?

- Estación de tráfico marítimo de San Andrés Fase I (estudios).
- Nueva Sede Barranquilla Fase I (estudios).
- Implementación Soluciones Móviles Turbo.

PROYECTOS DE INVERSIÓN

Diseño y Construcción de Sedes



Complejo Marítimo DIMAR Barranquilla
Vigencias 2014-2015 \$ 13.718 millones
Vigencia 2015 Inicio Obras de Urbanismo

Adquisición y Reposición de Equipo Operacional

Inversión de:

14.420

millones de pesos

Para adquisición y reposición de equipo operacional.



Cámara Infra – Roja Botes
Bahía Mayor

¿En qué consiste ?

- Adquisición de torre autosoportada para la Estación de control de tráfico de Tumaco, radios VHF base, adicionales integrados al sistema actual para la Estación de Control de Tráfico de Santa Marta, y kits de telecomunicaciones.
- Adquisición de 4 botes fluviales y 1 bote marítimo.
- Adquirir tres botes de bahía mayor tipo Pilot.
- Actualización de los sistemas científicos y de ingeniería oceánica de los buques oceanográficos y de infestación marina.
- Construcción de un Laboratorio Oceanográfico Móvil Embarcado (Lome).
- Adquisición de equipos de Investigación Científica

PROYECTOS DE INVERSIÓN

Adquisición y Reposición de Equipo Operacional



Inversión de:

9.770

millones de pesos

Para adquisición de 03 botes Bahía Mayor.



Bote Mayor Isla el Morro- Tumaco



Bote Mayor Isla Fuerte - Cartagena



Bote Mayor Isla Serrana –San Andrés

Adquisición y Reposición de Equipo Operacional

Inversión de:

800

Millones de pesos

Para la adquisición de botes menores de apoyo a las actividades marítimas.

¿En qué consiste ?

Adquisición de Botes Menores para Capitanías Fluviales (CP15 Puerto Carreño, CP 16 Leticia, CP 17 Puerto Inírida y CP 19 Puerto Leguizamo) y la Capitanía Marítima de Guapi (CP11).



Mejoramiento de la Investigación Científica Marina

Inversión de:

9.800

Millones de pesos

Mejoramiento de la Investigación
científica marina



¿En que se investiga?

- Plataforma Continental
- Modelo de Gestión de Información para el Fortalecimiento del Servicio Hidrográfico Nacional
- Fortalecimiento Manejo Integrado de Zona Costera.
- Modelo de gestión de información para el Sistema Nacional de Alertas por amenaza de origen marino
- Investigación científica Río Magdalena



1. INFORMACIÓN INSTITUCIONAL

1.1 Proyectos de Inversión

1.2 Atención al Ciudadano

2. GESTIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA

2.1 Seguridad Integral Marítima

2.2 Litorales y Áreas marinas

2.3 Señalización Marítima

2.4 Investigación Científica Marina

2.5 Normatividad y Proyectos de Reglamentación

2.6 Gestión Presupuestal

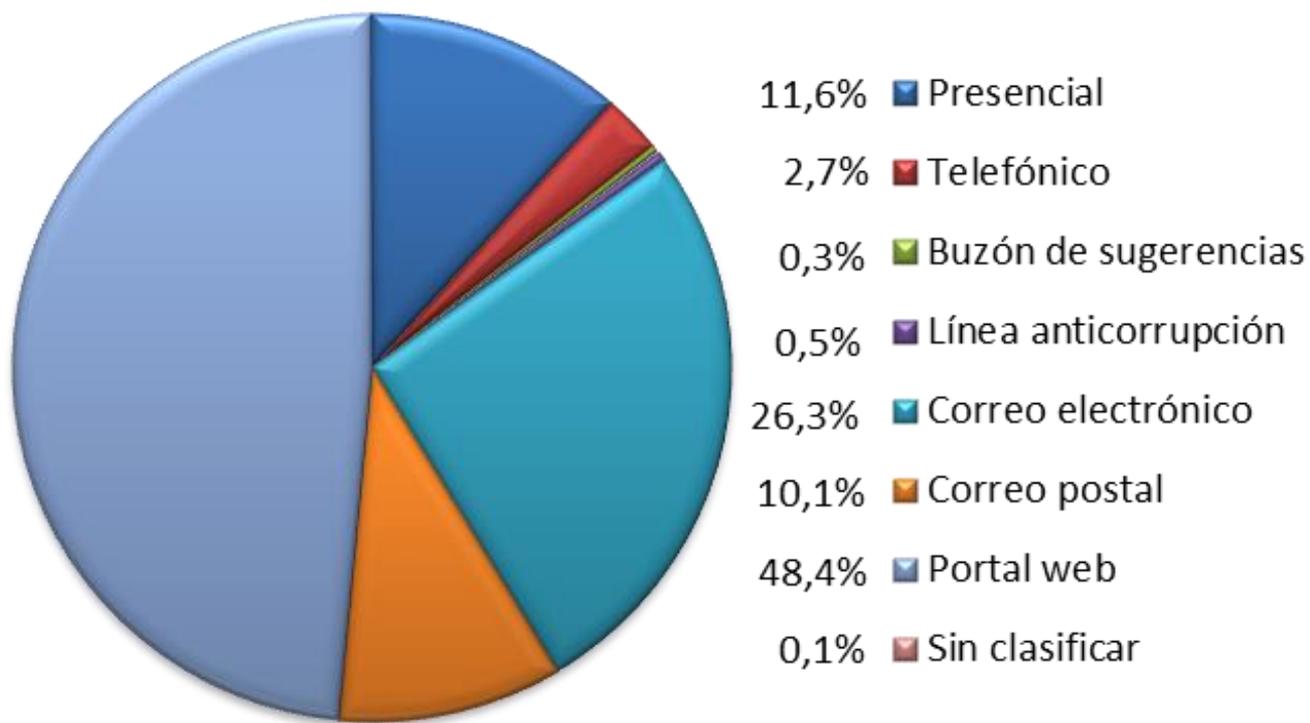
3. COMPROMISOS Y GESTIÓN INTERNACIONAL

4. PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO INSTITUCIONAL

5. PREGUNTAS

6. CIERRE

Canales de atención de peticiones



Retroalimentación del cliente

Modalidades de petición



- 4,5% ■ Consulta
- 0,5% ■ Felicitación
- 88,3% ■ Petición
- 2,4% ■ Presunta irregularidad
- 1,7% ■ Queja
- 1,8% ■ Reclamo
- 0,9% ■ Sugerencia

Peticiones

88,3%



- 60,8% ■ De información
- 5,5% ■ De documentos
- 5,4% ■ De un servicio
- 16,5% ■ Sin clasificar

Consulta

4,5%



- 15,8% ■ Normatividad marítima
- 21,1% ■ Naves
- 21,1% ■ Litorales (bienes de uso público)
- 5,3% ■ Gente de mar
- 21,1% ■ General
- 10,5% ■ Empresas
- 5,3% ■ Desarrollo Humano

Retroalimentación del cliente

Modalidades de petición



- 4,5% ■ Consulta
- 0,5% ■ Felicitación
- 88,3% ■ Petición
- 2,4% ■ Presunta irregularidad
- 1,7% ■ Queja
- 1,8% ■ Reclamo
- 0,9% ■ Sugerencia

Presunta irregularidad

2,4%



- 1,3% ■ Presunta violación a las normas de la marina mercante
- 0,5% ■ Presunta violación a las normas de bienes de uso público
- 0,5% ■ Sin clasificar

Reclamo

1,8%



- 0,3% ■ Fallas en los canales de comunicación
- 0,7% ■ Demora en el tiempo de entrega del trámite
- 0,5% ■ Inconformidad de un producto
- 0,4% ■ Sin clasificar

Retroalimentación del cliente

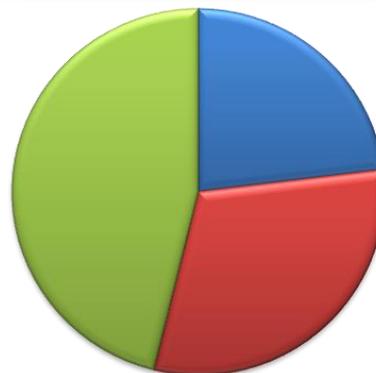
Modalidades de petición



- 4,5% ■ Consulta
- 0,5% ■ Felicitación
- 88,3% ■ Petición
- 2,4% ■ Presunta irregularidad
- 1,7% ■ Queja
- 1,8% ■ Reclamo
- 0,9% ■ Sugerencia

Queja

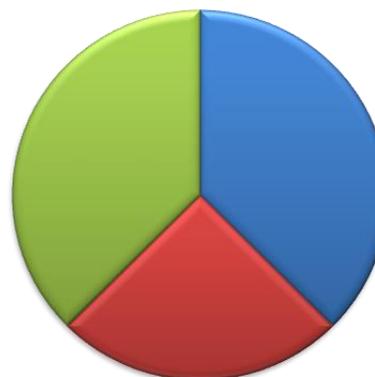
1,7%



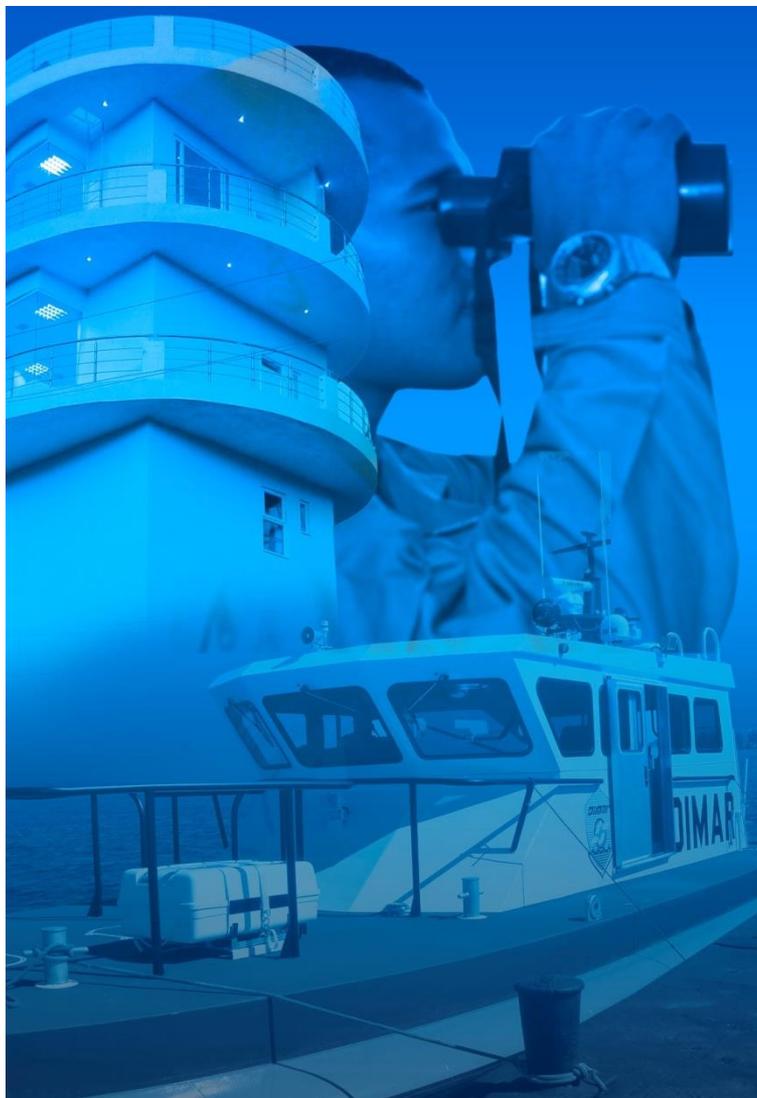
- 0,4% ■ Trato inadecuado por parte de un funcionario
- 0,5% ■ Presunta negligencia por parte de un funcionario
- 0,8% ■ Sin clasificar

Felicitaciones

0,5%



- 0,2% ■ A la Entidad
- 0,1% ■ A un funcionario
- 0,2% ■ Sin clasificar



1. INFORMACIÓN INSTITUCIONAL

- 1.1 Proyectos de Inversión
- 1.2 Atención al Ciudadano

2. GESTIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA

- 2.1 Seguridad Integral Marítima
- 2.2 Litorales y Áreas marinas
- 2.3 Señalización Marítima
- 2.4 Investigación Científica Marina
- 2.5 Normatividad y Proyectos de Reglamentación
- 2.6 Gestión Presupuestal

3. COMPROMISOS Y GESTIÓN INTERNACIONAL

4. PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO INSTITUCIONAL

5. PREGUNTAS

6. CIERRE



1. INFORMACIÓN INSTITUCIONAL

- 1.1 Proyectos de Inversión
- 1.2 Atención al Ciudadano

2. GESTIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA

2.1 Seguridad Integral Marítima

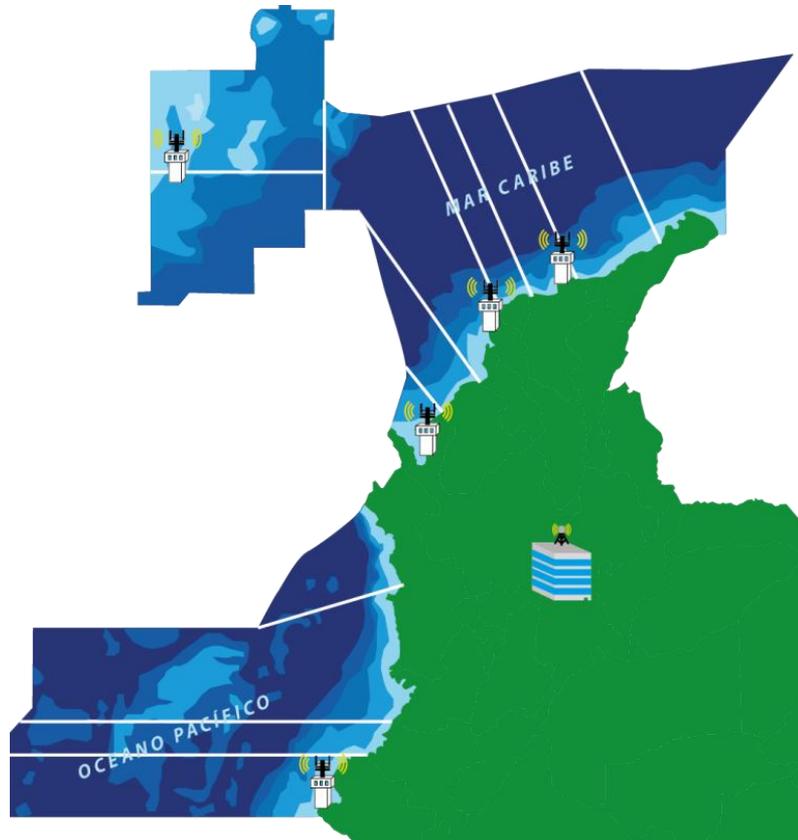
- 2.2 Litorales y Áreas marinas
- 2.3 Señalización Marítima
- 2.4 Investigación Científica Marina
- 2.5 Normatividad y Proyectos de Reglamentación
- 2.6 Gestión Presupuestal

3. COMPROMISOS Y GESTIÓN INTERNACIONAL

4. PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO INSTITUCIONAL

5. PREGUNTAS

6. CIERRE



Centro Nacional de Comando y control



Estaciones de Control Tráfico Marítimo

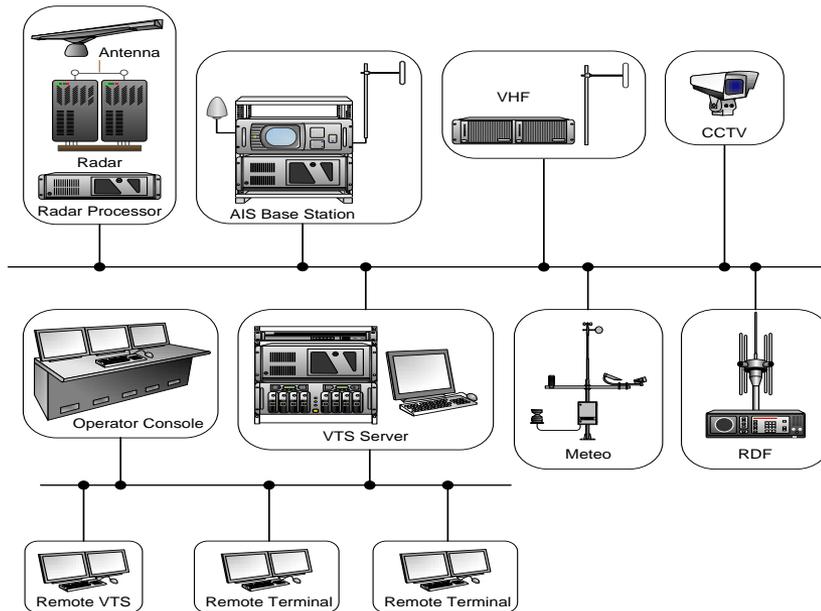
- Control Tráfico Marítimo
- Servicio Tráfico Marítimo
- Coordinaciones SAR
- Organización Tráfico Marítimo



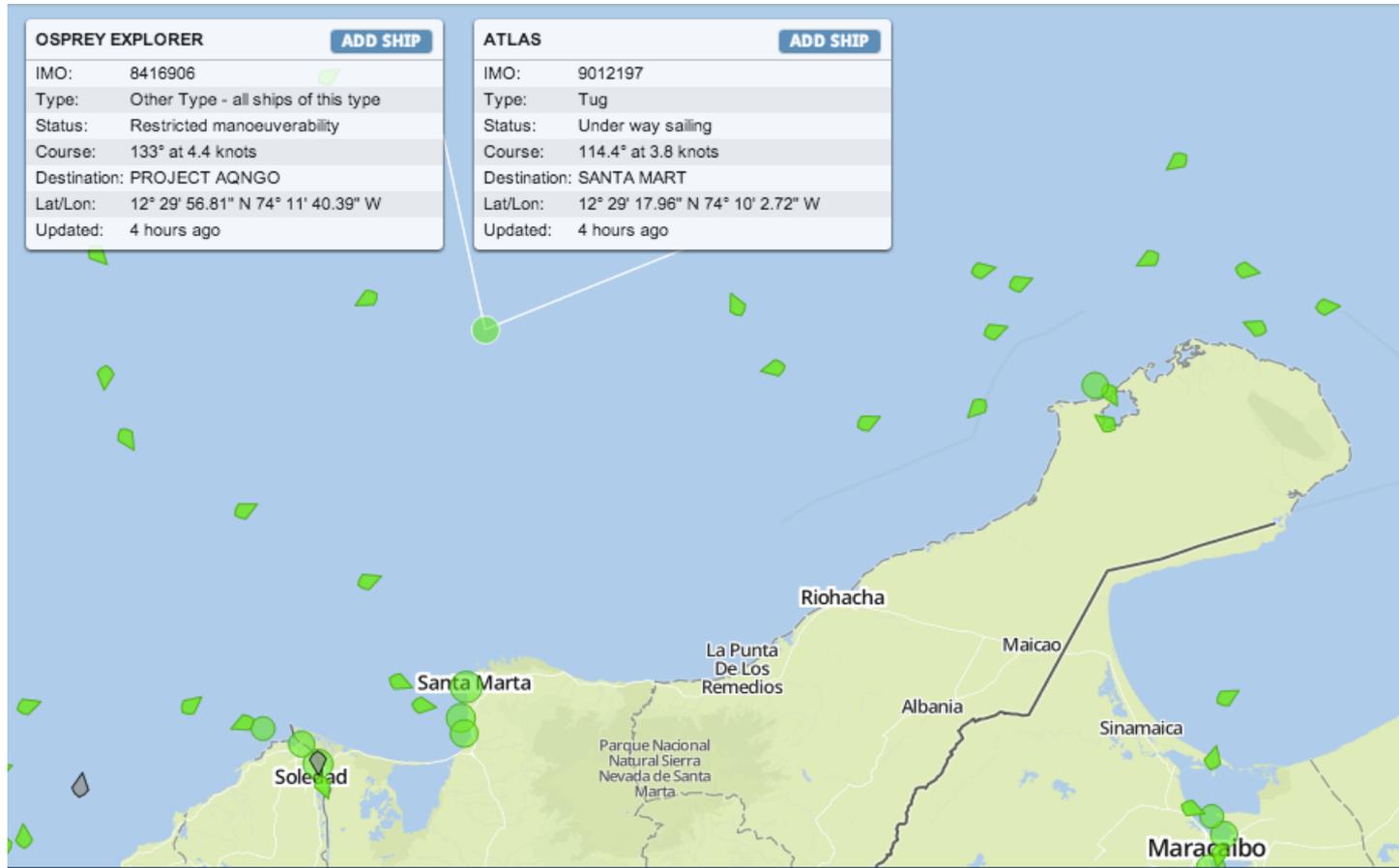
Capacidades



Radar Therna – Sistema AIS base – Satelital-
radiogoniómetro –GMDSS – CCTV – VHF – HF

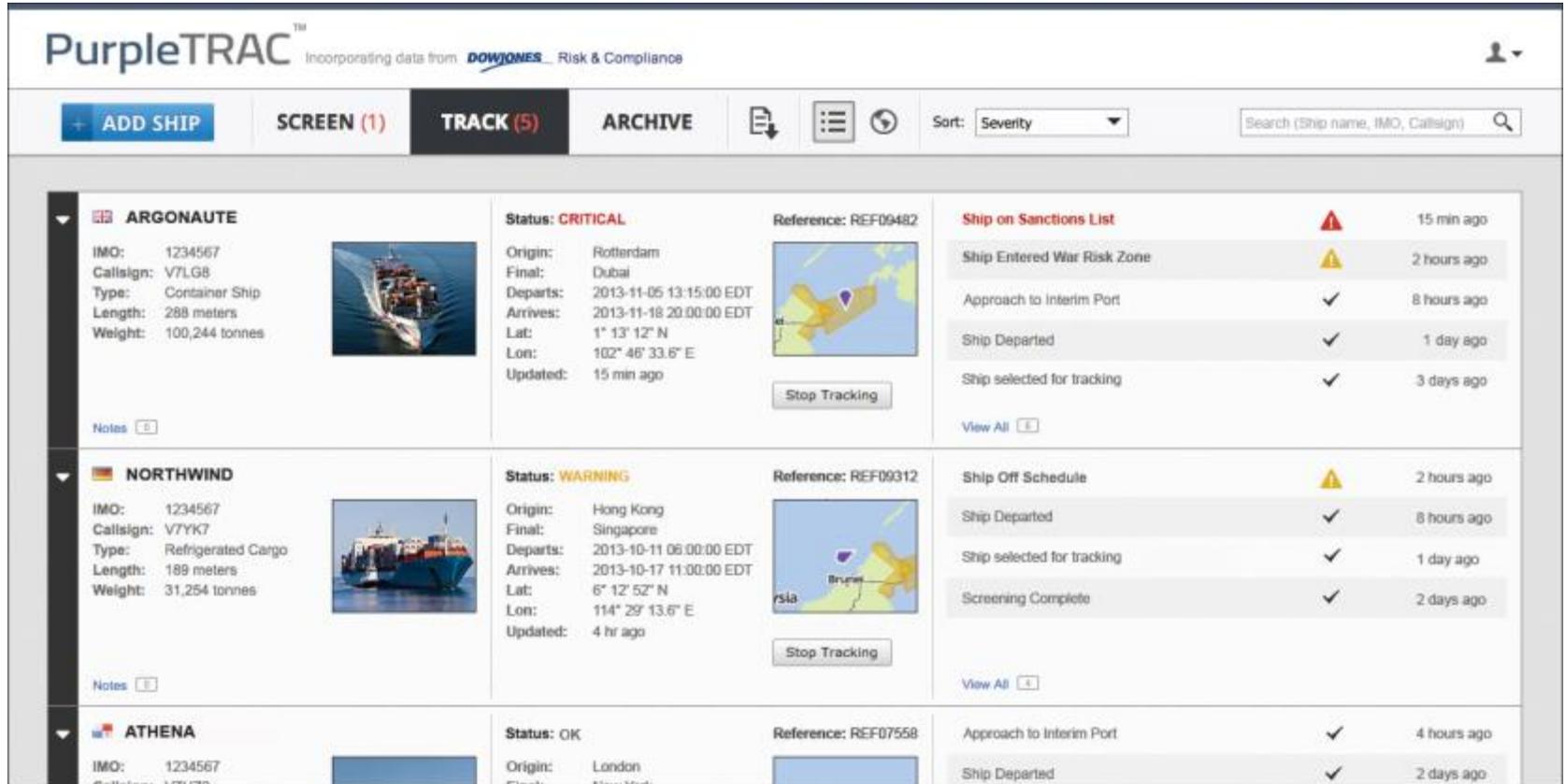


Monitoreo de Costas con AIS Satelital



Adquisición del sistema Marine Asset Tracker 2.0. (Mayor cobertura, servicio 24/7)

Monitoreo de naves de interés (Ebola, Buques con novedades a los códigos)



PurpleTRAC™ Incorporating data from **DOW JONES** Risk & Compliance

ADD SHIP | SCREEN (1) | TRACK (5) | ARCHIVE | Sort: Severity | Search (Ship name, IMO, Callsign)

Ship Name	Status	Reference	Key Events
ARGONAUTE IMO: 1234567 Callsign: V7LGB Type: Container Ship Length: 288 meters Weight: 100,244 tonnes	CRITICAL	REF09482	<ul style="list-style-type: none"> Ship on Sanctions List (15 min ago) Ship Entered War Risk Zone (2 hours ago) Approach to Interim Port (8 hours ago) Ship Departed (1 day ago) Ship selected for tracking (3 days ago)
NORTHWIND IMO: 1234567 Callsign: V7YK7 Type: Refrigerated Cargo Length: 189 meters Weight: 31,254 tonnes	WARNING	REF09312	<ul style="list-style-type: none"> Ship Off Schedule (2 hours ago) Ship Departed (8 hours ago) Ship selected for tracking (1 day ago) Screening Complete (2 days ago)
ATHENA IMO: 1234567 Callsign: V7LQZ	OK	REF07558	<ul style="list-style-type: none"> Approach to Interim Port (4 hours ago) Ship Departed (2 days ago)

Fusionamos datos de múltiples servicios satelitales para brindar posición más fiable de la nave.

Monitoreo de naves de interés

PurpleTRAC™ Trade Report

Date of Report 2013-05-09 12:00:00

Ship Details

Ship Name: STX Clover
 IMO: 102308504
 Callsign: V5870
 Flag: UK
 Callsign: UK
 Type: 00084350
 Length: AD50FG
 Weight: Tanker
 Year of build: 1995



Voyage Details

Trader's Name: Demo Trader
 Reference: 1023085AS
 Voyage Start: 2013-04-28 12:00:00
 Voyage End: 2013-05-05 14:30:00

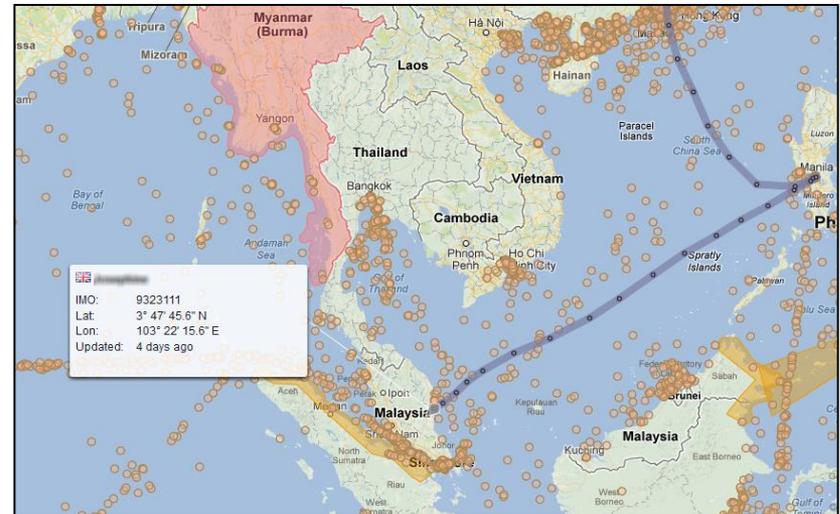
Screening

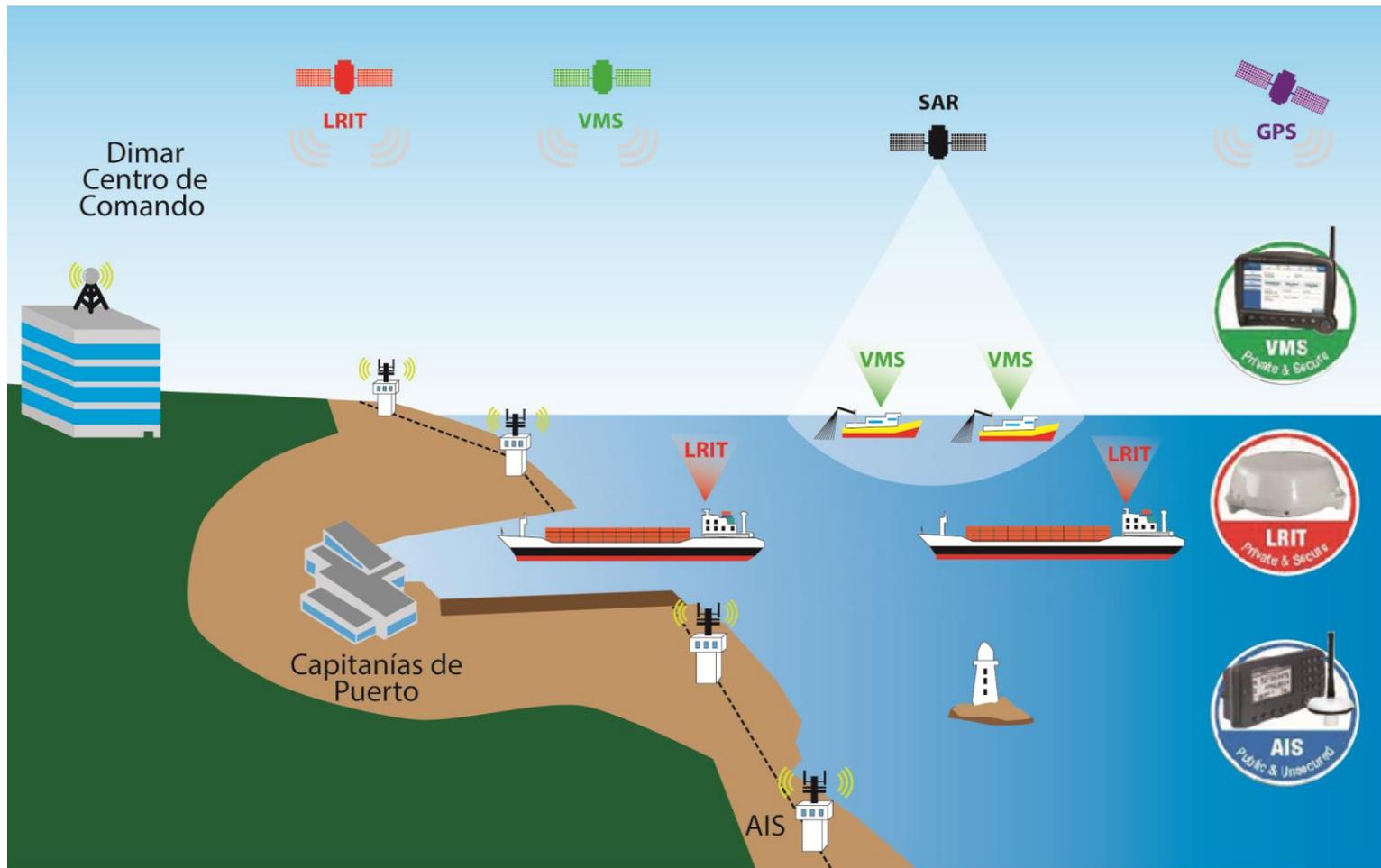
Ship screened: 2012-04-20 12:00:00
 Global Sanctions List check: CLEAR
 Port State Control check: **WARNING**
 Ship movement history check: CLEAR

Notifications

Ship Selected for Tracking		2013-04-28 12:00:30	CLEAR
Ship at Departure Port	Port Hedland	2013-04-28 18:30:00	CLEAR
Ship Departed	Port Hedland	2013-04-29 12:14:00	CLEAR
Ship Entered War Risk Zone	(IZ-IWC) Sulu Archipelago	2013-04-30 18:14:00	WARNING
Ship Exited War Risk Zone	(IZ-IWC) Sulu Archipelago	2013-05-01 12:14:00	CLEAR
Approaching Destination On Schedule	Shanghai	2013-05-02 18:14:00	CLEAR
Arrival at destination	Shanghai	2013-05-02 23:14:00	CLEAR
Ship deregistered		2013-04-28 12:00:30	CLEAR

Informe de Gestión





Instalación de estaciones de AIS en Cerro Kennedy, Punta Espada, Turbo, y San Andrés

Monitoreo embarcaciones menores 2014



CAPITANIA	No. NAVES	PASAJEROS	SINIESTROS	INFRACCIONES
BUENAVENTURA	3837	70293	1	6
TUMACO	403	6286	1	0
SANTA MARTA	18253	171829	3	20
CARTAGENA	2651	123533	1	35
SAN ANDRES	3584	103250	0	5
TURBO	469	17574	0	0
COVEÑAS	1089	27790	1	0
BAHIA SOLANO	1143	4893	1	4
GUAPI	154	4082	0	3
PROVIDENCIA	430	5432	0	0
PUERTO CARREÑO	1747	36985	0	0
LETICIA	373	6236	0	0
PUERTO LEGUIZAMO	32	173	0	0
TOTAL	34165	578356	8	73

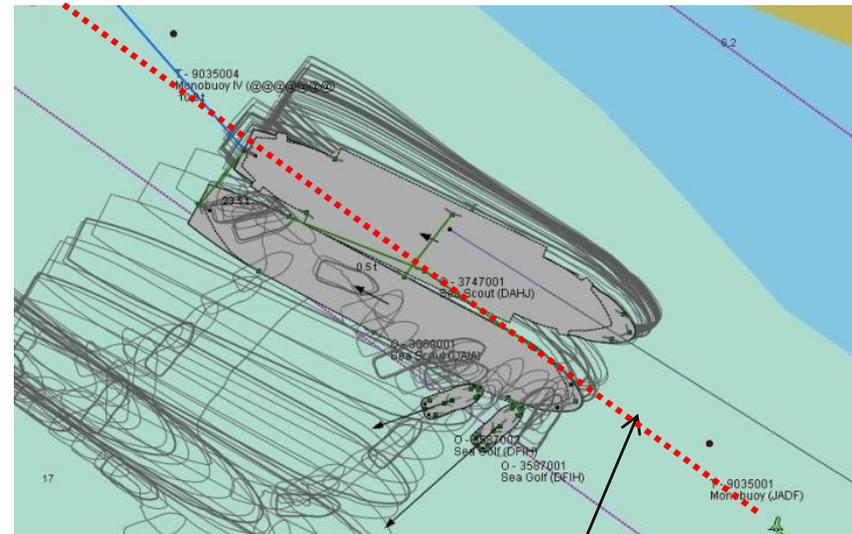
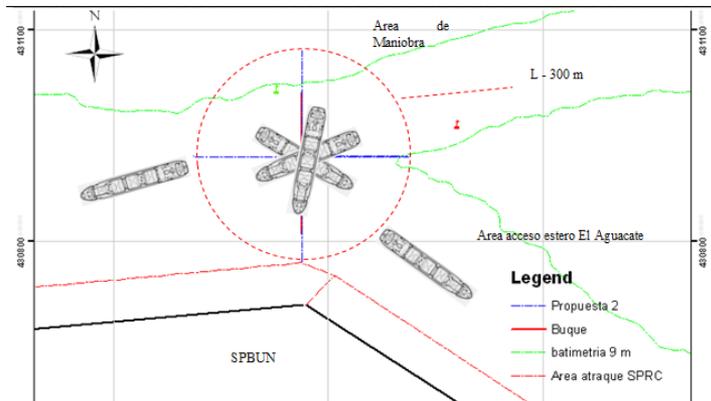
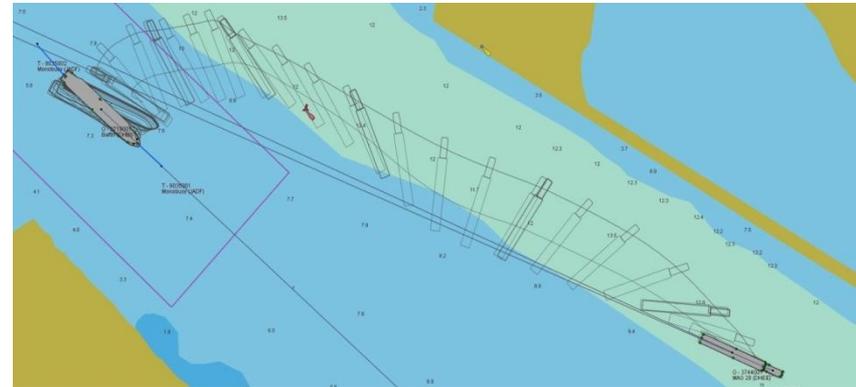
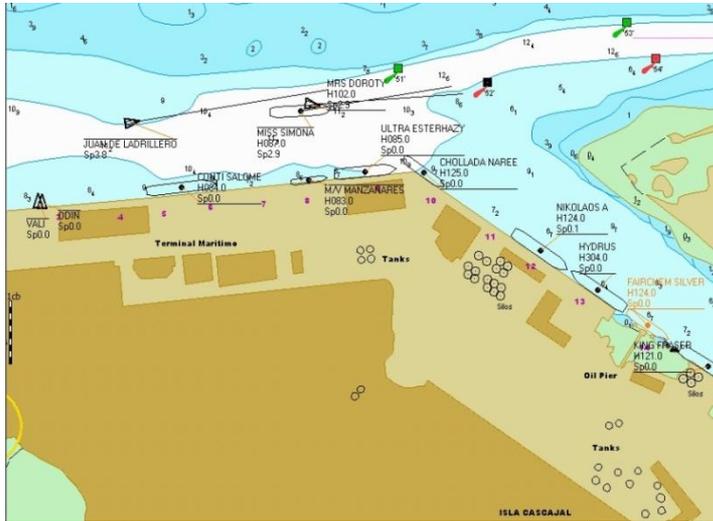
Botes de Bahía Mayores y Menores



- Control del medio ambiente
- Investigación científica marina
- Operaciones de ayuda mutua
- Seguridad y control de tráfico marítimo
- Control de fronteras según el área de operación
- Búsqueda y rescate

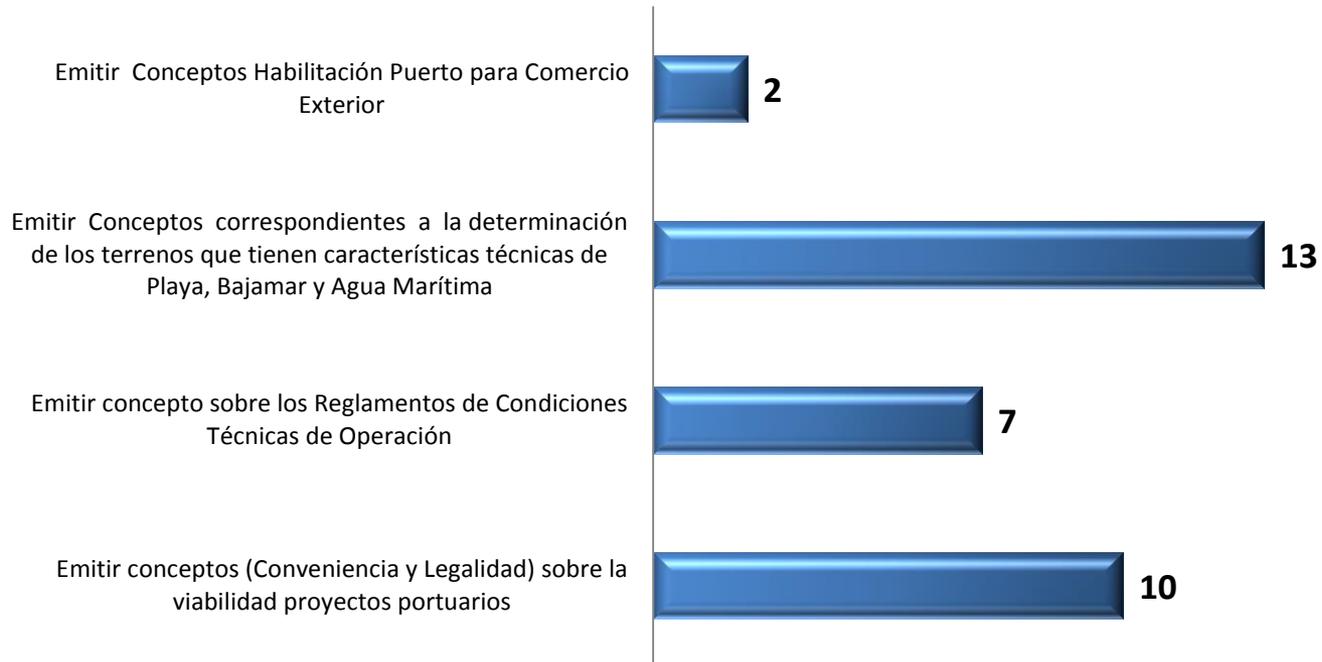


Adquisición de 04 Botes fluviales para la Capitanías de puerto Fluviales ubicadas en Puerto Carreño, Puerto Inírida , Puerto Leguízamo y Leticia.



*Starboard limit of
Navigational channel
(on way out)*

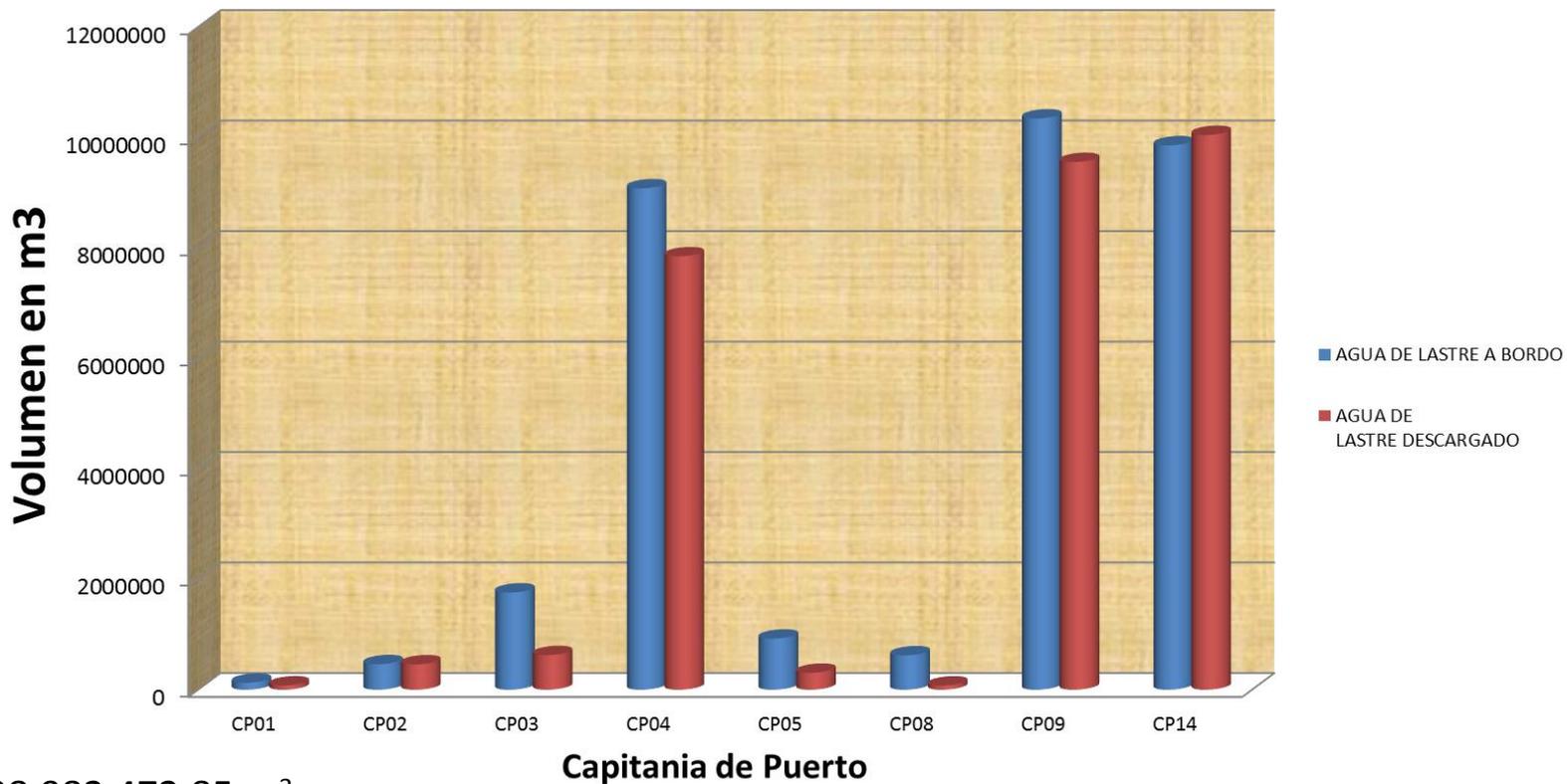
Concepto conveniencia y legalidad



- * Conductímetros y patrones de salinidad para realizar de desempeño, como parte de la implementación de la resolución 477/2012 para poder verificar el estándar D1, buques de tráfico internacional.
- * Optimización de procedimientos para el cumplimiento de los anexos Marpol.
- * Inclusión en los reglamentos de condiciones técnicas de operación de los puertos los temas de Marpol.
- * Elaboración de Procedimientos para el Estado Ribereño y de bandera.
- * Laboratorios acreditados en análisis de muestra de hidrocarburos en sedimentos y aguas marinas.

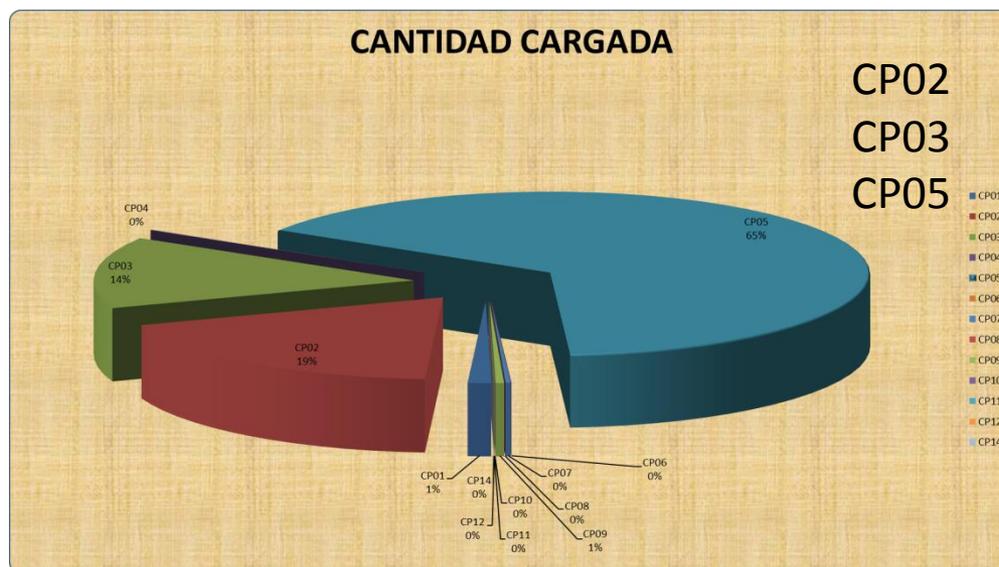
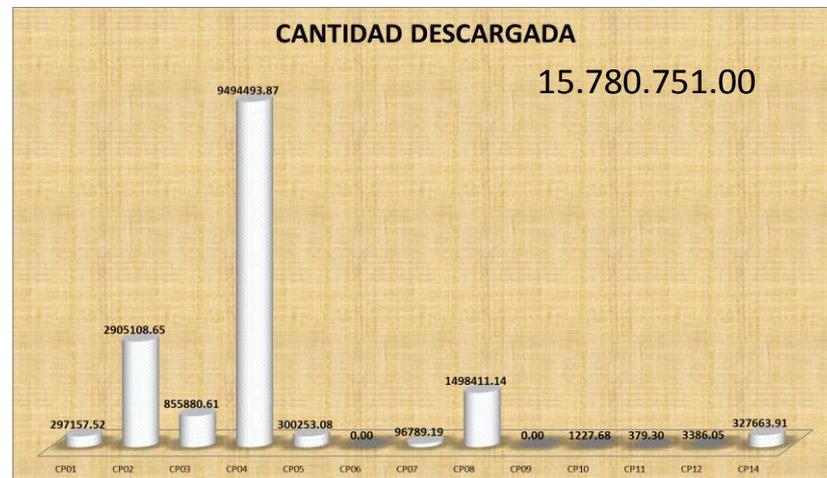


Agua de Lastre Descargada- 2014



28.982.472.85 m³

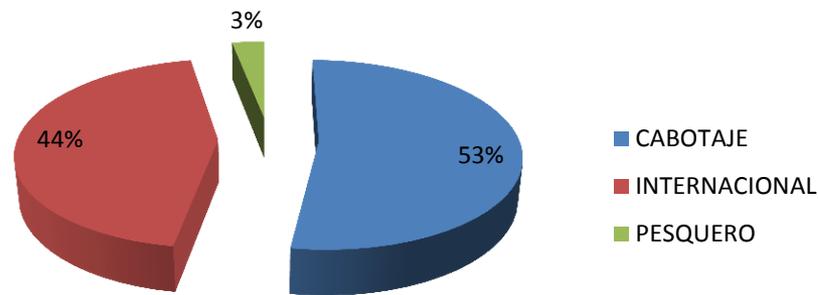
Protección del Medio Marino



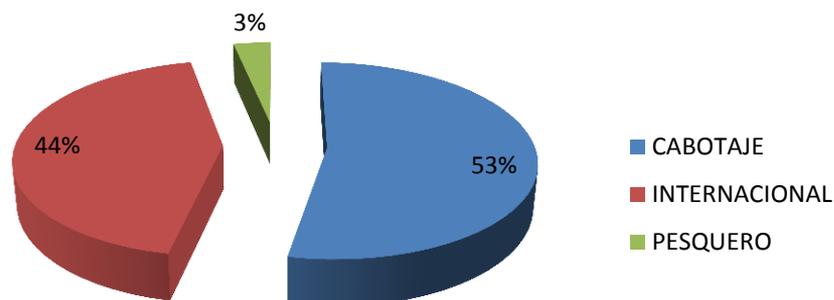
Tráfico Marítimo

MOVIMIENTO	ARRIBOS	ZARPES
Cabotaje	13747	13400
Internacional	11637	10963
Pesquero	797	837
TOTAL	26181	25200

Arribos 2014



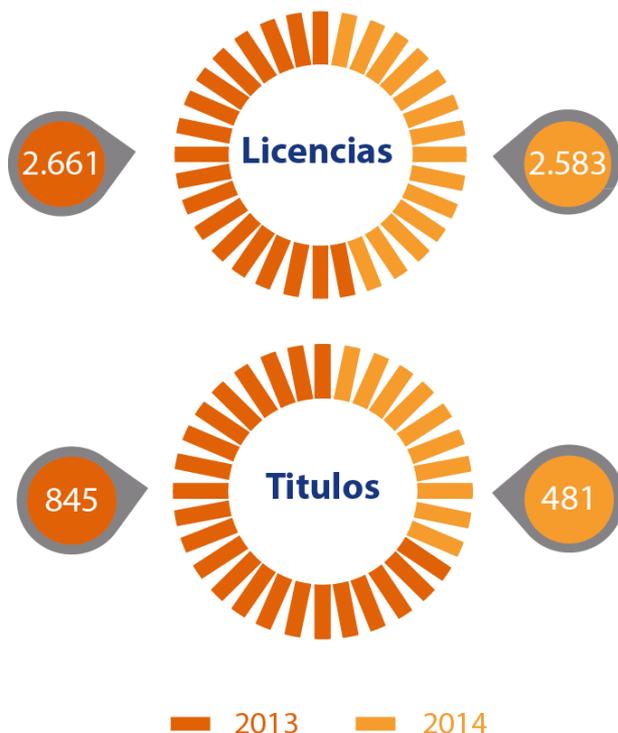
Zarpe 2014



- **Visitas**
- **Inspecciones**
- **Monitoreo**

Área de Certificación

Relación de tramites 2013-2014



Verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes



**Dijin
Fiscalia
MinJusticia**

Área de Certificación

Suministro de información 2014



Fiscalia 80



Policia 58



Dian 14



Supersociedades 3



Juzgado 2



Carcel 15

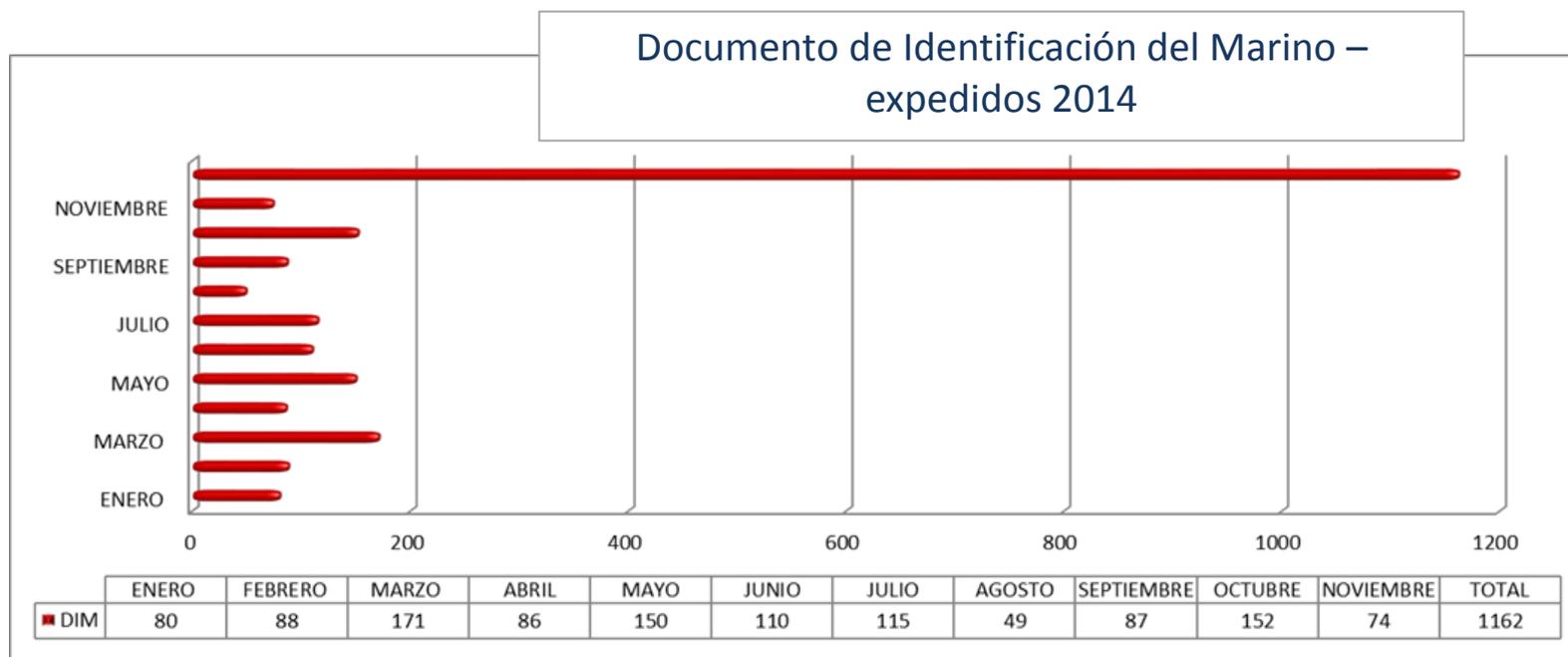


The screenshot shows the Dimar website's 'Zona de Consultas y Descargas' (Zone of Consultations and Downloads). The page features a navigation menu on the left with options like 'Servicios al Ciudadano', 'Trámites', and 'Estadísticas Marítimas'. The main content area includes a 'Participación Ciudadana' section with links for writing to the director, tracking petitions, and social media. Below that is a '¿Qué se dice en Twitter?' section and a 'Calendario de Eventos' for December. The central focus is the 'ZONA DE CONSULTAS y DESCARGAS' banner, which is highlighted with orange arrows. A text box explains that this zone allows users to consult Dimar's databases and provides information such as maritime titles, vessel movements, and company routes. A list of services is provided, including maritime titles, vessel movements, company routes, registered vessels, vessel authorizations, consolidated consultations, and medical certifications for seafarers. The right sidebar contains various utility buttons like 'Buques Oceanográficos', 'Centro Nacional De Alerta Por Tsunami', 'Sitmar', 'Pago de facturas de Fobo y Fondo', 'Tienda Virtual (Virtual Dimar)', 'Zona de Consultas y Descargas', 'Títulos y Licencias Para gente de mar', 'Pronósticos Meteomarineros', 'Gestión del Riesgo de Desastres', 'Avisos a los Navegantes', 'PBIP Red Nacional de Oficiales de Protección Marítima', 'Dimar Para Niños', and 'Revista'. Language options for English and Spanish are also visible at the top right.

Área de Certificación

Gente de mar

Libreta de embarco: acredita los periodos de embarco del tripulante y los cargos desempeñados a bordo, la aptitud física.



Área de Certificación

Naves

Artefacto naval: construcción flotante que carece de propulsión propia

Barco o buque: nave con cubierta y superestructura permanente

Nave: construcción flotante con medios de propulsión propios destinada a la navegación

Total Certificada – Activa
3,782

Menores



2.934

Mayores



848

Área de Certificación

Empresas de Servicios Marítimos

Agencias marítimas

Astilleros

Náutica

Corredor de contrato de fletamento marítimo

Empresa de practicaaje

Empresa de servicios marítimos

ESM batimétricos

ESM buceo

ESM dragados

ESM inspecciones

ESM remolque

ESM servicios turísticos

ESM servicios varios

ESM suministros combustibles

ESM suministros varios

Marina

Organización de protección reconocida

Sociedad de clasificación

Sociedad internacional de clasificación

Taller de reparación

Total Certificadas



328

Área de Certificación

Trámites 2014



**Promedio de 10.009
trámites anuales**

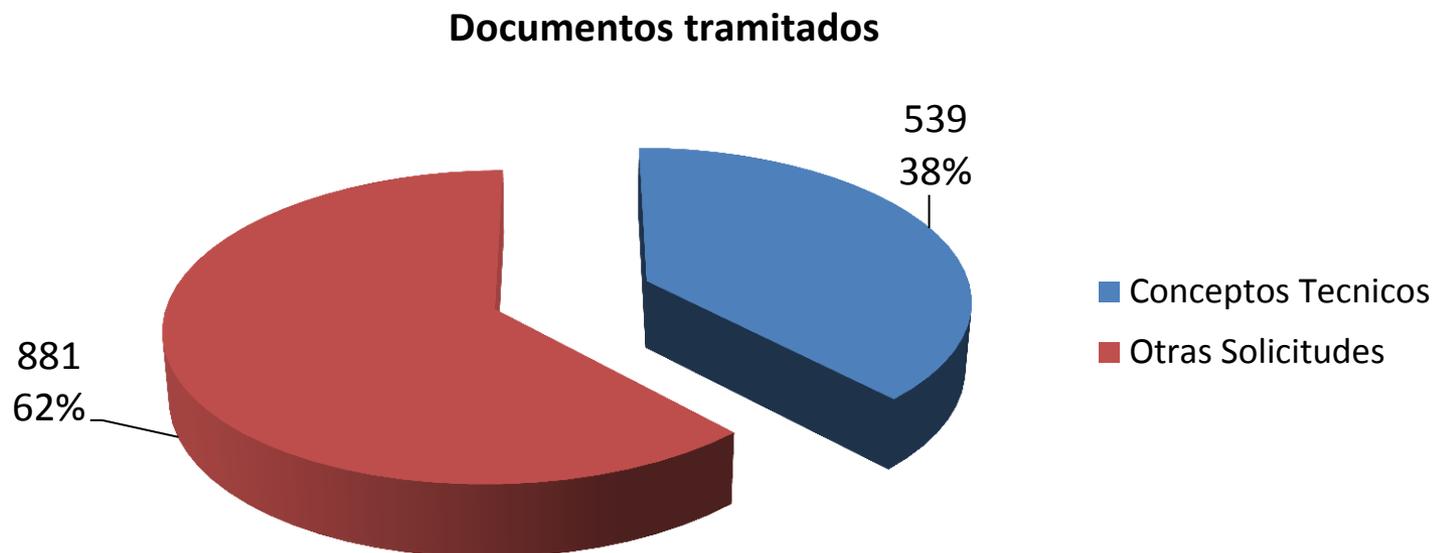
Inspectores a bordo de las naves y artefactos navales

Normatividad:

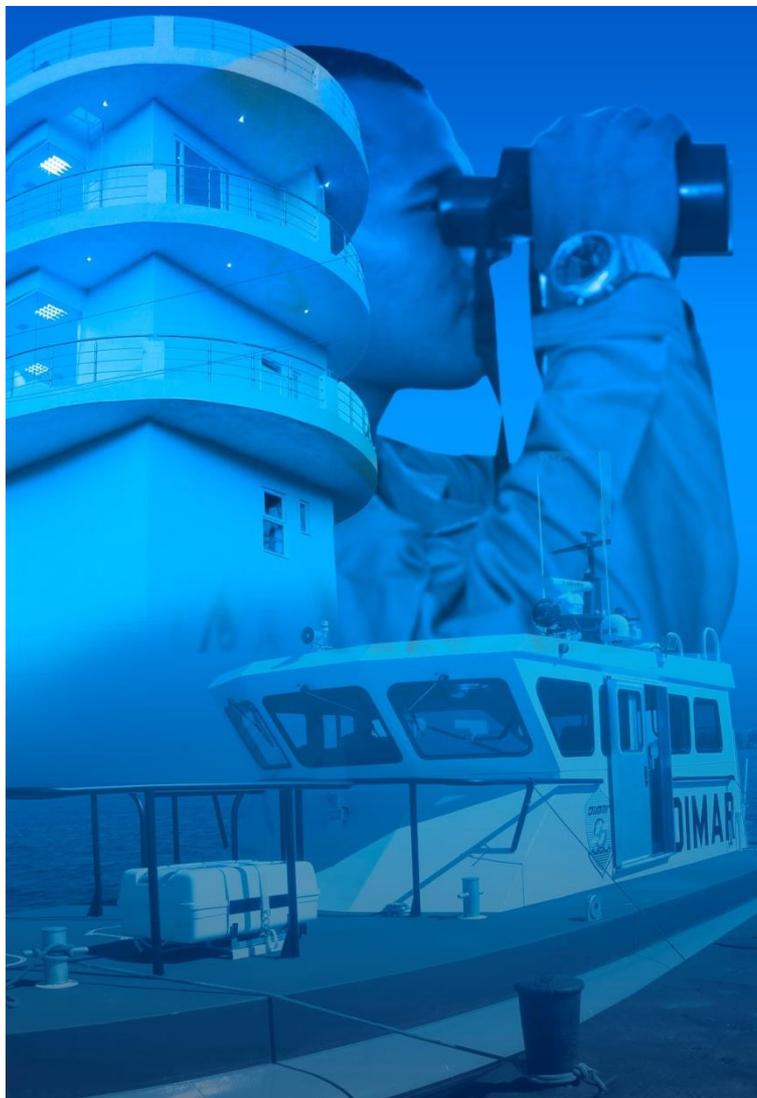
- Resolución 0091 del 21 de febrero de 2014. Requisitos/Tarifas
- Resolución 0201 del 15 de abril de 2014. Procedimiento de nombramiento
- Resolución 0639 del 24 de noviembre de 2014. Buenas prácticas

N° DE INSPECCIONES REALIZADAS AÑO 2014	25
N° DE INSPECTORES DESIGNADOS AÑO 2014	18
PROMEDIO DE DÍAS DE INSPECCIÓN	37

Atención a Solicitudes del Gremio 2014



Conceptos técnicos, trámites, derechos de petición, proyectos normativos, entre otros.



1. INFORMACIÓN INSTITUCIONAL

1.1 Proyectos de Inversión

1.2 Atención al Ciudadano

2. GESTIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA

2.1 Seguridad Integral Marítima

2.2 Litorales y Áreas Marinas

2.3 Señalización Marítima

2.4 Investigación Científica Marina

2.5 Normatividad y Proyectos de Reglamentación

2.6 Gestión Presupuestal

3. COMPROMISOS Y GESTIÓN INTERNACIONAL

4. PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO INSTITUCIONAL

5. PREGUNTAS

6. CIERRE

“La Dimar, controla y autoriza por medio de concesiones, el uso y goce de los bienes de uso público, las playas, los terrenos de bajamar y las aguas marítimas que están bajo su jurisdicción.” Decreto Ley 2324 de 1984.”Art.. 169 y siguientes”.



Se firmó el “Plan de acción para la protección, recuperación y administración de bienes de uso público marino – costero (BUPMC)”, propone la ruta jurídica y técnica para la protección, recuperación y administración de los bienes de uso público marino costero.

SNR SUPERINTENDENCIA DE
NOTARIADO
& REGISTRO



Agencia Nacional de
Defensa Jurídica del
Estado



COMISIÓN COLOMBIANA DEL OCEANO



Casos piloto - Santa Marta

TABLA RESUMEN E ESTADISTICAS SANTA MARTA			
	Área m2	Área Ha	%
Jurisdicción Santa Marta	1643459.03	164.35	100.00
Catastro en Jurisdicción	1174496.43	117.45	71.46
Concesiones Activas	58721.37	5.87	3.57
Elementos Nuevos	32916.55	3.29	2.00
Otros (Vías, Calles, Drenajes, Canales, etc.)	159219.17	15.92	9.69
Jurisdicción Susceptible para apertura de Matricula Provisional	218129.24	21.81	13.27

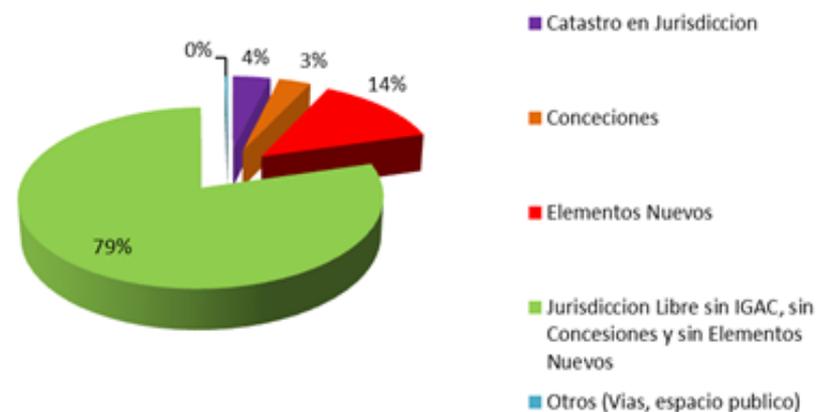


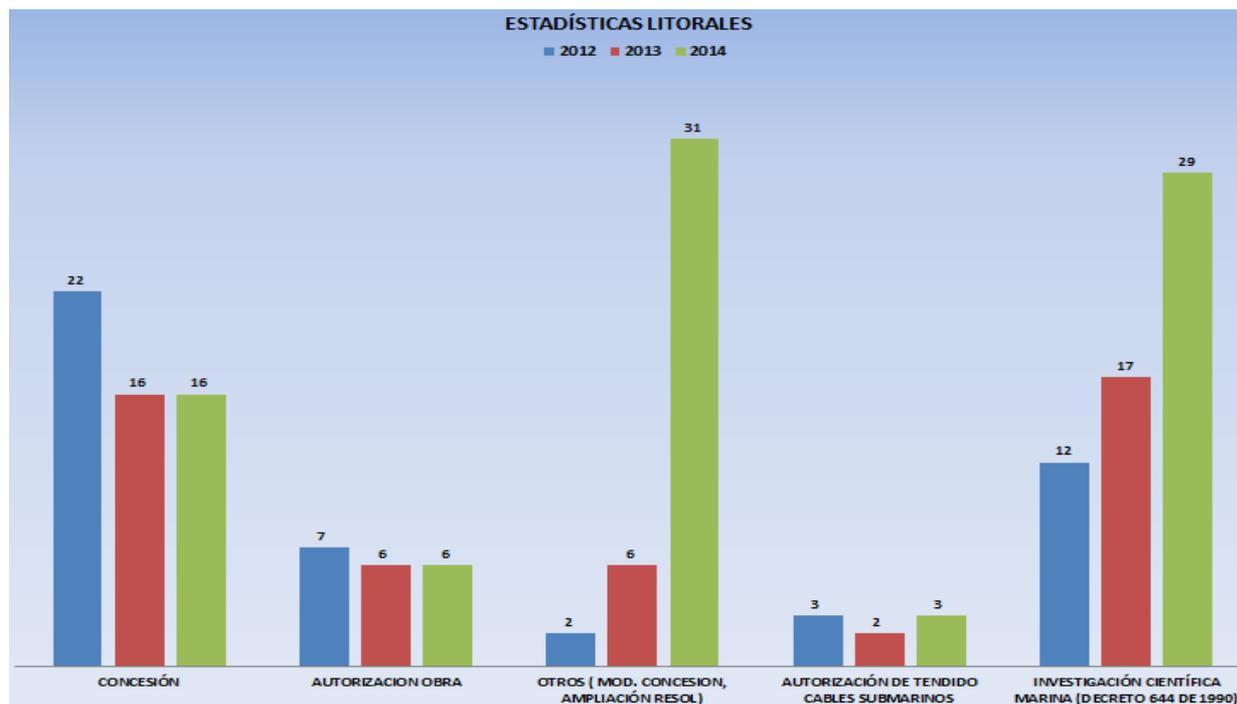
Casos piloto - Tubará

TABLA RESUMEN ESTADISTICAS TUBARA

	Área km2	%
Jurisdicción Tubará	10,5904	100,00
Catastro en Jurisdicción	0,4111	3,88
Concesiones	0,3508	3,31
Elementos Nuevos	1,4154	13,37
Jurisdicción Libre sin IGAC, sin Concesiones y sin Elementos Nuevos	8,3838	79,16
Otros (Vías, espacio público)	0,0292	0,28

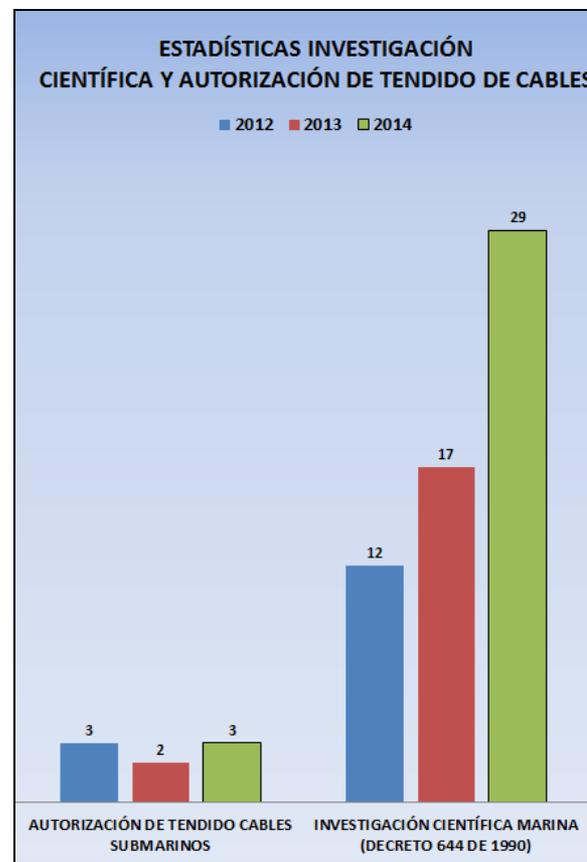
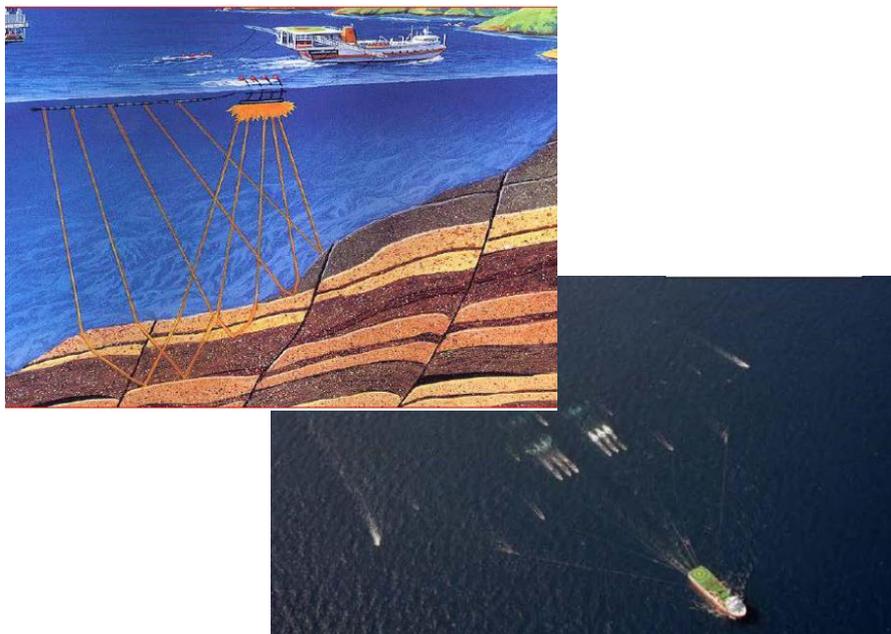
ESTADISTICAS TUBARÁ





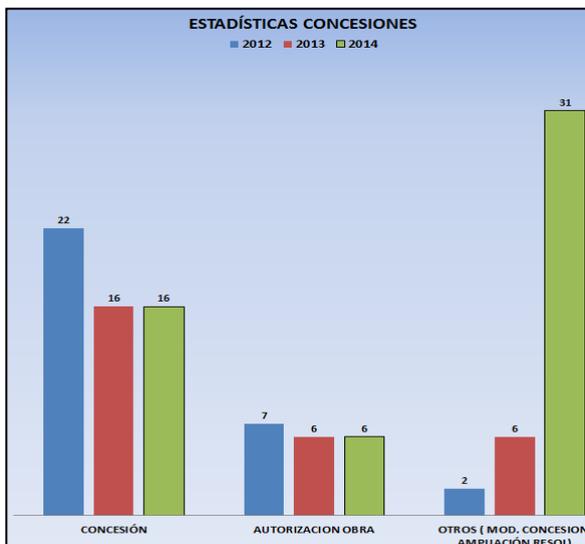
Expedición o prórroga de permiso de permanencia para embarcaciones extranjeras, en labor científica y/o técnica en aguas jurisdiccionales colombianas.

- Durante el año 2014, se autorizaron 29 permisos de investigación científica, asociadas a la exploración del subsuelo marino y 03 autorizaciones de tendido de cables submarinos.



Concesión en playas marítimas y terrenos de bajamar (bienes de uso público).

- La Dirección General Marítima, Durante el año 2014, se expidieron 53 actos administrativos autorizando Concesiones, modificación y/o ampliación de concesiones y Autorizaciones de Obras en playas marítimas y terrenos de bajamar (B.U.P).



- Se destacan: obras para la reconstrucción del puente El Piñal y el Malecón de Buenaventura, Obras de protección costera en el Kilómetro 18 de la vía Barranquilla - Santa Marta y muelles para el desarrollo turístico de la Isla de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

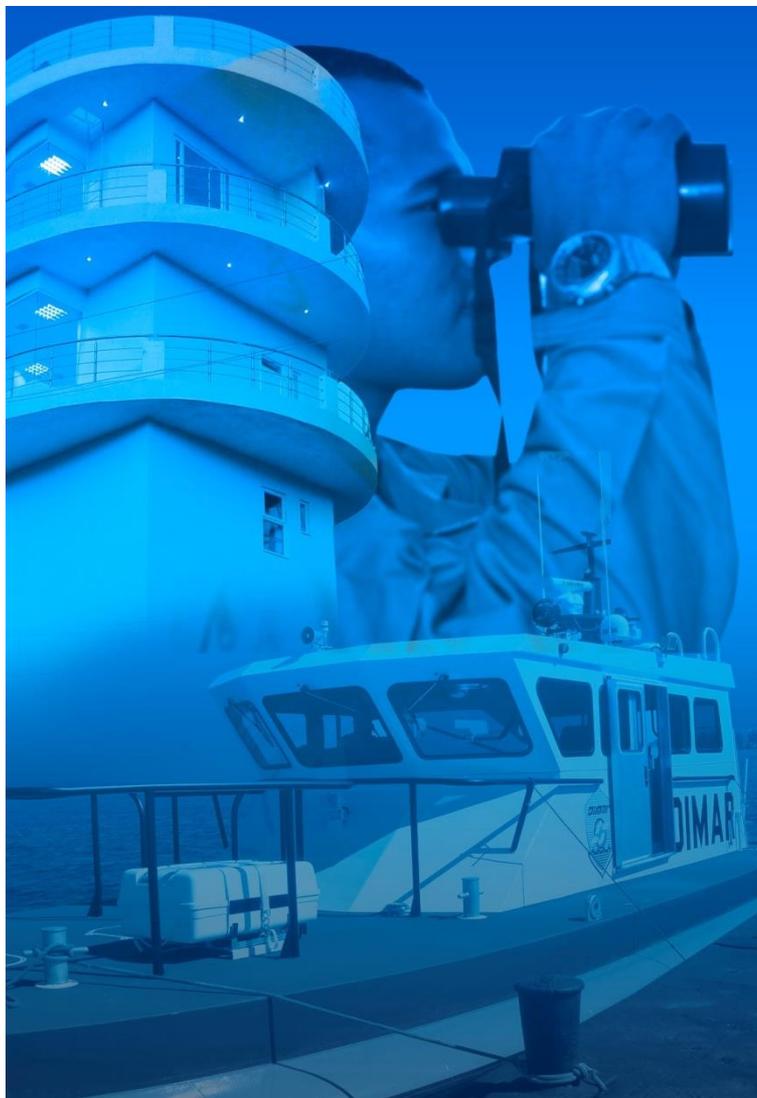
Modelo Cobro de Concesiones



- Se adelantaron acciones tendientes a desarrollar el modelo de cobro de concesiones a partir de investigaciones a las siguientes instituciones para conocer los modelos que se están aplicando en el país:



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



1. INFORMACIÓN INSTITUCIONAL

1.1 Proyectos de Inversión

1.2 Atención al Ciudadano

2. GESTIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA

2.1 Seguridad Integral Marítima

2.2 Litorales y Áreas marinas

2.3 Señalización Marítima

2.4 Investigación Científica Marina

2.5 Normatividad y Proyectos de Reglamentación

2.6 Gestión Presupuestal

3. COMPROMISOS Y GESTIÓN INTERNACIONAL

4. PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO INSTITUCIONAL

5. PREGUNTAS

6. CIERRE

2013
35 %

Canal de San Andrés
1 Boya de aguas seguras
17 Boyas laterales

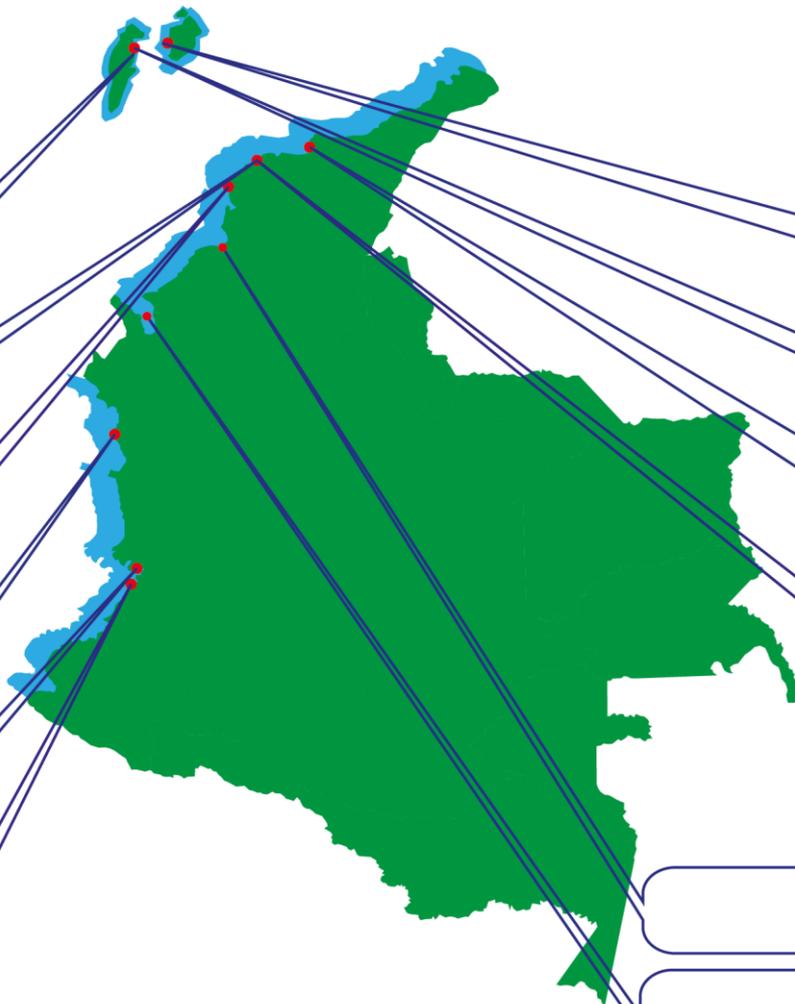
Canal de Barranquilla
Enfilación E12-E14

Canal de Cartagena
1 Boya de aguas seguras
46 Boyas laterales
2 Boyas de peligro
10 Boyas cardinales
2 Balizas

Chocó
Faro de Cabo Marzo

**Bahía Málaga,
Valle del Cauca**
Faro de Isla Palma

Canal de Buenaventura
43 Boyas laterales
1 Boya cardinal
1 Boya de peligro aislado
1 Boya de aguas seguras
1 Boya especial



2014
53 %

Canal de Providencia
1 Boya de aguas seguras
8 Boyas laterales

Canal de San Andrés
4 Boyas laterales

Canal de Santa Marta
4 Boyas laterales

Canal de Barranquilla
26 Boyas laterales
8 Faros de orilla
Enfilación E18
2 Boya cardinales

2015
12 %

Coveñas
1 Faro Roca de Morrosquillo

Canal de Urabá
2 Boya cardinales
8 Boyas laterales
1 Boya aguas seguras
1 Boya especial



Relación Beneficio Costo

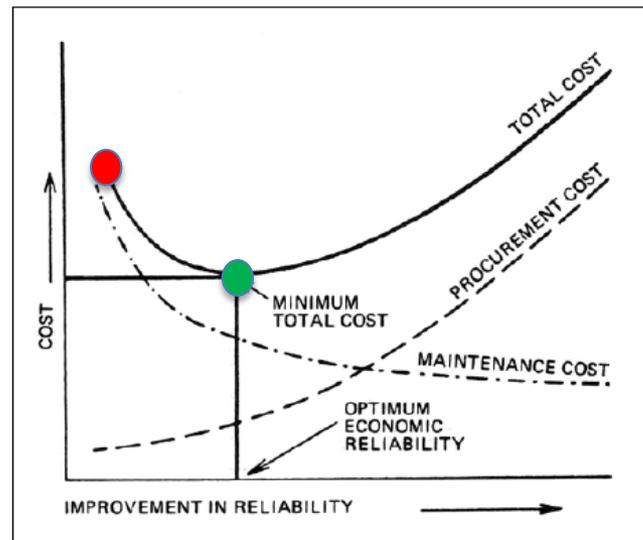
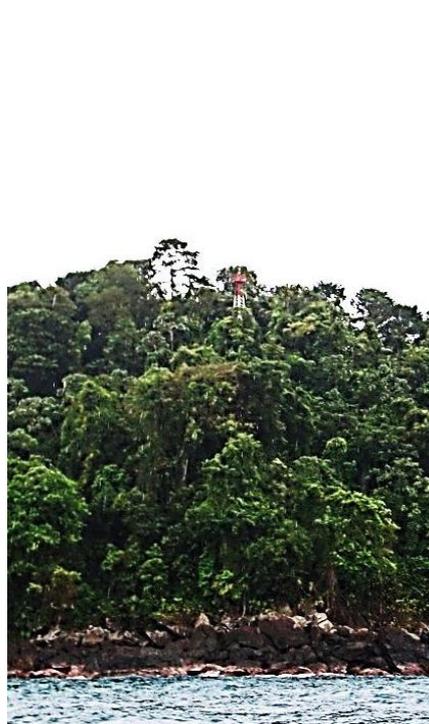


Figure 32 – The cost of reliability

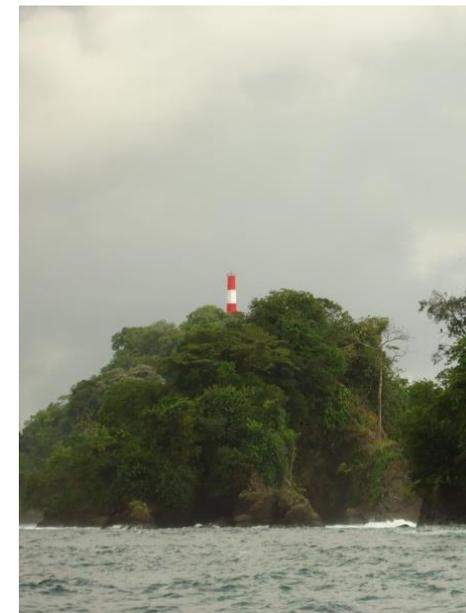
- Antigo Sistema de Señalización Marítima
- Nuevo Sistema de Señalización Marítima

Cambio Faro Cabo Marzo

ANTES



DESPUES

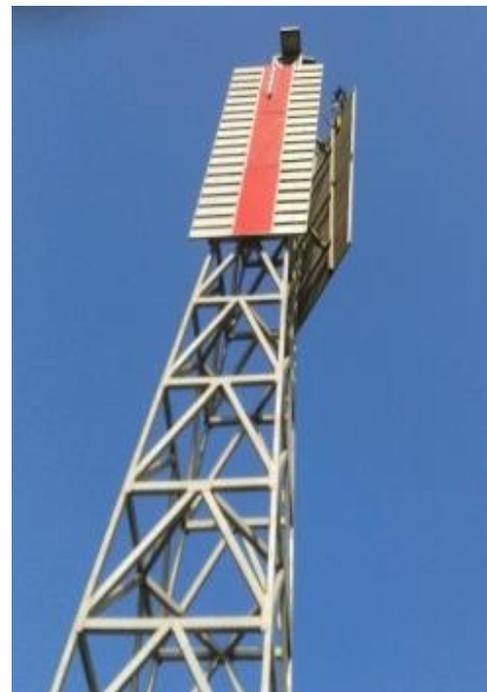


Esta ayuda es fundamental; protege al gremio de pescadores y brinda seguridad en el transporte de personas.

Instalación Balizas Canal del Dique



Nueva Enfilación E12-E14, Canal de acceso al puerto de Barranquilla



Modernización Enfilación E18

Antes



Despues



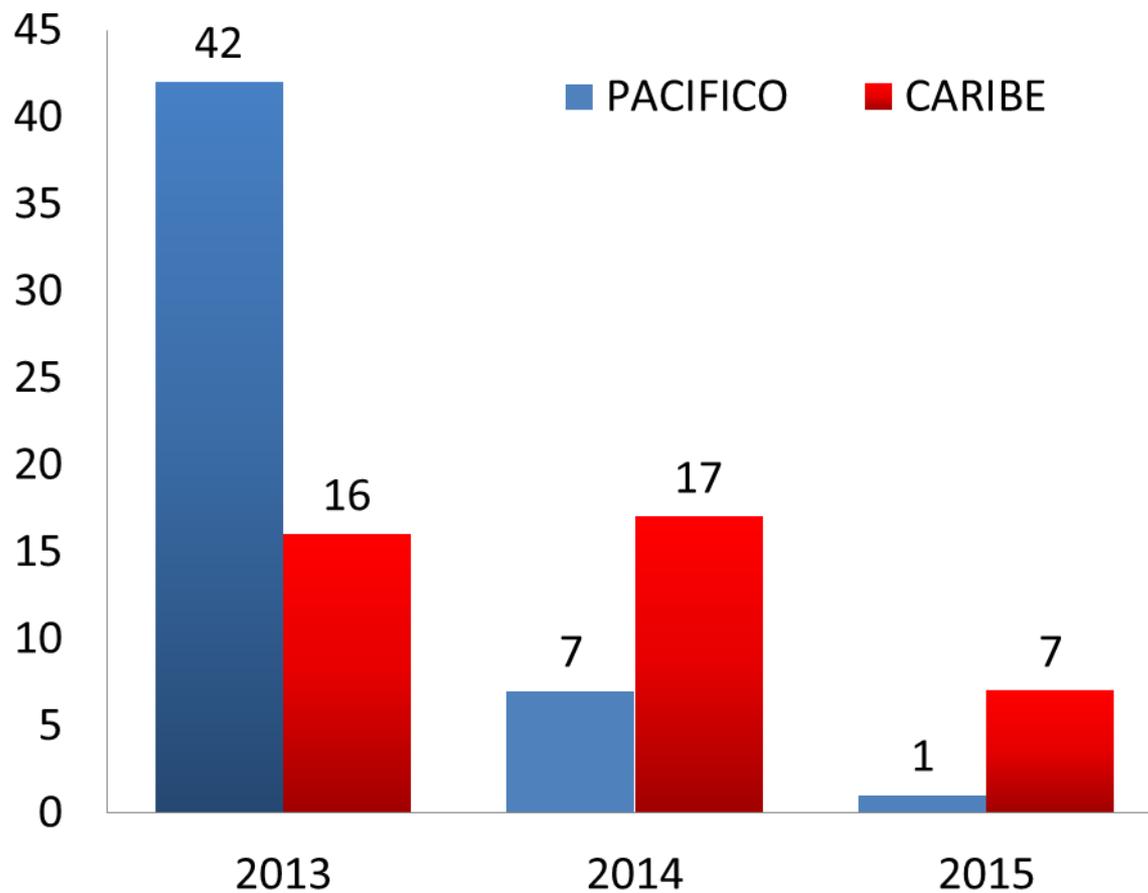
Enfilación E18, con luz de sectores para dar una mayor seguridad a la navegación en el Río Magdalena.

Conceptos técnicos e inspecciones portuarias



En el 2014 se emitieron 12 Conceptos de canales de navegación

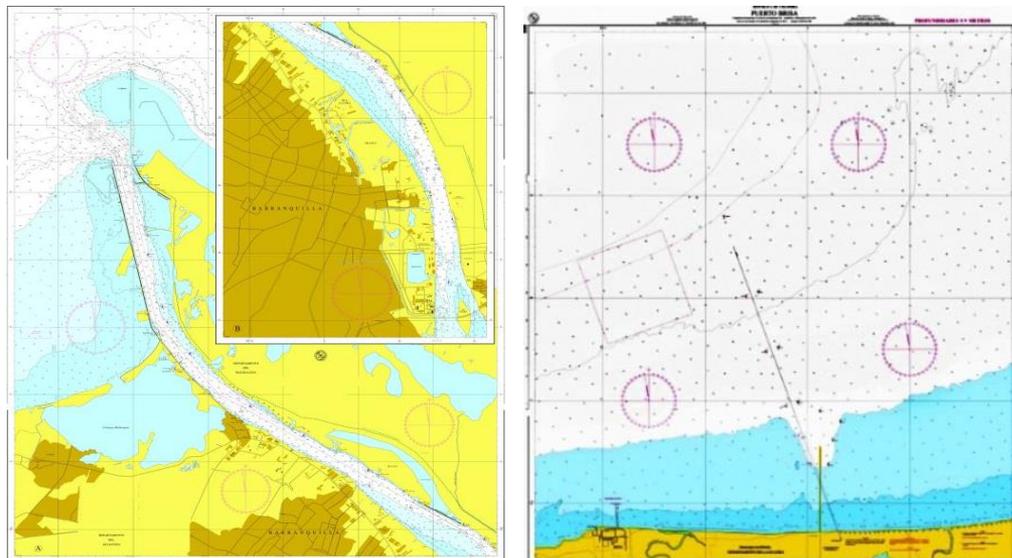
Disminución de siniestros



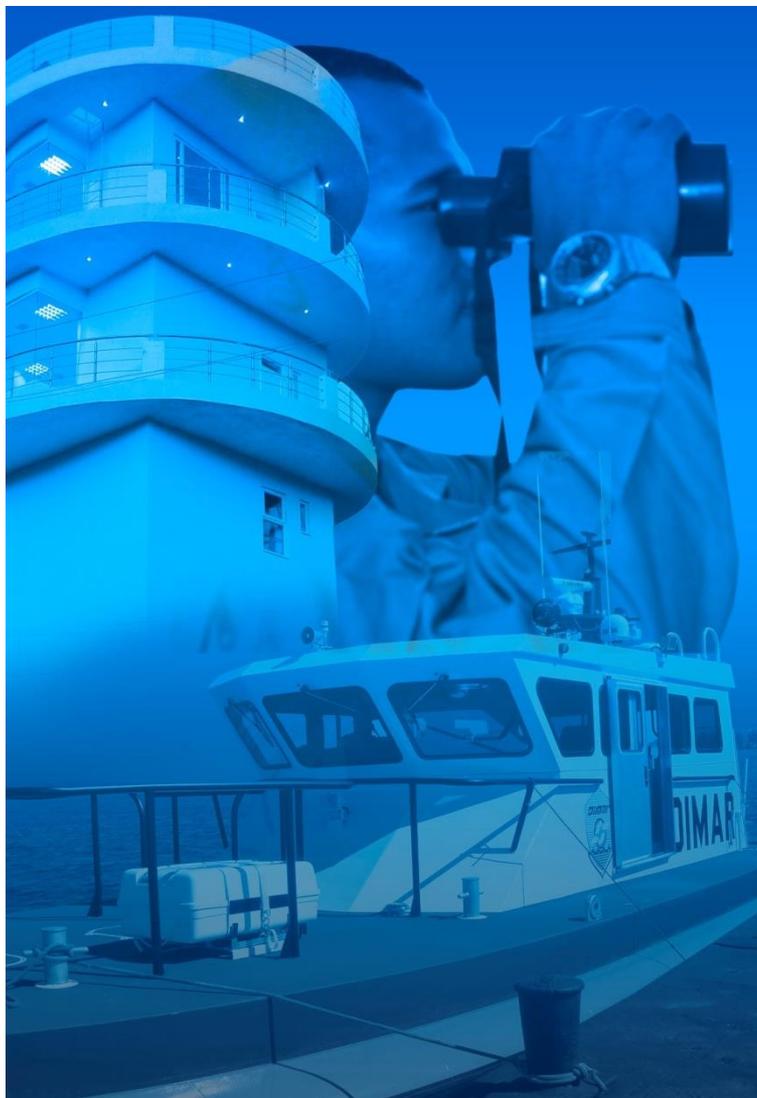
Se editaron diez cartas náuticas de papel y once cartas náuticas electrónicas en el Mar Caribe y Océano Pacífico

Publicaciones complementarias:

- Derrotero de las Costas Colombianas
- Lista de Luces
- Avisos a los navegantes



Se elaboró la carta náutica de Puerto Brisa en escala 1:10.000 para habilitar este puerto



1. INFORMACIÓN INSTITUCIONAL

- 1.1 Proyectos de Inversión
- 1.2 Atención al Ciudadano

2. GESTIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA

- 2.1 Seguridad Integral Marítima
- 2.2 Litorales y Áreas marinas
- 2.3 Señalización Marítima

2.4 Investigación Científica Marina

- 2.5 Normatividad y Proyectos de Reglamentación
- 2.6 Gestión Presupuestal

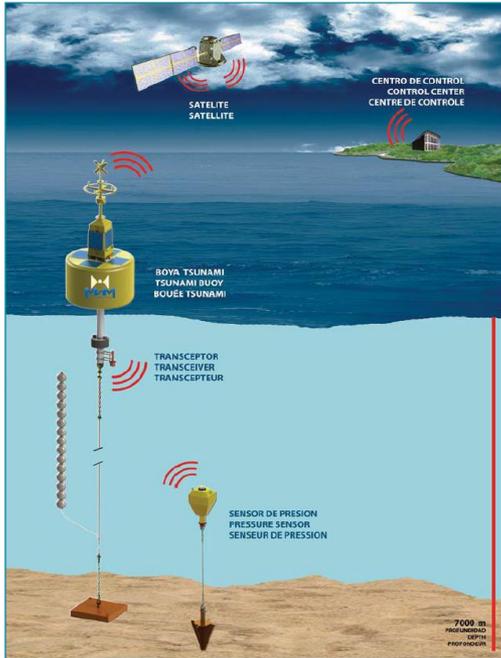
3. COMPROMISOS Y GESTIÓN INTERNACIONAL

4. PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO INSTITUCIONAL

5. PREGUNTAS

6. CIERRE

Amenazas de Origen Marino



Fortalecimiento de la red de monitoreo de amenazas de origen marino

Al instalar en Bahía Málaga y Quitasueño, hay 21 estaciones meteorológicas y mareográficas; se instaló un Sistema para Detección y Monitoreo de Tsunamis en el Pacífico para fortalecer el sistema de detección de tsunamis en la red de boyas a nivel mundial y al Centro Nacional de Alerta de Tsunamis de DIMAR



Atención en el Centro de Monitoreo 24/7

En preparación para asumir la función de ser Punto Focal de Alerta por Tsunami, DIMAR implementó la operación del Centro de Alerta por Tsunami 24 horas al día de forma presencial.

Centros de respaldo en Cartagena y Tumaco



INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA MARINA

Amenazas de Origen Marino



Taller sobre "Desafíos Actuales de un Centro de Alerta de Tsunami". Experiencia Chile



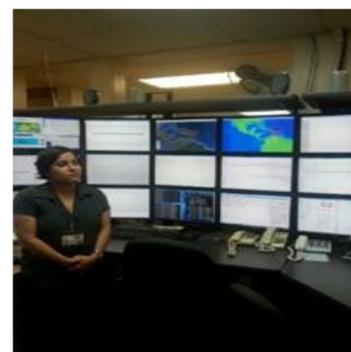
Taller de expertos sobre modelos y mitigación de Tsunamis.



Participación en tres Comités Técnicos Nacionales de Alerta por Tsunami.

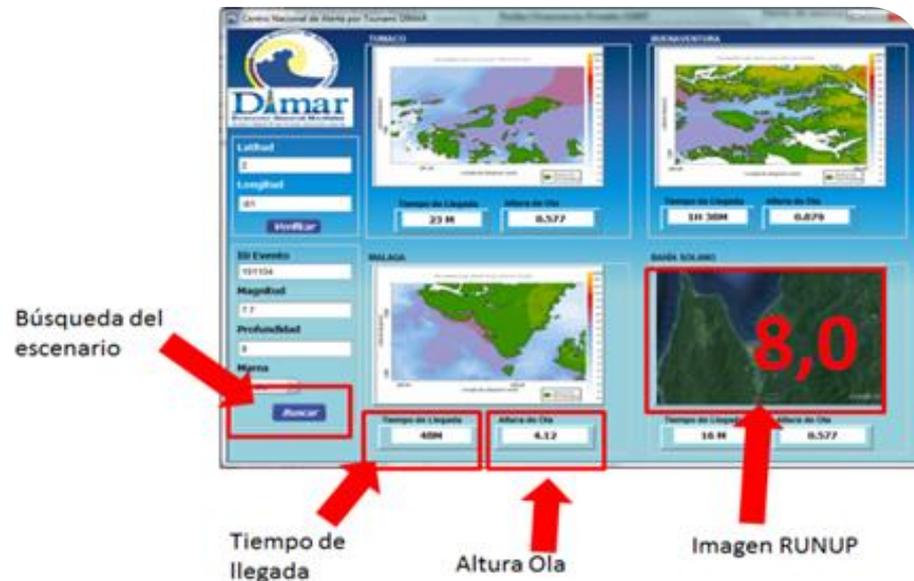
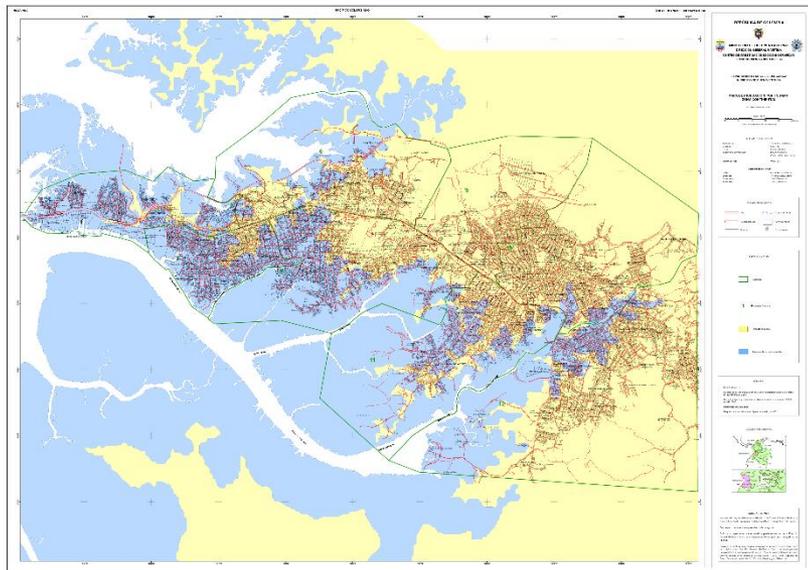


Curso de Tsunami Hawái 2014



Capacitación de la red sísmica de Puerto Rico.



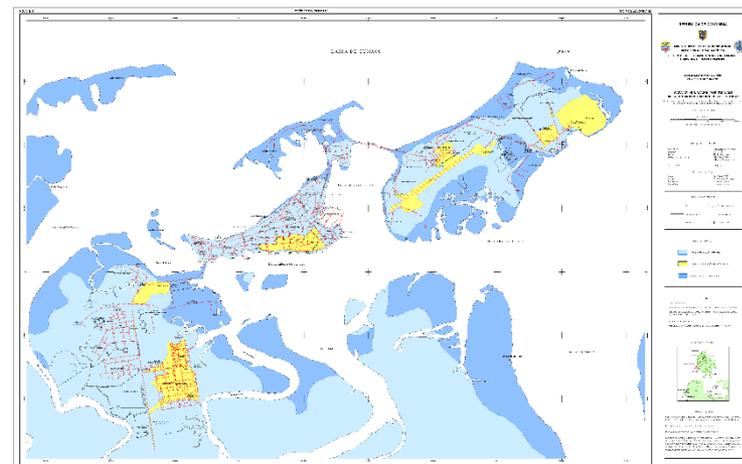


Densificación y Sistematización de un Banco de Escenarios de Eventos Tsunamigénicos.

Generación de 1000 escenarios simulados de inundación por tsunami de origen cercano, regional y lejano

Generación de un Mapa de inundación por tsunami de origen cercano para el archipiélago de San Andrés Islas.

Herramienta de bases de datos sistematizada para gestión de escenarios de Tsunami

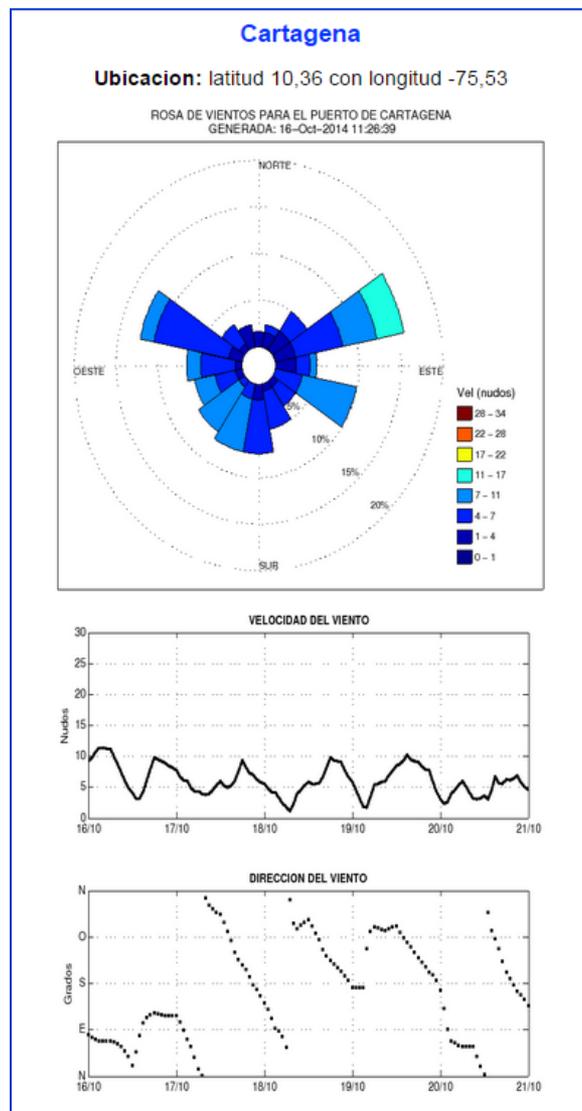


PRONÓSTICOS ELABORADOS 2014	CANTIDAD
PRONOSTICOS OPERACIONALES DIMAR	365
PRONOSTICOS OPERACIONALES FNC	365
PRONOSTICOS OPERACIONALES SAYP	365
PRONOSTICOS OPERACIONALES PROYEM	49
PRONOSTICOS ALTAMAR	365
PRONOSTICOS PUERTOS CARIBE	3285
PRONOSTICOS PERIODICO UNIVERSAL	339
BOLETINES MENSUALES	12
CONTROL TRAFICO MARÍTIMO	47
PRONOSTICOS RUTA	146
PRONOSTICOS ESPECIALES	37
TOTAL PRONÓSTICOS ELABORADOS 2014	5375

Elaboración de pronósticos meteorológicos para la seguridad de la vida humana en el mar y de la navegación.

<http://www.cioh.org.co/meteorologia/ResumenClimatologico.php>

<http://www.cccp.org.co/aropec/>



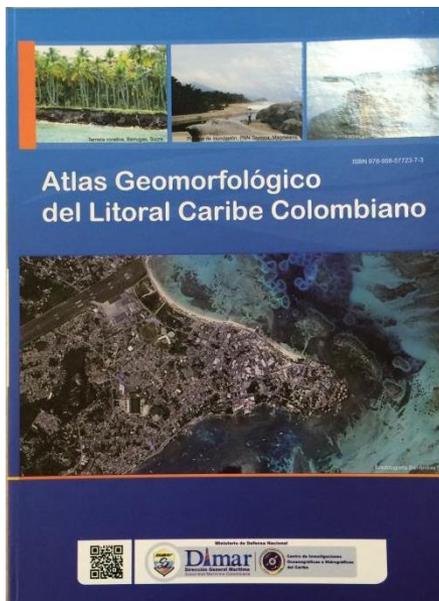
Actualización de Niveles de hidrocarburos en sedimentos y calidad de las aguas de las principales Bahías y Golfos del Caribe colombiano.

Se realizó la actualización de los niveles de hidrocarburos aromáticos Policíclicos (HAPs) en sedimentos de la Bahía de Santa Marta y Zona Costera San Andrés Isla.



Caracterización del agua de lastre de buques de tráfico internacional y evaluación del riesgo en los principales puertos del Pacífico colombiano.

Para calcular el riesgo por introducción de especies invasoras y agentes patógenos a través del vector agua de lastre, cargada en los buques de tráfico internacional que arriban a los puertos de Tumaco y Buenaventura.



2004 se da inicio a la reestructuración de la metodología para la obtención de la información.

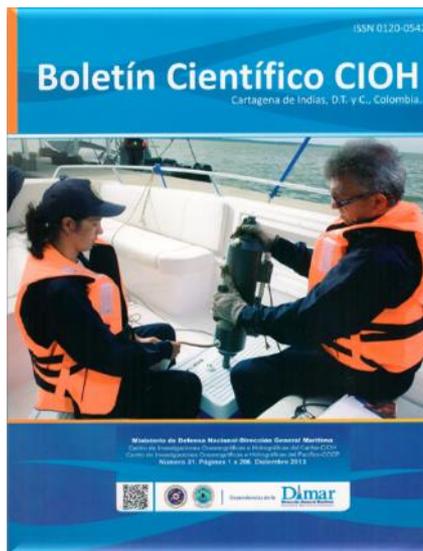
Mediante levantamientos aerotransportados de los litorales colombianos, el cual consiste en el empleo de una escáner láser o sensor Light Detection And Ranging- LIDAR, para la obtención de información altimétrica del terreno junto con fotografías aéreas verticales y sometidas a orto-rectificación.



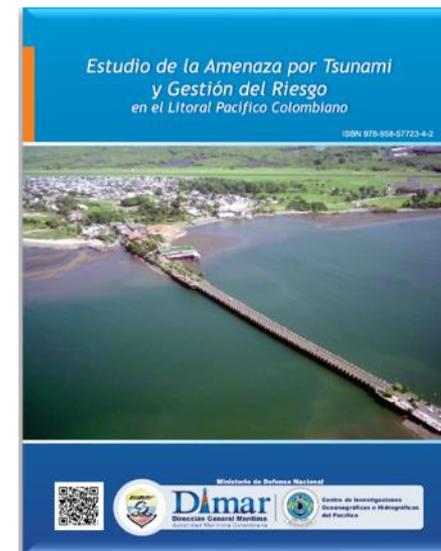
Reestructuración y posicionamiento estratégico del Centro colombiano de Datos Oceanográficos – CECOLDO 2014-2019

Se reorganizó y posicionó la adecuada gestión de datos e información oceanográfica del país

Se conformó el Comité Nacional de Datos Oceanográficos.



Boletín Científico CIOH ahora en categoría B en el Publindex de Colciencias.



Estudio de la Amenaza por Tsunami y Gestión del Riesgo en el Litoral Pacífico Colombiano



Estudio oceanográfico, de zona costera y calidad del agua en el pacífico colombiano, como línea base para la gestión integrada del litoral



Zonificación Fisiográfica del Litoral Pacífico Colombiano Fase II

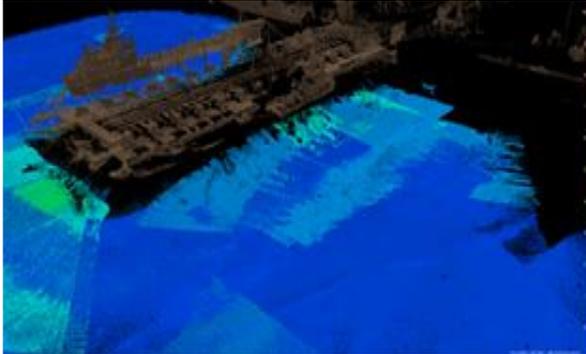
El proyecto buscó, a través de un estudio fisiográfico detallado, establecer la zonificación, clasificación y descripción de las geoformas del terreno y de la cobertura vegetal, analizando aspectos geológicos, oceanográficos y biológicos por medio de la aplicación de herramientas y análisis geomáticos.



La expedición científica Seaflower 2014

Dimar en colaboración con la CCO y la Agencia Presidencial de Cooperación Internacional de Colombia, APC, programó la expedición científica Seaflower 2014 entre los días 17 de marzo y 25 de abril de 2014, como una importante actividad de soberanía.





“Fortalecimiento de la Investigación Morfodinámica”

Se logró actualizar y mejorar el modelo de Litodinámica de la Zona Costera, para modelar y conocer la morfodinámica de las zonas costeras y proporcionar el soporte técnico requerido para la toma de decisiones en lo relacionado con evaluación de obras e intervenciones sobre litorales



Estudio de la Erosión Costera

Levantamiento de perfiles de playa en sectores afectados por la erosión en Cartagena y Turbo.

De esta forma se presta un servicio a lugares críticos que sufrían este fenómeno





Buques oceanográficos de DIMAR.

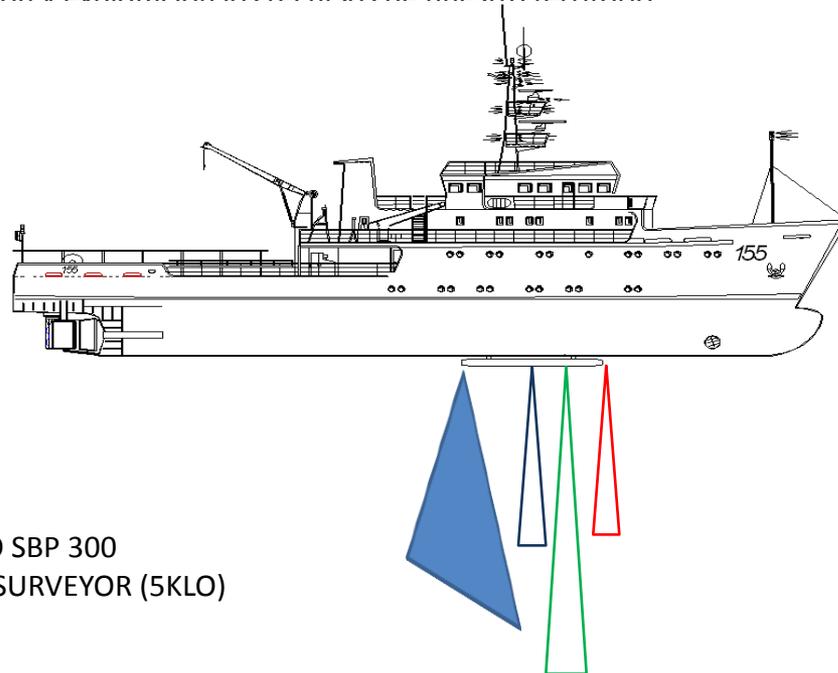
Con la adquisición de equipos de investigación, se aumentaron las capacidades científicas y tecnológicas actuales de las unidades.

Se está levantando información de importancia estratégica para el país, a través de la cual se podrá avanzar en el conocimiento para la administración, conservación y explotación los recursos de nuestro territorio



ARC "PROVIDENCIA" y ARC "MALPELO"

- SISTEMA MULTHAZ EM 302
- SISTEMA MONOHAZ EA 600
- PERFILADOR DE SUB-FONDO MARINO SBP 300
- CORRENTÓMETRO ADCP RDI OCEAN SURVEYOR (5KLO)





1. INFORMACIÓN INSTITUCIONAL

- 1.1 Proyectos de Inversión
- 1.2 Atención al Ciudadano

2. GESTIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA

- 2.1 Seguridad Integral Marítima
- 2.2 Litorales y Áreas marinas
- 2.3 Señalización Marítima
- 2.4 Investigación Científica Marina

2.5 Normatividad y Proyectos de Reglamentación

2.6 Gestión Presupuestal

3. COMPROMISOS Y GESTIÓN INTERNACIONAL

4. PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO INSTITUCIONAL

5. PREGUNTAS

6. CIERRE

09

Proyectos de Ley

- A final de la legislatura 2013-2014, se archivaron un total de 09 proyectos de ley relacionados con aspectos de competencia de DIMAR.
- **Temas:** Abanderamiento, Pesca en la Isla de Malpelo, Agenciamiento Marítimo, Seguridad en las Playas, Circulación de Vehículos, en Playas, Funciones Superpuertos, Territorio Marino Costero, Actividades Subacuáticas, entre otros.

04

Decretos Reglamentarios

- La Dirección General Marítima participó en el seno del Gobierno Nacional en la concertación y elaboración de normas marítimas dentro del marco de la potestad reglamentaria presidencial
- **Temas:** Verificación de carencia de informes por estupefacientes, Zona Contigua Integral, Patrimonio Cultural Sumergido y Scanners en Puertos.

14

Reglamentación Técnica

- En virtud de la facultad de expedir reglamentación técnica por parte del Director General Marítimo, DIMAR expidió en el 2014 un total de 14 actos administrativos generales con aplicación nacional.
- **Temas:** Tarifa SEMAR, Inspectores en buques de investigación científica, Pilotos Prácticos, medidas especiales SAI, Catalogación de Naves, Garantías empresas Marítimas, Salvamento Marítimo, entre otros.



Decreto 048 de 2014

“por el cual se reglamentan los artículos 78 y 79 del Decreto ley 0019 de 2012”.

(Verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes)



Decreto 1119 de 2014

“por el cual se modifica y adiciona el Decreto número 1946 de 9 de septiembre de 2013”.

(Zona Contigua)



Decreto 1698 de 2014

“por medio del cual se reglamenta la Ley 1675 de 2013”.

(Patrimonio Cultural Sumergido)



Decreto 2155 de 2014

“por medio del cual se reglamenta el parágrafo 2° del artículo 88 de la Ley 1450 de 2011, se definen los estándares unificados de tecnología de los equipos de inspección no intrusiva, se crea la Comisión Intersectorial para la implementación y seguimiento de los Sistemas de Inspección no Intrusiva y se dictan otras disposiciones”.



Reglamentación técnica Dimar I



Resolución No. 60 de 2014

“por medio de la cual se define la tarifa por el servicio de seguridad marítima (Semar) y la forma de recaudo, en virtud de los parámetros establecidos en el Decreto número 2836 de 2013, reglamentario de la Ley 1115 del 2006”. (Modificada por las Resoluciones No. 104 y 218 de 2014)



Resolución No. 91 de 2014

“por medio de la cual se fija la tarifa del servicio de inspección a bordo de las naves y artefactos navales autorizados para realizar investigaciones científicas o tecnológicas marinas en los espacios marítimos jurisdiccionales colombianos y el procedimiento para su designación”.



Resolución No. 109 de 2014

“por medio de la cual se expiden unas medidas relacionadas con las naves y artefactos navales que realizan transporte de hidrocarburos en el Litoral Pacífico colombiano”.



Resolución No. 201 de 2014

“por medio de la cual se establece el procedimiento para la elaboración de la lista de inspectores a ser designados a bordo de las naves y artefactos navales autorizados para realizar investigaciones científicas o tecnológicas marinas en los espacios marítimos jurisdiccionales colombianos”.

Reglamentación técnica Dimar II



Resolución No. 264 de 2014

“por medio de la cual se definen las tarifas correspondientes a la tasa denominada “Servicio de Seguridad Marítima (Semar)” y la forma de recaudo, en virtud de los parámetros establecidos en el Decreto número 2836 de 2013, reglamentado de la Ley 1115 del 2006”.



Resolución No. 305 de 2014

“por medio de la cual se adoptan unas medidas especiales y transitorias en jurisdicción de las Capitanías de Puerto de San Andrés y de Providencia”. (Adicionada por la Resolución No. 343 de 2014)



Resolución No. 415 de 2014

“mediante la cual se modifica el Reglamento Nacional de Catalogación, Inspección y Certificación de Naves y Artefactos Navales de Bandera Colombiana”.



Resolución No. 416 de 2014

“por la cual se establece el procedimiento para el entrenamiento de pilotos prácticos para Terminales Portuarios nuevos en jurisdicciones existentes o en nuevas jurisdicciones.



Reglamentación técnica Dimar III



Resolución No. 419 de 2014

“por medio de la cual se establece el monto de las garantías que deben constituir las empresas de servicios marítimos”.



Resolución No. 610 de 2014

“por medio de la cual se emiten las normas generales que rigen para el uso de simuladores en la formación y/o capacitación náutica”.



Resolución No. 614 de 2014

“por la cual se establecen las Regiones, Subregiones, Centros Coordinadores de Salvamento y se dictan otras disposiciones”.



Resolución No. 626 de 2014

“por la cual se establecen los lineamientos y parámetros necesarios para emitir el concepto de conveniencia y legalidad de que trata el artículo 10 de la Ley 01 de 1991”. (Concepto DIMAR en concesiones portuarias)

Reglamentación técnica Dimar IV



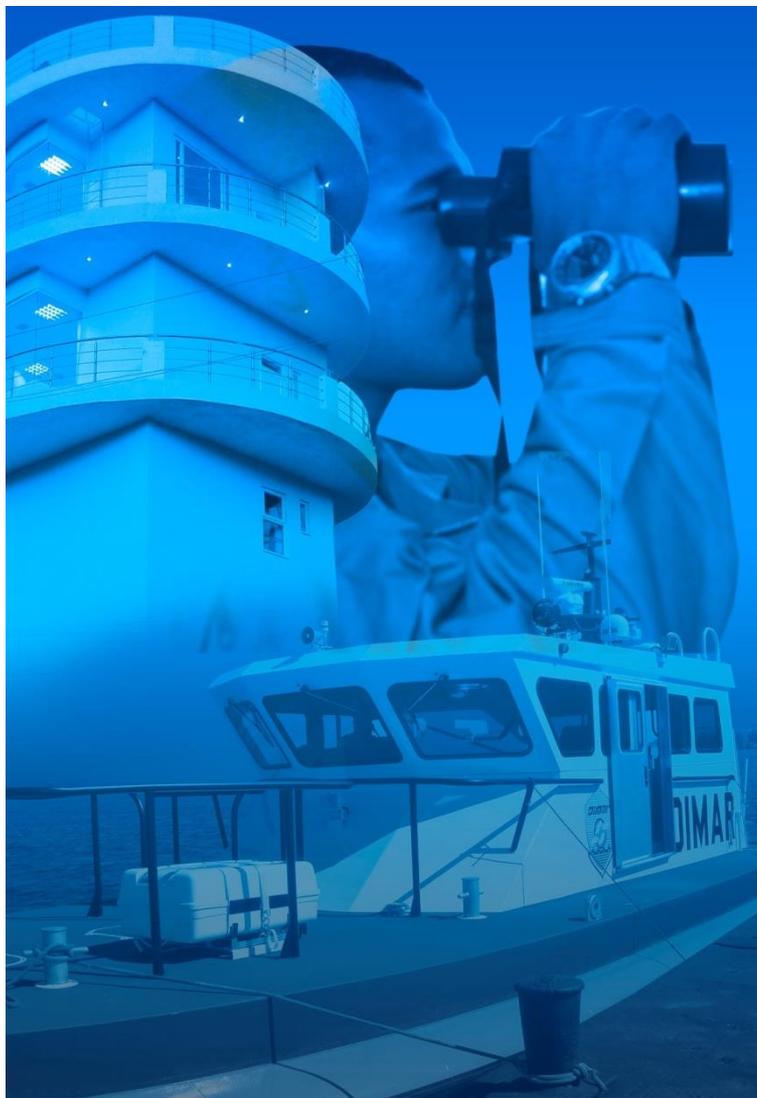
Resolución No. 639 de 2014

“por medio de la cual se establecen normas y procedimientos que deben cumplir los inspectores que sean designados a bordo de las naves y artefactos navales autorizados para realizar investigaciones científicas o tecnológicas marinas en los espacios marítimos jurisdiccionales colombianos”.



Resolución No. 645 de 2014

“por la cual se implementan algunas disposiciones sobre el Manejo Integrado de Desechos generados por Buques.”.



1. INFORMACIÓN INSTITUCIONAL

- 1.1 Proyectos de Inversión
- 1.2 Atención al Ciudadano

2. GESTIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA

- 2.1 Seguridad Integral Marítima
- 2.2 Litorales y Áreas marinas
- 2.3 Señalización Marítima
- 2.4 Investigación Científica Marina
- 2.5 Normatividad y Proyectos de Reglamentación
- 2.6 Gestión Presupuestal

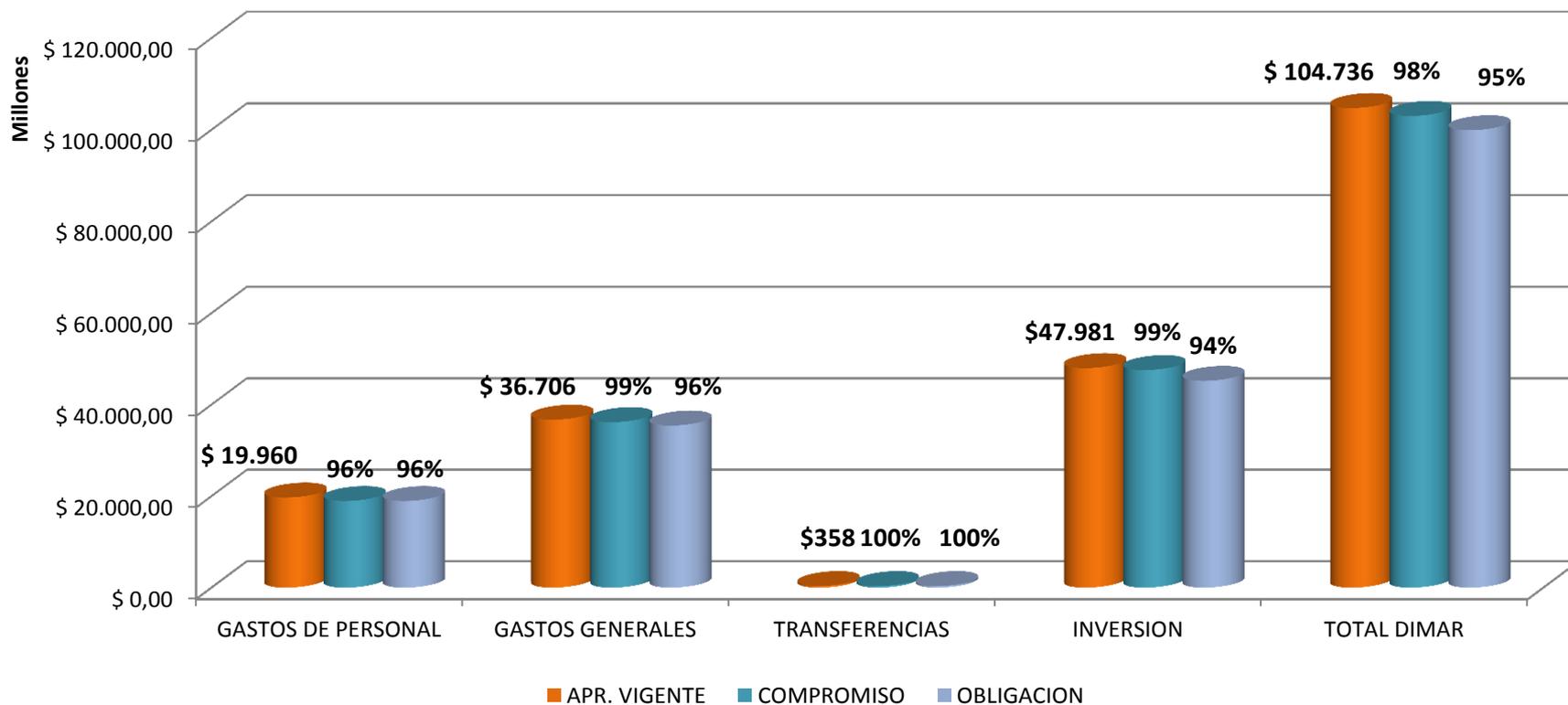
3. COMPROMISOS Y GESTIÓN INTERNACIONAL

4. PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO INSTITUCIONAL

5. PREGUNTAS

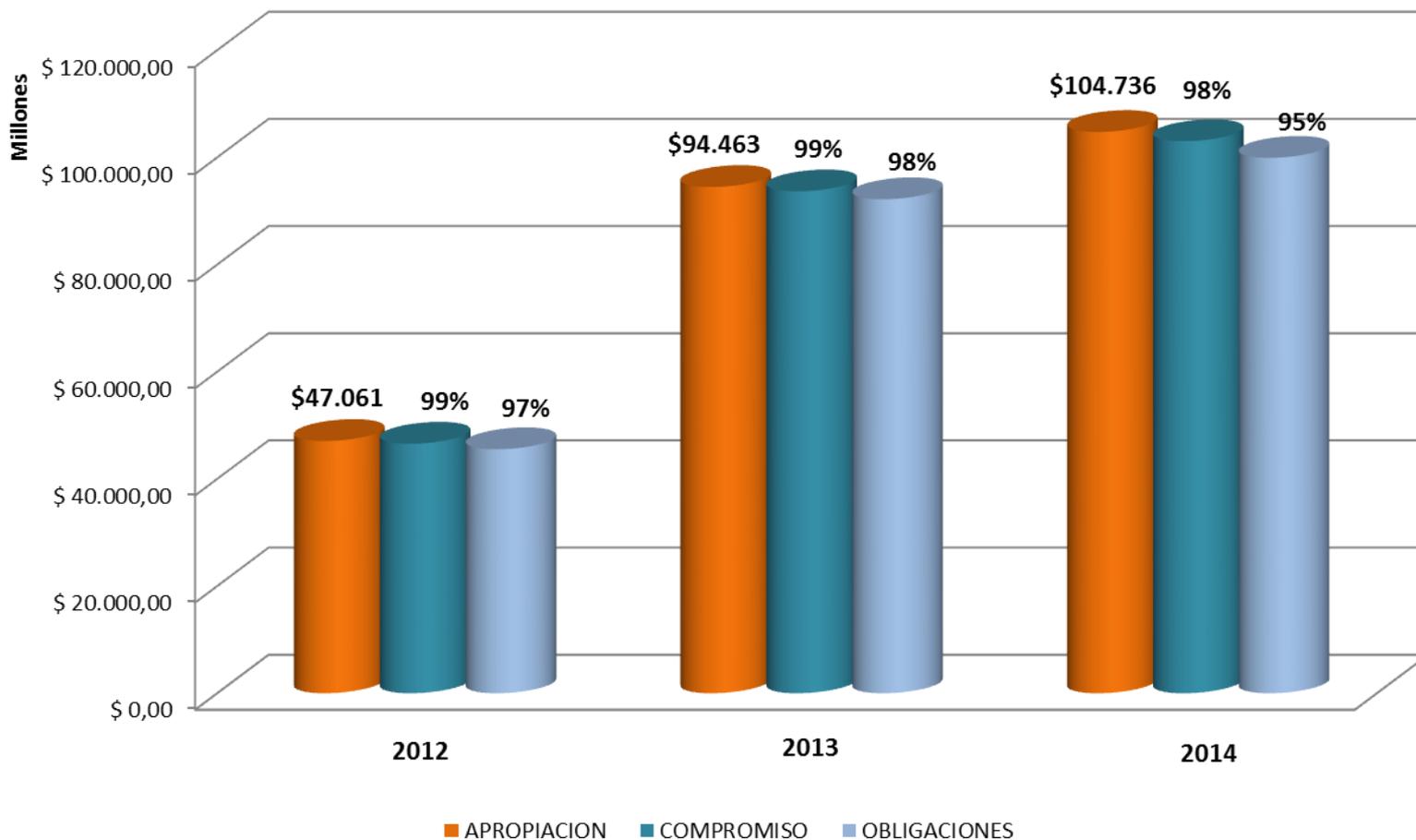
6. CIERRE

Ejecución presupuestal 2014

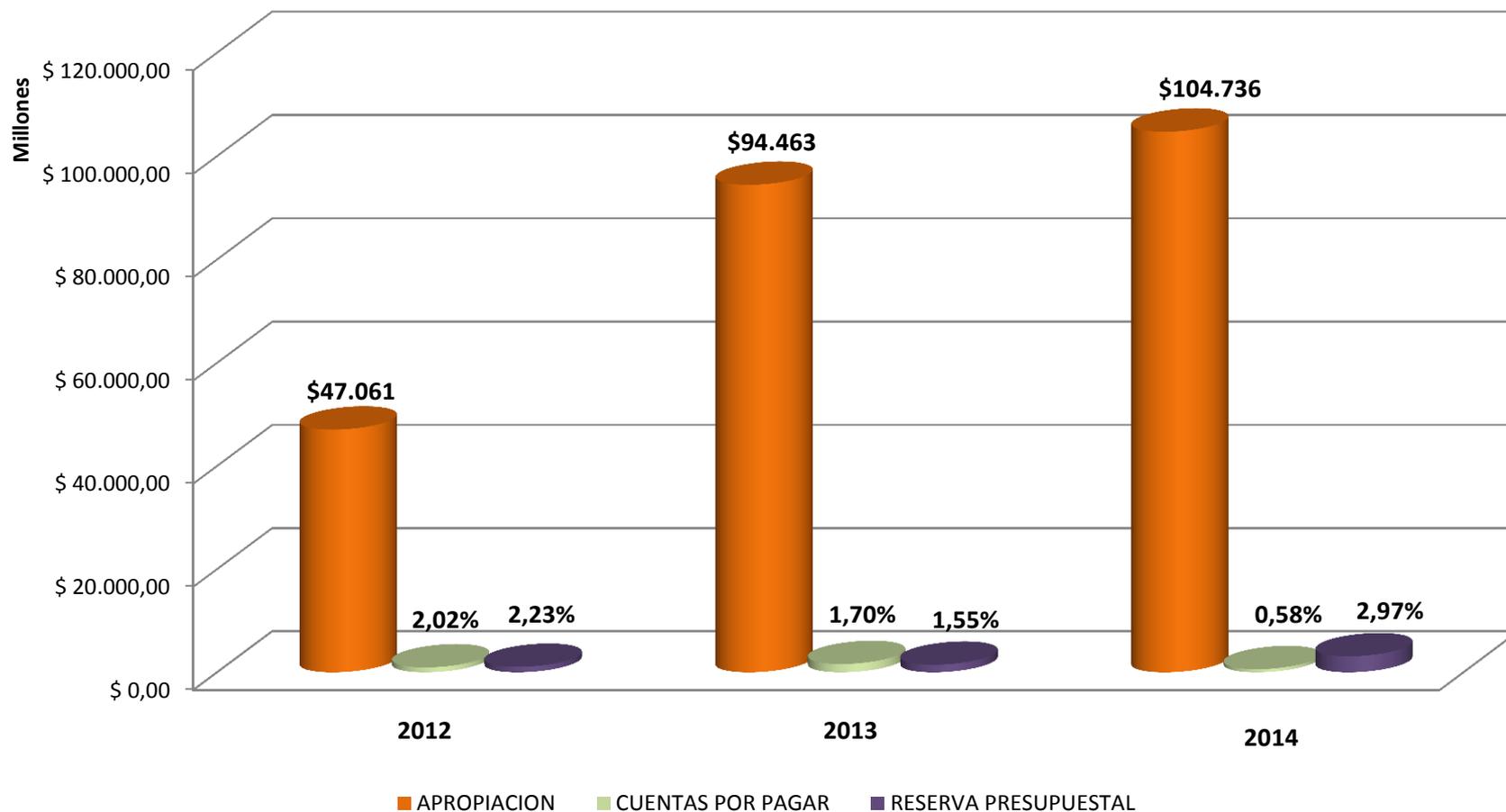


Fecha de Corte: 31 de Diciembre de 2014

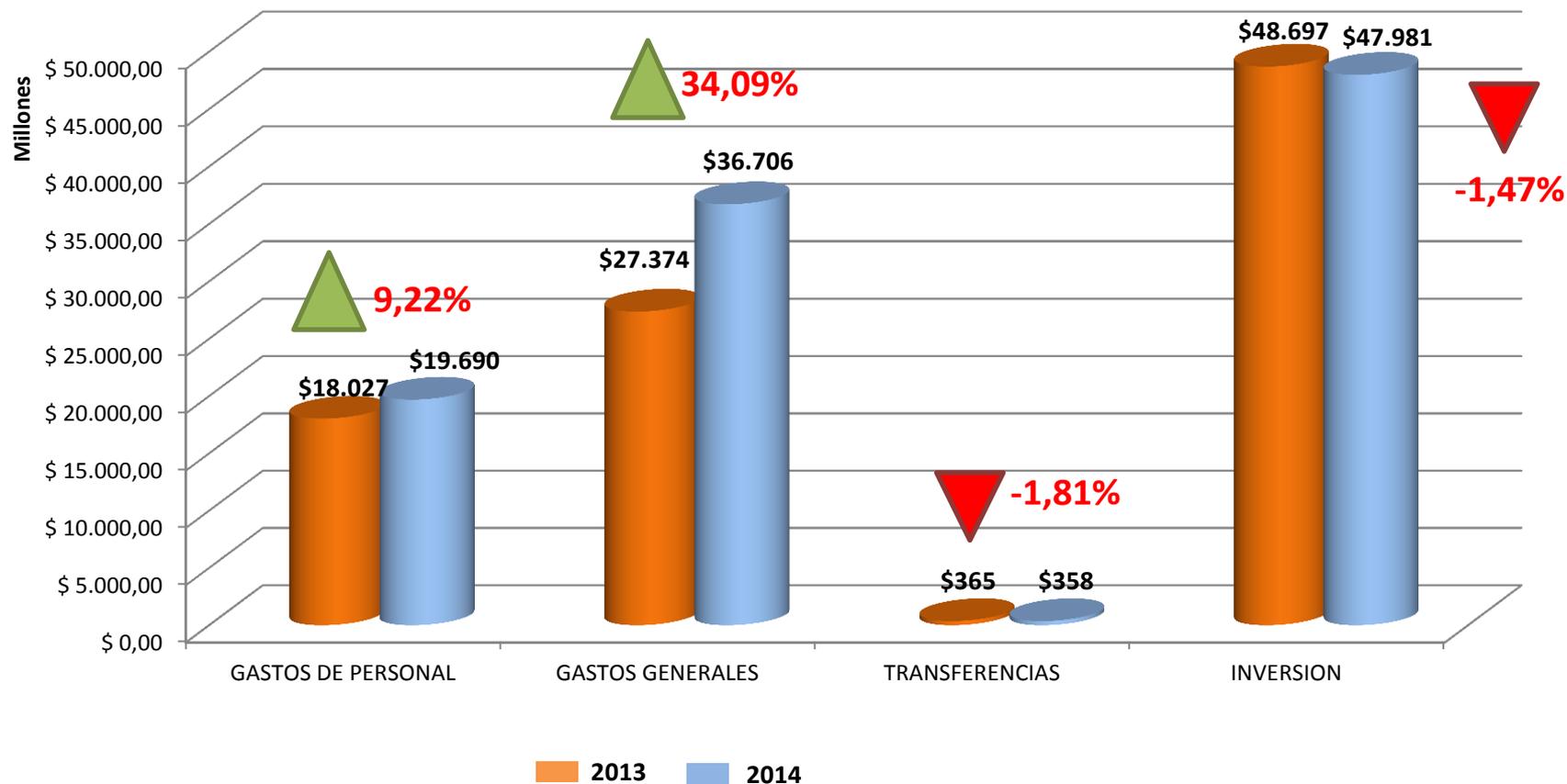
Comparativo ejecución presupuestal vigencia 2012 – 2013 - 2014



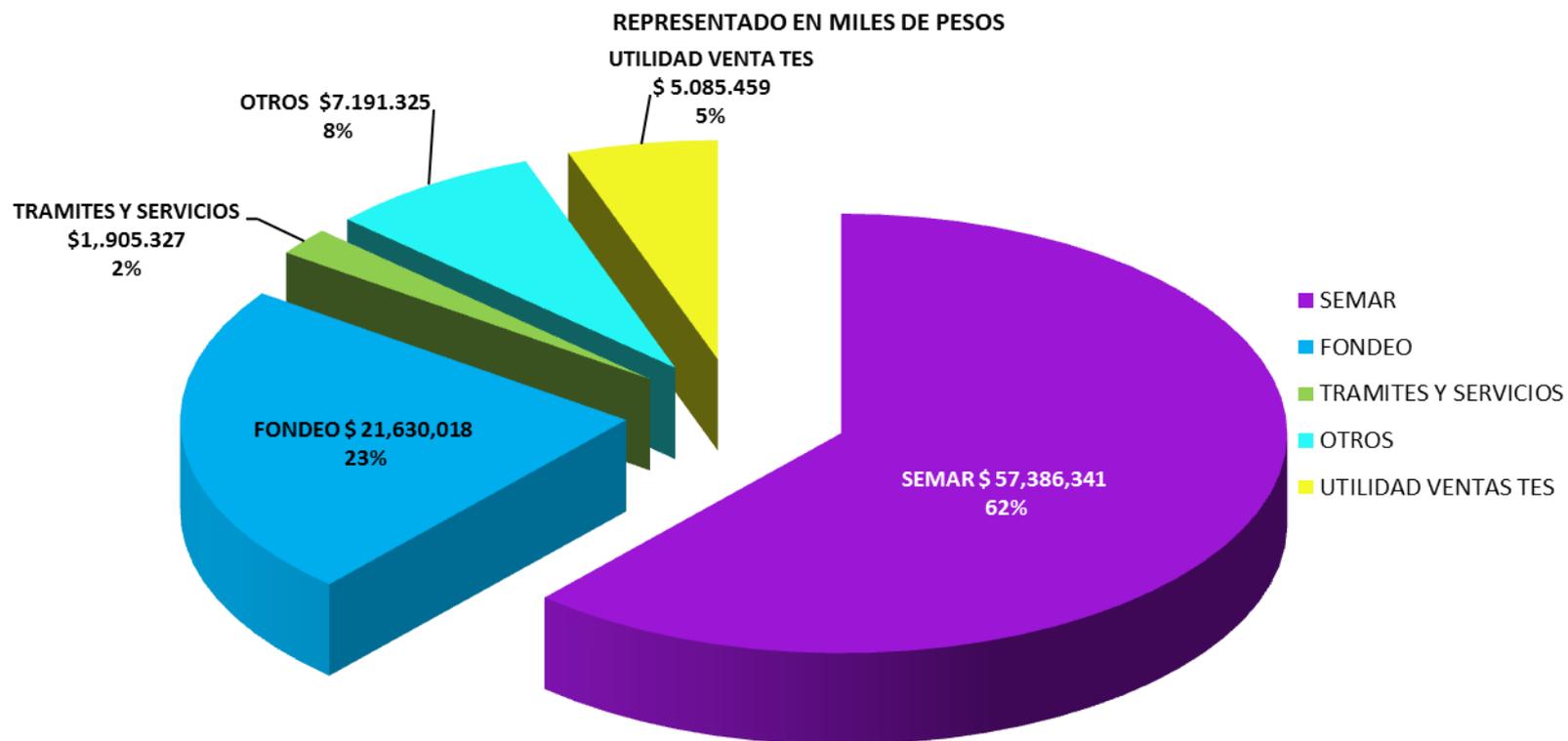
Comparativo constitución regazo presupuestal vigencia 2012 – 2013 - 2014

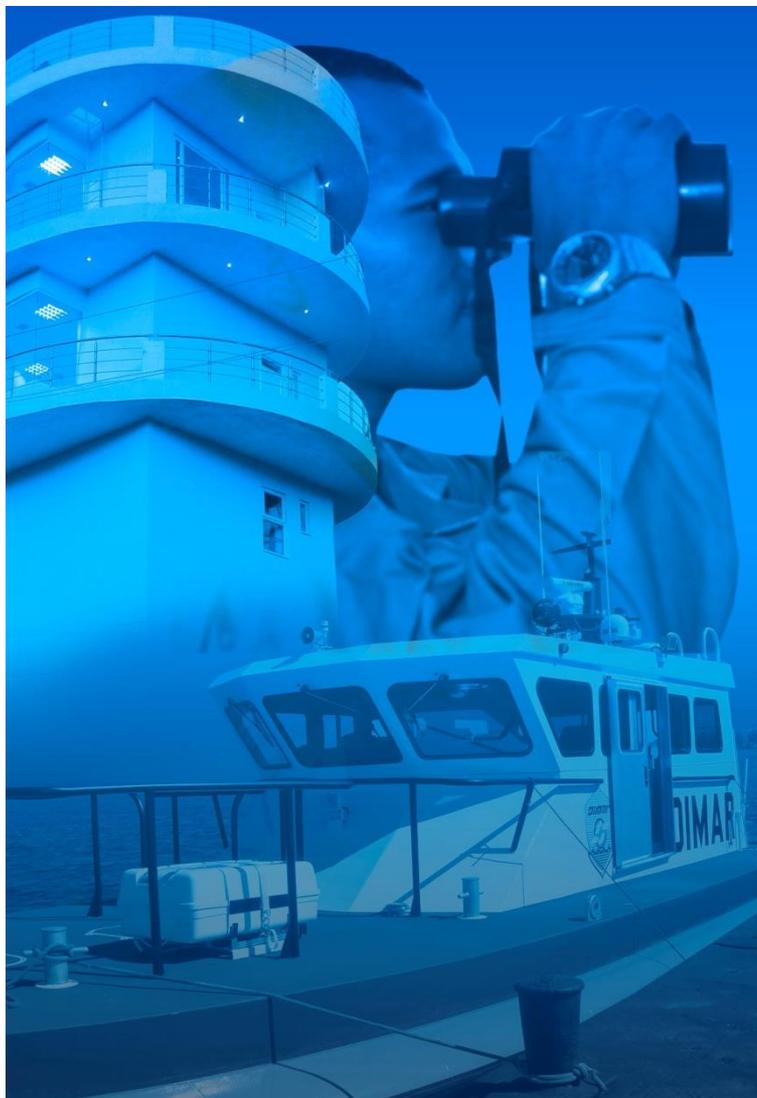


Comparativo asignación por rubros vigencia 2013 - 2014



Distribución ingresos a dic. 31-2014





1. INFORMACIÓN INSTITUCIONAL

- 1.1 Proyectos de Inversión
- 1.2 Atención al Ciudadano

2. GESTIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA

- 2.1 Seguridad Integral Marítima
- 2.2 Litorales y Áreas marinas
- 2.3 Señalización Marítima
- 2.4 Investigación Científica Marina
- 2.5 Normatividad y Proyectos de Reglamentación
- 2.6 Gestión Presupuestal

3. COMPROMISOS Y GESTIÓN INTERNACIONAL

4. PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO INSTITUCIONAL

5. PREGUNTAS

6. CIERRE

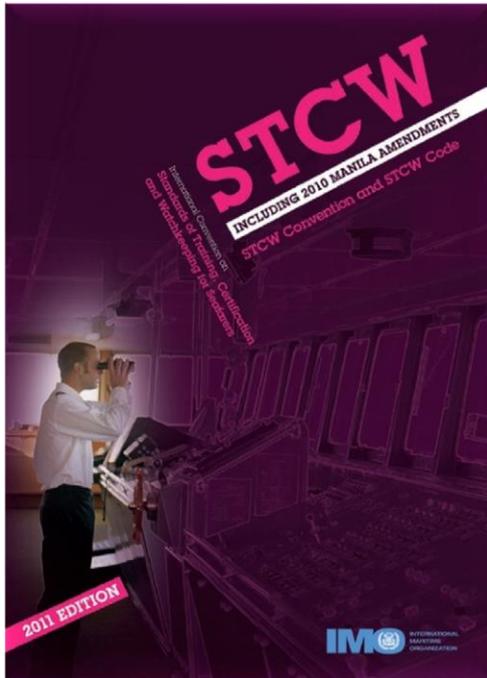


Auditoria de la OMI a la administración marítima colombiana

(22 de Nov al 1 Dic)



- **Medidas de protección de los recursos costeros y marinos.**
- **Sistema de investigación de siniestros y detención de control del Estado Rector de Puerto**
- **Investigación e innovación en los conceptos de diseño**
- **Mejor rendición de cuentas a los gobiernos**
- **Gente de mar debidamente titulada y mejor entrenada**
- **Contribución y participación en el proceso de elaboración de normas técnicas**
- **Comunicación entre los Estados de Abanderamiento, Ribereños y Rectores de Puerto**



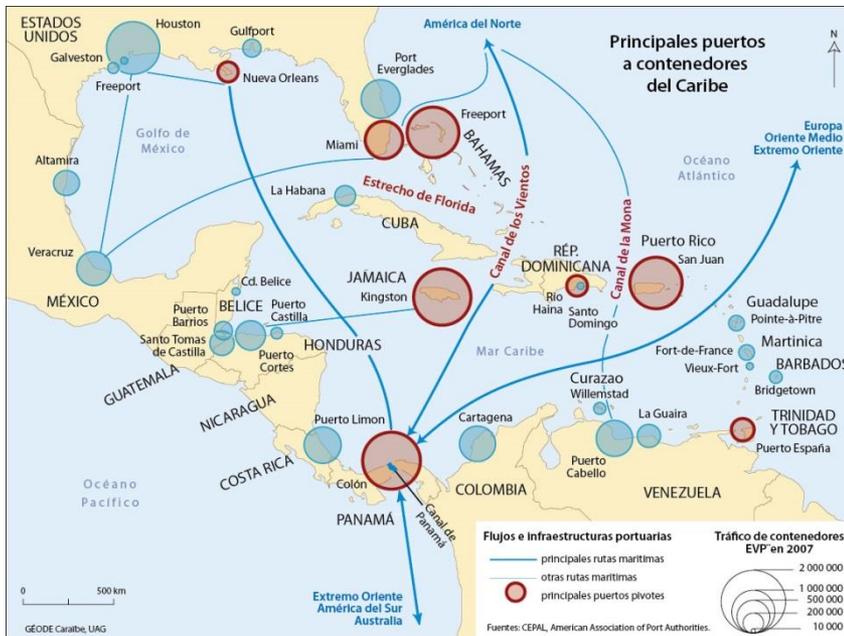
Evaluación independiente al Convenio STCW/78 manila 2010; más exactamente al anexo de la Resolución 1, Regla i/7; y el anexo de la Resolución 2, Sección A-I/7, parte 2, 4.2

(6 al 10 de Oct)

- Gente de mar debidamente titulada y mejor entrenada
- Inclusión de Colombia en la Lista Blanca de la OMI
- Oportunidades laborales para los marinos colombianos.



Ingreso de Colombia, como observador permanente de la Red Operativa de Cooperación de Autoridades Marítimas de Centro América y República Dominicana (ROCRAM-CA)

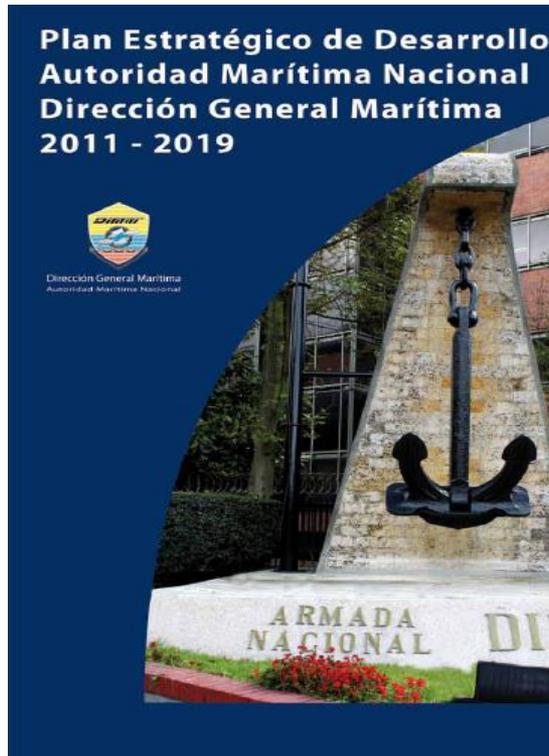


- Mayor y mejor integración con Centroamérica y el Caribe.
- Implementación de medidas que faciliten el transporte marítimo y el comercio internacional en el Gran Caribe.
- Integración a los sistemas regionales de prevención de la contaminación marina del Gran Caribe.
- Apoyo al desarrollo portuario colombiano



- 1. INFORMACIÓN INSTITUCIONAL**
 - 1.1 Proyectos de Inversión
 - 1.2 Atención al Ciudadano
- 2. GESTIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA**
 - 2.1 Seguridad Integral Marítima
 - 2.2 Litorales y Áreas marinas
 - 2.3 Señalización Marítima
 - 2.4 Investigación Científica Marina
 - 2.5 Normatividad y Proyectos de Reglamentación
 - 2.6 Gestión Presupuestal
- 3. COMPROMISOS Y GESTIÓN INTERNACIONAL**
- 4. PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO INSTITUCIONAL**
- 5. PREGUNTAS**
- 6. CIERRE**

Plan estratégico Dimar 2030



- Horizonte a 2030
- Construido con nuestros usuarios
- Un aporte contundente al desarrollo del país

Dimar se proyecta al futuro junto al Sector Productivo al Cual Vigila y Sirve



LA GRAN PREGUNTA: ¿CUAL DEBE SER EL ROL DE LA AUTORIDAD MARITIMA EN LA PROYECCION DEL SECTOR MARITIMO COLOMBIANO DEL FUTURO?



Serviport S.A.



EMPRESA
MULTIMODAL SAS

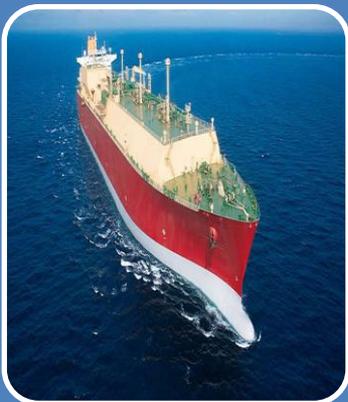


SOCIEDAD
PORTUARIA COLON
CORP



ASONAV

Conclusiones del Taller de Stakeholders



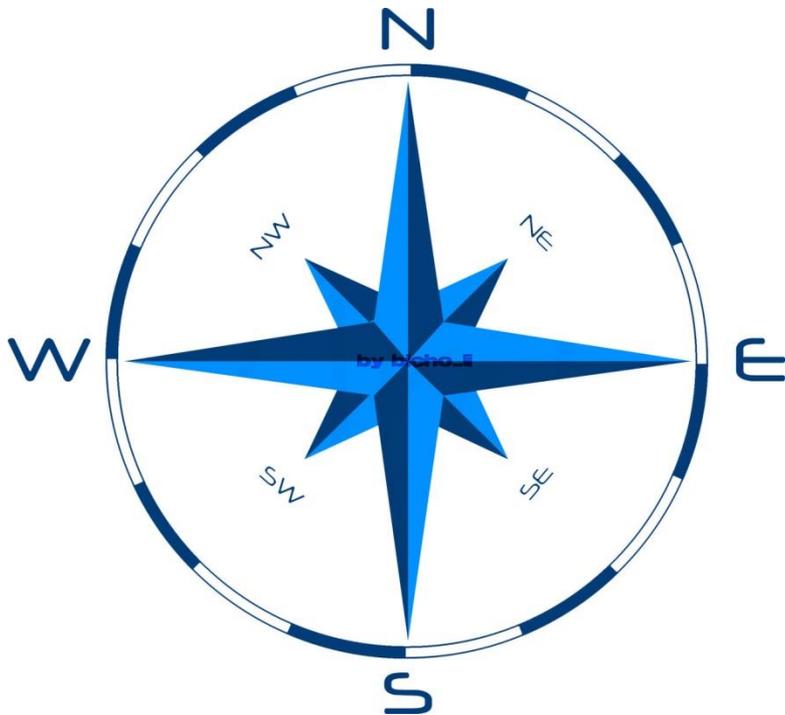
Necesidades Estratégicas

- Articulación y coordinación de las instituciones del Estado.
- Eficiencia y competitividad de las instituciones del Estado.
- Desarrollo de TI y tecnologías para aumentar las capacidades de Dimar y de la industria.
- Capacidad técnica.
- El eje debe ser el desarrollo económico.
- Garantía de transferencias de conocimientos de los funcionarios de Dimar.
- Desarrollo de capital humano de la gente de mar



Necesidades de Gestión

- Generación de normatividad en los temas donde existen vacíos.
- Estabilidad jurídica y claridad legal.
- Inversiones en infraestructura competitivas y acorde a las tendencias mundiales.
- Eficiencia en la gestión de trámites y estandarización de los procesos



- Cumplimiento de convenios internacionales marítimos

- Regionalización de la operación

- Mejora en la prestación del servicio

Hitos Estratégicos

Hito 1 Corto plazo 2017

- Una Dimar consolidada internamente y orientada al servicio

Hito 2 Mediano plazo 2020

- Dimar, reconocida por su rigor técnico y eje articulador para el desarrollo integral marítimo y fluvial

Hito 3 Largo plazo 2030

- Dimar autoridad marítima líder en la región

Objetivos Estratégicos Dimar 2030

Perspectivas	Objetivos				
Nación	Aportar al desarrollo de los intereses marítimos nacionales				
Usuarios	Mejorar el nivel de satisfacción de los usuarios		Aumentar los niveles de seguridad integral		
Procesos clave	Proveer los servicios requeridos por los usuarios.	Gestión efectiva de la seguridad integral marítima y fluvial	Brindar la información técnica y científica para ejercer la autoridad marítima	Dar cumplimiento a los instrumentos internacionales marítimos adoptados por ley	
Coordinación e integración	Generar relaciones efectivas internacionales, interinstitucionales y con usuarios		Mejorar el conocimiento de los Stakeholders	Desarrollar las comunicaciones estratégicas	
Recursos	Desarrollar habilidades y competencias para el ejercicio de autoridad marítima	Fortalecer las capacidades de gestión operativas y logísticas	Fomentar la apropiación de los valores en la cultura organizacional	Contar con TICS para comunicación, integración, gestión, y oferta de servicios.	Desarrollar la gestión normativa
	Lograr la sostenibilidad financiera				





1. INFORMACIÓN INSTITUCIONAL

- 1.1 Proyectos de Inversión
- 1.2 Atención al Ciudadano

2. GESTIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA

- 2.1 Seguridad Integral Marítima
- 2.2 Litorales y Áreas marinas
- 2.3 Señalización Marítima
- 2.4 Investigación Científica Marina
- 2.5 Normatividad y Proyectos de Reglamentación
- 2.6 Gestión Presupuestal

3. COMPROMISOS Y GESTIÓN INTERNACIONAL

4. PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO INSTITUCIONAL

5. PREGUNTAS

6. CIERRE

- 1. Con relación al objetivo estratégico contemplado por la DIMAR “• Dar cumplimiento a los instrumentos internacionales marítimos adoptados por ley” se requiere conocer por parte de nuestra Asociación: Cuál es el Estado actual (teniendo como base el informe en el punto avance Línea 1 Fortalecimiento Institucional: Afianzar los procesos gerenciales y de apoyo para la efectiva gestión de los procesos misionales. - Avance: 75%) de la implementación del Código STCW 2010 (ENMIENDAS DE MANILA) toda vez que la reglamentación de esa norma acogida con la Ley 35 de 1981 es el conocido Decreto 1597/88 por lo tanto, las enmiendas realizadas inclusive hasta el año 2010 no han sido totalmente implementadas a nivel nacional siendo de conocimiento de esa Autoridad. Con base a las Enmiendas de Manila 2010, cuales son los cursos que se exigirán para renovación de los Títulos Náuticos más allá del 31 de Diciembre de 2016?**

Las enmiendas de Manila (2010) al Convenio STCW/78 introdujeron nuevos conceptos en las competencias que debe acreditar la Gente de mar que se desempeña en diferentes niveles de responsabilidad, gestión, operacional y apoyo. Tales competencias afectan también las diferentes funciones, a saber: Navegación, Manipulación y estiba de la carga, Control del funcionamiento del buque y cuidado de las personas a bordo, Maquinaria naval, Instalaciones eléctricas, electrónicas y de control, Mantenimiento y reparaciones y Radiocomunicaciones.

El Convenio STCW de 2010 en su forma enmendada entró en vigor el 1 de enero de 2012. No obstante, se ha tenido en cuenta un periodo transicional de 5 años que se prolongará hasta el 1 de enero de 2017 para permitir la implantación gradual de las disposiciones. A partir de enero de 2017, toda la gente de mar estará obligada a cumplir las normas del Convenio STCW de 2010.

Actualmente, los Centros de Formación y/o Capacitación marítima reconocidos por la Autoridad Marítima Nacional están desarrollando los programas de actualización necesarios en los que se incluirán temas tales como Liderazgo y Trabajo en Equipo, Prevención de la Contaminación, Información sobre el Código PBIP y otros.

2. ¿Que entidades gubernamentales, o particulares, en Colombia poseen simuladores, laboratorios, equipos de Entrenamiento; Etc para la capacitación. entrenamiento y/o evaluación del personal que aspira a desempeñarse en los cargos de Oficiales de Puente (Navegantes) y Oficiales de Maquinas en buques de Altura (navegación Marítima Internacional)? Que requisitos se requieren? Cuales son las normas IMO que lo establecen?

Actualmente, la Dirección General Marítima ha reconocido quince (15) Centros de Formación y/o Capacitación Marítima. El listado completo y la información de contacto puede ser localizada en el Portal Marítimo colombiano, www.dimar.mil.co, todos ellos tienen los laboratorios, equipos y simuladores apropiados para dictar la instrucción que les ha sido autorizada. Los requisitos que se exigen están relacionados en el Decreto 1597/88 que también puede ser bajado electrónicamente del mismo lugar.

GONZALO BORDA TORRES
DIRECTOR GENERAL
RECORD MAR LIMITADA

3. Documento del zarpe electrónico

1. Nos encontramos desarrollando la actualización del módulo internacional con el fin de lanzar una sola aplicación para todos los tramites.
2. A mediados del presente año se tendrán todos los desarrollos listos y por lo tanto se dará inicio a la fase de pruebas internas y modificaciones en caso de ser necesario.
3. A partir del año 2016 se debería estar haciendo la implementación del sistema en las capitanías de puerto y dar acceso a los usuarios externos.
4. En el segundo semestre de 2016 se debe tener completamente implementado y en funcionamiento en todas las capitanías de puerto.

MARTÍN RODRIGUEZ MARRUGO
REPRESENTANTE LEGAL
BMA ATLÁNTICO S.A.S

4. En que va la actualización a las enmiendas de manila stcw 2010, reforma al decreto 1597 y que posición tiene la Dimar frente a al convenio MLC 2016?

Las enmiendas de Manila de 2010 al Convenio Internacional sobre Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW), incorporado a la legislación nacional mediante la ley 35 de 1981, fueron aprobadas el 25 de junio de 2010, marcando una importante revisión del Convenio STCW y el Código de formación.

Dichas enmiendas entraron en vigor el 1 de enero 2012, momento a partir del cual han sido aplicadas por el país.

Se hace pertinente resaltar que dentro de la auditoría como estado miembro de la OMI, adelantada durante noviembre de 2014, el equipo auditor hizo un reconocimiento a las mejoras en el cumplimiento del Convenio STCW.

En cuanto a la posición de la Dimar frente al Convenio de Trabajo Marítimo de 2006, se hace necesario recordar que de conformidad con las disposiciones de la Organización Internacional del Trabajo OIT, más exactamente el Convenio 144 de 1976, corresponde a una Comisión Tripartita Nacional, integrada por representantes del Gobierno, de los empleadores y de los trabajadores opinar en lo relativo a la promoción de la aplicación de las normas internacionales del trabajo.

Nuestra participación como entidad técnica asesora del Gobierno Nacional, coadyuva el interés manifestado por el Ministerio de Trabajo en desarrollar iniciativas concernientes a las condiciones laborales marítimas, pues esto impacta la seguridad de la vida humana en el mar. Sin embargo, no corresponde a esta autoridad fijar posiciones relacionadas con la aprobación o no de instrumentos internacionales laborales para el efecto, las cuales deben provenir de los tres actores intervinientes en el proceso de concertación.

Ha quedado en evidencia la necesidad de contar con una claridad en materia laboral marítima y la necesidad de que el País aborde estas materias de manera responsable, contando para ello con toda la información relevante, razón por la cual la Dirección General Marítima – Autoridad Marítima Nacional se pone a disposición, para asesorar lo referente a aspectos técnicos marítimos en las mesas de trabajo, reuniones, discusiones y construcción de propuestas conjuntas.

Finalmente, en cuanto a la modificación del Decreto 1597 de 1988, esta entidad se encuentra efectuado las respectivas presentaciones del mismo ante otras instancias del Gobierno Nacional, las cuales deben intervenir en su aprobación.

GERSON ELIAS PLAZA TAMARA
DIRECTIVO
ASENAU

5. Cuando se actualizará la legislación marítima colombiana de 1988 para la necesaria internacional de 2015

Adicional al trabajo que actualmente viene realizando la Dirección General Marítima en la construcción y concertación de proyectos de reglamentación en temas marítimos (Astilleros, Empresas de Servicios Marítimos, Remolcadores, Naves de Recreo y Deportivas, Deportes Náuticos, Marinas y clubes náuticos, Peritos, Actividades Offshore, Gente de Mar, entre otros), la Autoridad Marítima es consciente de la necesidad de actualizar aspectos contenidos en el Decreto Ley 2324 de 1984, el Código de Comercio y demás normas que constituyen el marco jurídico marítimo del país, con el objeto de lograr una codificación o estatuto general que se ajuste al contexto comercial actual de Colombia en virtud de las obligaciones surgidas con la aprobación de tratados de libre comercio, así como dentro del marco de las directrices de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos -OCDE-.

En tal sentido y en atención a la línea de Fortalecimiento Institucional del Plan Estratégico de Desarrollo de DIMAR a 2030 y el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, la entidad viene trabajando en la estructuración de un proyecto de “Actualización del Marco Jurídico Marítimo”, en el cual se involucre desde un inicio al gremio y a los diferentes actores relacionados con las actividades marítimas, para así articular y concertar la elaboración de una o varias normas que otorguen verdaderas herramientas a la autoridad y a las particulares en procura de un control eficiente de las actividades y del desarrollo marítimo del país.

IGNACIO RÍOS MELO
DIRECTOR
FUNDANAUTICA

6. Estandarización conceptual en las inspecciones a embarcaciones; Se refiere a que a pesar de existir varias directivas de Dimar, estableciendo pautas para las inspecciones, aún quedan muchos vacíos en la normatividad, y sobre todo en la aplicación de las normas existentes; por eso encontramos buques navegando sin mamparo de coalición, mamparos de máquinas no estancos, entre otras anomalías, que hacen que los buques no sean seguros para la navegación.

La estandarización conceptual en las inspecciones a las naves y artefactos navales, fue siempre una de las preocupaciones y objetivos principales de seguridad náutica para la Dimar. La consolidación de este objetivo se inició con el paso más importante: la expedición del reglamento nacional de catalogación, inspección y certificación para naves y artefactos navales de bandera colombiana, promulgado mediante la resolución 220-DIMAR-2012. Aspectos como el mamparo de colisión se encuentran en el requisito A-8 del anexo A del reglamento promulgado con la resolución 220. Con el fin de aplicar mejoramiento continuo a esos estándares se realizó la modificación del reglamento mediante la resolución 415-DIMAR-2014, donde aspectos como el mamparo de colisión y el mamparo estanco se exigen en el requisito A-13 y 14 del anexo A del reglamento modificado. Se hace la salvedad de que los casos que no han podido ser resueltos respecto al cumplimiento estricto de la norma han obedecido a algunas excepciones relacionadas las naves cuyas características hacen imposible la modificación de la misma, como por ejemplo, la modificación para el cumplimiento del mamparo de colisión en aquellas embarcaciones que no lo tienen (embarcaciones de construcción artesanal, o por su material de casco, o por sus características de diseño). No existe ambigüedad ni vacío, existen situaciones especiales que no se pueden ajustar a la norma y que han requerido de exenciones las cuales han sido atendidas conforme a los procedimientos establecidos por la misma norma. Igualmente la norma tendrá que ir evolucionando en el mismo sentido de los avances tecnológicos que se desarrollan con el fin de mejorar la seguridad náutica para las naves y artefactos navales.

ALBERTO GÓMEZ S.

7. Estandarización conceptual en los cálculos de volumetría, estabilidad, resistencia estructural y arqueo; Aunque Dimar ha legislado sobre procedimientos de arqueo, no hay legislación precisa sobre cálculos volumétricos, de estabilidad y de resistencia estructural; en la actualidad, muchos Ingenieros aplican indiscriminadamente los programas de diseño que son elaborados para tipos de embarcaciones predeterminadas, y que no dan resultados precisos a otro tipo de embarcaciones.

Con respecto a la estandarización conceptual de los cálculos de volumetría para el arqueo de naves y artefactos navales, Colombia aprobó mediante la Ley 5 de 1974 el convenio Internacional sobre arqueo de buques de 1969, estableciéndose posteriormente mediante el reglamento nacional de catalogación, inspección y certificación para naves y artefactos navales de bandera colombiana según las Resoluciones No. 220 de 2012 y 415 de 2014 que en su Anexo "A", Literal G14 normatizo que el cálculo de arqueo para embarcaciones de más de 24 metros de eslora, se hará mediante el procedimiento del convenio ITC 69, para mediante métodos como el de los trapecios o las reglas de Simpson permitir hallar el volumen total de los espacios cerrados del buque y volumen total de los espacios de carga, para así obtener el Arqueo Bruto y el Arqueo neto de la embarcación, Además se consideró que para embarcaciones menores a 24 metros de eslora se aplicaran la integración y cálculos de volúmenes apoyándose en el método Moorson.

Así mismo con respecto al tema de estabilidad y resistencia estructural, se ha tomado como referencia los criterios del código de estabilidad sin avería, establecido mediante la Resolución OMI A.749(18) siendo enmendado mediante la Resolución OMI MSC 267(85) de Diciembre de 2008, criterios que han sido la base de apoyo documental y técnico para verificar los cálculos y proyectos recibidos en la Dirección General Marítima.

Si bien es cierto que a nivel de la Dirección General Marítima en los dos aspectos expuestos anteriormente, no se ha establecido normatividad propia, sino que técnicamente nos hemos apoyado en la Reglamentación Internacional promulgada por la OMI, en el presente año 2015 se han establecido contratos de prestación de servicios técnicos, cuyo objetivo principal es implementar y normatizar a nivel de la Autoridad marítima las directrices y normas que regirán estos temas.

8. Porque cada día se pierde mas el control sobre el espacio publico marítimo, en Cartagena un elevado porcentaje de los muelles y puertos son ilegales y/o no cuentan con los permisos y documentos respectivos, cada día hay mas buques fondeados y atracados en las orillas, cerca a la costa contaminándola y destruyéndola, las marinas y empresas alargan sus muelles cuando quieren sin permisos, obstaculizando los canales navegables, se emiten concesiones sin los respectivos estudios técnicos firmados por profesionales.

1. Por qué cada día se pierde más el control sobre el espacio público marítimo, en Cartagena un elevado porcentaje de los muelles y puertos son ilegales y/o no cuentan con los permisos y documentos respectivos

Los espacios públicos marítimos son entregados en concesión por parte de la ANI en los proyecto de desarrollo portuarios., con respecto al elevado porcentaje de los muelles y puertos ilegales le corresponde a la superintendencia de puerto acuerdo la lay 1 ejercer el control de estos, por parte de Dimar se realiza las inspecciones por ocupación indebida de los espacios públicos marítimos.

2. cada día hay más buques fondeados y atracados en las orillas, cerca de la costa contaminándola y destruyéndola.

Como consecuencia de la firma de los tratados de Libre comercio se ha incrementado el tráfico marítimo internacional, buques que cumplen con las normas internacionales y los cuales son inspeccionados en cada puerto, no está documentado que los buques estén generando impactos negativos a la orillas y mucho menos destruyéndolas.

3. las marinas y empresas alargan sus muelles cuando quieren sin permisos, obstaculizando los canales navegables

La marinas y empresas cumplen con los requisitos establecidos para sus operaciones, cada modificación de las concesiones deben cumplir con los requisitos legales establecidos, por parte de DIMAR se evalúa que las obras o concesiones no afecten la seguridad náutica

4. se emiten concesiones sin los respectivos estudios técnicos firmados por profesionales

Las concesiones cumplen con los requisitos de ley, para los cual se realizan las publicaciones de los edictos , para que cualquier persona pueda presentar sus objeciones, cada procesos cumple los requisitos técnico y jurídicamente.

9. La única escuela de capacitación de oficiales en el país se dedica a capacitar personal técnico por encima del personal profesional y certificándolos en procesos y roles que por ley solo deben asumir profesionales. Y las escuelas técnicas certifican oficiales mezclando o igualando los profesionales con los tecnólogos, por eso las empresas contratan ahora personal técnico para asumir el rol de oficiales profesionales, lógico son menos costosos pero bajo que riesgo.

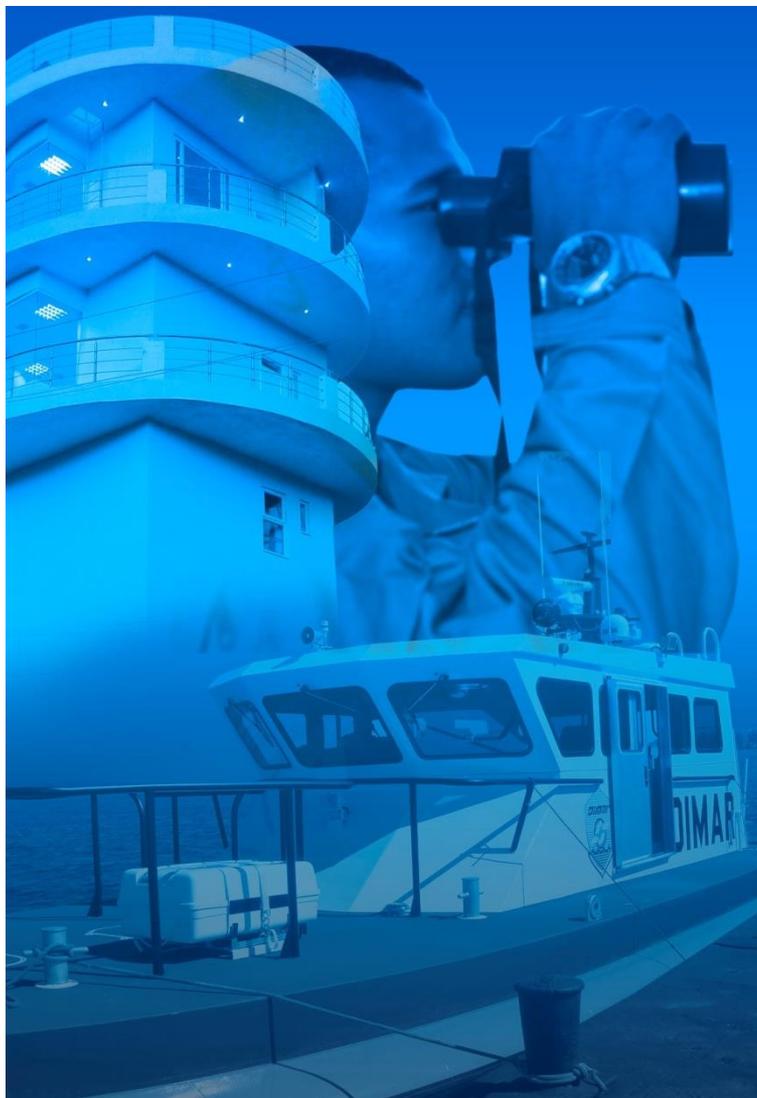
En consideración al tema consultado, inscrito para a la Audiencia Pública rendición de cuentas, posiblemente exceden la jurisdicción de la Dirección de la Dirección General Marítima e incursionan en las de los Ministerios de Trabajo y Educación, razón por la cual solamente se podrían tomar las notas correspondientes para análisis de las inquietudes del usuario.

WILGEN PARRA
TP CONINPA 000019 DE 2000

10. Los cargos de dirección en las empresas que deben asumir profesionales del mar son asumidos en las empresas por personal que no tiene la acreditación, los conocimientos y la experiencia, todo esto con la permisividad de Dimar.

En consideración al tema consultado, inscrito para a la Audiencia Pública rendición de cuentas, posiblemente exceden la jurisdicción de la Dirección de la Dirección General Marítima e incursionan en las de los Ministerios de Trabajo y Educación, razón por la cual solamente se podrían tomar las notas correspondientes para análisis de las inquietudes del usuario.

WILGEN PARRA
TP CONINPA 000019 DE 2000



1. INFORMACIÓN INSTITUCIONAL

1.1 Proyectos de Inversión

1.2 Atención al Ciudadano

2. GESTIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA

2.1 Seguridad Integral Marítima

2.2 Litorales y Áreas marinas

2.3 Señalización Marítima

2.4 Investigación Científica Marina

2.5 Normatividad y Proyectos de Reglamentación

2.6 Gestión Presupuestal

3. COMPROMISOS Y GESTIÓN INTERNACIONAL

4. PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO INSTITUCIONAL

5. PREGUNTAS

6. CIERRE