



# Boletín de Vigilancia Estratégica

# #10



# OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## PED DIMAR 2030

RECURSOS

COORDINACIÓN E INTEGRACIÓN

PROCESOS CLAVE



# INTRODUCCIÓN

El cumplimiento de los objetivos estratégicos planteados en el Plan Estratégico de Desarrollo (PED) Dimar a 2030 depende, a grandes rasgos, de dos aspectos: de la ejecución de las iniciativas planteadas en el portafolio de proyectos del Plan Estratégico, y de la ocurrencia y evolución de eventos del entorno marítimo externos a la Dimar, los cuales pueden representar tanto una amenaza como una oportunidad para el cumplimiento de la estrategia institucional.

A continuación se presenta la información del entorno externo de Dimar de mayor relevancia a la luz de los objetivos estratégicos de la entidad en el trimestre comprendido entre julio y septiembre de 2016, bajo la premisa de ser un aporte informativo y, al mismo tiempo, un soporte para la toma de decisiones que conlleven al cumplimiento de la estrategia institucional, y así aportar al desarrollo de los intereses marítimos nacionales.

***(Para acceder a la fuente original de la información, por favor haga clic en los títulos de cada nota)***

# OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## PED DIMAR 2030

### RECURSOS

### COORDINACIÓN E INTEGRACIÓN

### PROCESOS CLAVE



1.



Contar con TICs integradas para la comunicación y oferta de servicios

#### ● SafeTrx, el ojo de “Gran Hermano” que vigila el mar

La aplicación para móviles SafeTrx de la unidad de Salvamento Marítimo de España permite saber todo acerca del ejercicio de navegación de sus usuarios: plan de viaje, hora de salida, derrota, tipo de embarcación, tipo de actividad que se va a realizar, localización y estado de llegada. La aplicación permite a las autoridades de Salvamento Marítimo monitorear los viajes de las embarcaciones registradas, con el fin de que, al presentarse un siniestro, se cuente con la mayor información posible y su última ubicación registrada.

*Aporte estratégico: aumentar los niveles de seguridad integral.*



# OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## PED DIMAR 2030

### RECURSOS

### COORDINACIÓN E INTEGRACIÓN

### PROCESOS CLAVE



## 2.



### Fortalecer las capacidades de gestión operativa y logística

#### ● Saildrones como dispositivos de recolección de información oceánica

Los Saildrones son dispositivos que navegan de forma autónoma, mientras compilan datos acerca del entorno marino (sus posibles usos pueden ser en información oceanográfica, predicción climática, apoyo a las operaciones oceánicas costa afuera o de pesca ilegal). Estos drones navegantes se comunican por medio de conexiones satelitales, a medida que los dispositivos recopilan la información del trayecto recorrido. En la actualidad, los Saildrones no están a la venta a nivel comercial, sino que prestan sus servicios por alquiler los cuales ya han sido usados por instituciones como la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica del Departamento de Comercio de los Estados Unidos (NOAA, por sus siglas en inglés), institución líder en la investigación oceanográfica a nivel mundial.

*Aporte estratégico: fortalecer las capacidades institucionales, aumentar los niveles de seguridad integral.*



# OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## PED DIMAR 2030

### RECURSOS

### COORDINACIÓN E INTEGRACIÓN

### PROCESOS CLAVE



3.

clic aquí



## RECURSOS

### ● Octobot

Se trata del primer robot autónomo y blando del mundo. El Octobot es un robot pequeño, sin cables ni batería, fabricado mediante impresión 3D de cada una de sus partes que lo compone. Se mueve gracias a reacciones químicas. Se espera explotar su utilidad en cirugías y operaciones de búsqueda y rescate, entre otras. La investigación y su diseño fueron liderados por la Escuela de Ingeniería y Ciencias Aplicadas de la Universidad de Harvard.

*Aporte estratégico: fortalecer las capacidades institucionales, Aumentar los niveles de seguridad integral*



# OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## PED DIMAR 2030

RECURSOS

COORDINACIÓN E INTEGRACIÓN

PROCESOS CLAVE



4.

Clic aquí



Fortalecer el conocimiento, relacionamiento y comunicación con stakeholders

### ● Plan Corporativo de la Autoridad Marítima de Australia 2016-2020

Se presentan los lineamientos estratégicos de la Autoridad Marítima Australiana (AMSA, por sus siglas en inglés). Los cuatro retos estratégicos planteados por la institución a 2020 son:

- Administrar los riesgos a la seguridad y al medio ambiente,
- Construir el Sistema Nacional para la Seguridad de las Embarcaciones Comerciales Domésticas,
- Entregar intervención y respuesta a incidentes,
- Asegurar una Organización dinámica y progresiva.

*Aporte estratégico: aumentar los niveles de seguridad integral*



Australian Government

Australian Maritime Safety Authority

# OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## PED DIMAR 2030

RECURSOS

COORDINACIÓN E INTEGRACIÓN

PROCESOS CLAVE



COORDINACIÓN E INTEGRACIÓN

[Clic aquí](#)



5.

### ● Transporte marítimo y puertos: desafíos y oportunidades en busca de un desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe

El documento ofrece una visión del transporte marítimo desde el contexto y los requerimientos del nuevo paradigma de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2015 de las Naciones Unidas, y partiendo del hecho de que el transporte marítimo es un eslabón fundamental del desarrollo nacional y regional. Desde este esquema se evalúan los retos del sector marítimo y portuario de la región de América Latina, teniendo en cuenta la oferta y demanda por transporte de mercancías. Se plantea la necesidad de cambios profundos en las políticas portuarias y la gobernanza del sector en América Latina en general, entendiéndolas como una parte fundamental de una política logística y de transporte integral.

*Aporte estratégico: aumentar los niveles de seguridad integral*





# OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## PED DIMAR 2030

RECURSOS

COORDINACIÓN E INTEGRACIÓN

PROCESOS CLAVE



COORDINACIÓN E INTEGRACIÓN

Clic aquí



6.

- **Contenido temático de la guía de la Ley Modelo de Puertos para los estados miembro de la CIP-OEA**

Texto de recomendación legal en temas portuarios para los estados miembro de la Organización de Estados Americanos (OEA). La iniciativa para la elaboración de este texto parte del 2007 del convenio marco entre la CIP-OEA y el IIDM (Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo), y uno de sus propósitos es propender por la modernización y armonización de las leyes portuarias nacionales, que varían en función de cada necesidad y de cada ordenamiento jurídico. El documento desarrolla 29 temáticas entre las que se encuentran la planificación territorial y portuaria, seguridad portuaria integral, medio ambiente, y relación ciudad-puerto, entre otras.

*Aporte estratégico: aumentar los niveles de seguridad integral*





# OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## PED DIMAR 2030

RECURSOS

COORDINACIÓN E INTEGRACIÓN

PROCESOS CLAVE



COORDINACIÓN E INTEGRACIÓN

[Clic aquí](#)



7.

### Reporte Anual Paris MoU 2015

El Paris MoU es el documento oficial mediante el cual las 27 autoridades marítimas participantes (ubicadas en la zona europea, a excepción de Canadá) se ponen de acuerdo en implementar un sistema armonizado de control del Estado Rector del Puerto. El resultado de las inspecciones se referencia por medio de la lista blanca, la lista gris y la lista negra, las cuales comparan el desempeño por banderas. En el documento adjunto, se muestran los principales hechos y las listas actualizadas a 2015.

*Aporte estratégico: aumentar los niveles de seguridad integral*



**Paris MOU**  
on Port State Control

# OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## PED DIMAR 2030

RECURSOS

COORDINACIÓN E INTEGRACIÓN

PROCESOS CLAVE



PROCESOS CLAVE

CLIC AQUÍ



8.

Mejorar la prestación de servicios y generación de productos requeridos por los usuarios

### El buque carguero del futuro

La navegación autónoma cada vez está más cerca de ser una realidad. Rolls Royce plantea que, para la década del 2020, las embarcaciones podrían no tener tripulación a bordo, y ser comandadas desde un centro de operaciones en tierra. Sin embargo, se deben tener en cuenta algunas consideraciones regulatorias, de seguridad marítima y cyberseguridad, para que éste tipo de embarcaciones puedan entrar en funcionamiento. A pesar de lo anterior, las primeras pruebas de ésta tecnología (la cual también se extiende a buques de guerra) se están realizando en Finlandia

*Aporte estratégico: Mejorar el nivel de satisfacción de los usuarios, aumentar los niveles de seguridad integral*



Información adicional CLIC AQUÍ

# OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## PED DIMAR 2030

RECURSOS

COORDINACIÓN E INTEGRACIÓN

PROCESOS CLAVE



Clic aquí



9.

PROCESOS CLAVE



### Futuro de la industria astillera a quince años

La industria astillera no ha acogido las nuevas tecnologías de forma tan rápida como otras industrias. Sin embargo, las innovaciones más importantes relacionadas a la construcción de embarcaciones es la manufactura aditiva (impresiones 3D), Big Data y el Internet de las Cosas. Paralelamente, los principales factores que conducirán el cambio tecnológico en la industria astillera serán: la crisis económica de la industria, los nuevos requerimientos de los clientes (navegación autónoma, regulaciones medioambientales, entre otras) y las tendencias evolutivas de la industria (automatización, fuerza laboral, entre otras).

*Aporte estratégico: aumentar los niveles de seguridad integral*



# OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## PED DIMAR 2030

### RECURSOS

### COORDINACIÓN E INTEGRACIÓN

### PROCESOS CLAVE



Clic aquí



# 10.

## Safety and Shipping Review 2016

La firma aseguradora Allianz reporta que a nivel mundial para el año 2015, se registraron 2.687 accidentes marítimos, de los cuales 85 implicaron la pérdida de la embarcación. Esta cifra es menor a las 88 embarcaciones naufragadas durante el 2014. Si bien las pérdidas han disminuido, la ocurrencia por regiones de éste tipo de siniestro es desigual: cerca del 25% de las pérdidas registradas ocurrieron en la región del Sudeste Asiático. Por otro lado, el riesgo de ocurrencia de siniestros marítimos ha aumentado, debido a la crisis generalizada a la que actualmente se enfrenta el sector marítimo que ha obligado a las compañías a reducir sus costos al máximo, incluyendo los costos de mantenimiento de las embarcaciones.

*Aporte estratégico: aumentar los niveles de seguridad integral*



# OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## PED DIMAR 2030

RECURSOS

COORDINACIÓN E INTEGRACIÓN

PROCESOS CLAVE



# 11.

Brindar la información técnica y científica para ejercer la Autoridad Marítima

### ● El valor económico de las olas

Thomas McGregor y Samuel Wilson, economistas de la Universidad de Oxford, estimaron bajo un modelo econométrico que las olas y la práctica de surf producen un beneficio económico de cerca de 48.000 millones de dólares anuales, bajo la hipótesis de que las comunidades costeras tienen mayores posibilidades de un alto desarrollo económico en la medida que las olas son más aptas para la práctica del surf, pues atraen turistas y el desarrollo de servicios asociados. Bajo ésta línea, el proyecto Surfonomics (de la organización Save the waves coalition) tiene como objetivo determinar el valor económico de las olas y de la práctica del surf en comunidades costeras, para apoyar a los tomadores de decisiones en temas de planificación, ordenamiento e inversión para la protección de los recursos costeros y de sus olas. El proyecto actualmente tiene presencia en México, Perú, Chile, Brasil, España y Estados Unidos.

*Aporte estratégico: aumentar los niveles de seguridad integral*



PHOTO RÉALISÉE PAR YOANN SEGALIN

Información adicional CLIC AQUÍ

PROCESOS CLAVE

# OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## PED DIMAR 2030

RECURSOS

COORDINACIÓN E INTEGRACIÓN

PROCESOS CLAVE



\*Información analizada desde Comunicaciones Marítimas - ASIMPO



12.

### ● (Patente) Sistema para el monitoreo del Medio Ambiente Marino\*

La patente generada por la empresa Maritime Radar Systems Limited plantea un dispositivo que integra sensores con distintos rangos de cobertura, instalable en cualquier nave, para conocer el ambiente marino: la presencia de obstáculos en la ruta, corales, canales de acceso, entre otros. Este dispositivo tiene la potencialidad de evitar siniestros marítimos como, por ejemplo el encallamiento, y aumentan la cantidad y calidad de información para la navegación en general. Este sistema de sensores sería útil para la navegación en zonas donde la señalización marítima no funciona correctamente, o la cartografía náutica se encuentra desactualizada, pues le proporcionaría la información faltante al navegante. La cobertura máxima de 2,0 kms, le daría un amplio margen de maniobra al buque en caso de encontrar obstáculos en la ruta.

*Aporte estratégico: aumentar los niveles de seguridad integral, fortalecer las capacidades institucionales*

PROCESOS CLAVE



# OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## PED DIMAR 2030

RECURSOS

COORDINACIÓN E INTEGRACIÓN

PROCESOS CLAVE



PROCESOS CLAVE



13.

**Dar cumplimiento a los instrumentos internacionales adoptados por ley**

● **Entrada en vigencia del Convenio OMI de Control y Gestión de Aguas de Lastre**

Finlandia es el país que más recientemente decidió ratificar el convenio de Control y Gestión de Aguas de Lastre (BWM por sus siglas en inglés) de la OMI. Con esta nueva ratificación, se completa el 35% de flota mundial requerido para implementar el convenio. Debido a lo anterior, a partir del 8 de Septiembre de 2017, el convenio BWM entrará en vigencia a nivel mundial. Bajo este convenio, todos los buques en tránsito internacional deben gestionar su agua de lastre y los sedimentos siguiendo determinadas normas, de acuerdo a un Plan de Gestión de Aguas de Lastre.

*Aporte estratégico: aumentar los niveles de seguridad integral*





# OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## PED DIMAR 2030

RECURSOS

COORDINACIÓN E INTEGRACIÓN

PROCESOS CLAVE



14.

PROCESOS CLAVE

### ● El Acuerdo de París y el transporte marítimo

El Acuerdo de París es el compromiso climático más reciente firmado a nivel internacional, en el que se establece una meta máxima de aumento de temperatura de 2°C por medio de compromisos nacionales. En este contexto, el transporte marítimo no fue incluido dentro de los acuerdos, al ser considerada una actividad económica transnacional. Sin embargo, la OMI considera la reducción de gases de efecto invernadero por parte de la industria marítima una de sus prioridades, pues en la actualidad las emisiones del sector representan el 2,6% del total mundial de emisiones. Sin embargo, aún se carece de una meta, mediciones para alcanzar la meta, y conductores del cambio lo suficientemente coercitivos.

*Aporte estratégico: aumentar los niveles de seguridad integral*





**Ministerio de Defensa Nacional**  
**Dirección General Marítima**

Carrera 54 No. 26-50 CAN. Edificio Dimar +57 (1) 220 0490 Bogotá

Línea Anticorrupción 01 8000 911 670

[dimar@dimar.mil.co](mailto:dimar@dimar.mil.co)

[www.dimar.mil.co](http://www.dimar.mil.co)

2016



Dirección  
General Marítima



@dimarcolombia



DimarColombia



dimarcolombia



dimarcolombia  
[www.issuu.co](http://www.issuu.co)



App Gente de Mar

