

PROPUESTA DE UNA POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO **PROPOSAL FOR A NATIONAL MARITIME TRANSPORT POLICY**

Resumen

El 7 de diciembre de 2020 se modificaron en México la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y la Ley de Puertos. Estas enmiendas facultan a la Secretaría de Marina (MARINA) como la única Autoridad Marítima Nacional y Autoridad Portuaria en México a partir del 5 de junio de 2021. Una de sus nuevas responsabilidades, que anteriormente se encontraba a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), es la formulación de la Política Nacional del Transporte Marítimo (NMTP). En este trabajo se muestra la importancia de contar con esta política, las acciones realizadas por el Estado mexicano en esta materia, así como el rol que asume la MARINA para integrar a las dependencias de la administración pública federal con el fin de elaborar y ejecutar la misma para cumplir con las disposiciones jurídicas nacionales y los lineamientos existentes por parte de la Organización Marítima Internacional (OMI). De igual manera, se plantea una sencilla propuesta de modelo que pudiera utilizarse como guía para la elaboración tanto de la política como de la estrategia correspondiente para su ejecución.

Palabras clave

MARINA, autoridad, política, nacional, transporte, marítimo.

Abstract

On December 7, 2020, the Organic Law of the Federal Public Administration, the Navigation and Maritime Commerce Law and the Port Law were updated in Mexico. These amendments empower the Secretariat of the Navy (MARINA) as the only National Maritime and Port Authority in Mexico from June 5, 2021. One of its new responsibilities, that was previously given to the Ministry of Communications and Transport (SCT), is the formulation of the National Maritime Transport Policy (NMTP). This work shows the importance of having this policy, the actions carried out by the Mexican State in this matter, as well as the role that MARINA assumes to integrate the ministries of the federal public administration to elaborate it and execute it to comply with national legislation and existing guidelines of the International Maritime Organization (IMO). In the same way, it includes a model proposal that might be used as a guide for the elaboration of both the policy and the corresponding strategy for its execution.

Keywords

MARINA, authority, national, maritime, transport, policy.

CAPITÁN DE NAVÍO CG. DEM.
RICARDO ELISEO VALDÉS CERDA

El autor es Ingeniero en Ciencias Navales, egresado de la Heroica Escuela Naval Militar, en Antón Lizardo, Veracruz; especialista en Oceanografía, por el Instituto Oceanográfico del Pacífico, en Manzanillo, Colima y en Derecho Marítimo Internacional, por el Instituto Marítimo Español (IME), en Madrid, España. Es también Maestro en Ciencias en Asuntos Marítimos, por la Universidad Marítima Mundial, en Malmö, Suecia y en Administración Marítima, por el Centro de Estudios

Superiores Navales (CESNAV), en la Ciudad de México. Cuenta también con el Doctorado en Administración Marítima y Portuaria, egresado de la primera generación del CESNAV. Actualmente es el Comandante de la Unidad Naval de Protección Marítima y Portuaria, en Ciudad del Carmen, Campeche (UNAPROP-32).

Teléfono: 7774306699

Correo: damp.revaldes@gmail.com

El autor de este artículo, hace del conocimiento de los editores, que el presente manuscrito es original y de mí autoría, no ha sido publicado parcial o completamente en ninguna parte con anterioridad y actualmente no se encuentra en revisión en ninguna otra revista.

Artículo recibido el 10 de junio de 2021.

Los errores remanentes son responsabilidad del autor.

Aprobado el 21 de septiembre de 2021.

El contenido de la presente publicación refleja el punto de vista del autor, que no necesariamente coinciden con el del Alto Mando de la Armada de México o la Dirección de este plantel.

I. Introducción

El transporte marítimo es esencial para el desarrollo sostenible, con un enorme potencial para promover el crecimiento económico y la mejora en la vida de las personas. De igual manera, observa el cumplimiento de sus objetivos particularmente en los océanos y áreas costeras, representando una parte fundamental de la llamada economía *azul*. No obstante, muchos países, principalmente aquellos en vías de desarrollo, no están preparados para explotar las ventajas de este enorme potencial. Lo que requieren es el establecimiento de una legislación adecuada y de políticas públicas que les permitan guiar su planeamiento y su toma de decisiones.

En este trabajo se expone la importancia de contar con políticas públicas en el ámbito marítimo con el fin de que México elabore su Política Nacional del Transporte Marítimo (NMTP) de acuerdo con las disposiciones de la Organización Marítima Internacional (OMI). Lo anterior, en cumplimiento de las nuevas responsabilidades que adquiere la Secretaría de Marina (MARINA) como resultado de las modificaciones que se realizaron, en diciembre de 2020, a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y a la Ley de Puertos, cuyas disposiciones entraron en vigor el 5 de junio de 2021. La formulación de políticas para el transporte por agua es una de las atribuciones que se transfirió de la SCT a MARINA, por lo que, a partir de citada fecha, su elaboración y ejecución ahora se encuentra a cargo de la Autoridad Marítima Nacional de acuerdo con las disposiciones del artículo 30 fracción V Bis de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y del artículo 8 fracción I de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

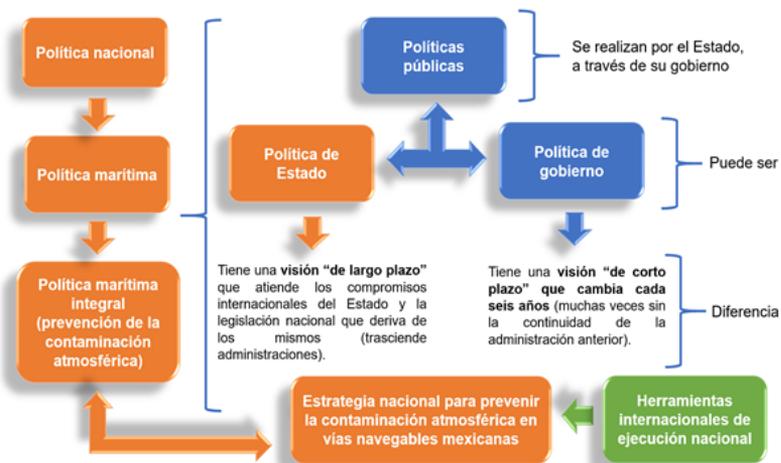
De igual manera, se muestran las acciones que ha realizado el Estado mexicano, a través de la Autoridad Marítima Nacional (AMN), para la elaboración de su Política Nacional de Transporte Marítimo, así como los lineamientos emitidos por el Comité de Cooperación Técnica de la OMI (TCC) para asistir a los Estados miembros a elaborar la misma. Se resalta también la importancia del liderazgo de la MARINA para crear sinergia con todas las dependencias de la Administración Pública Federal, con atribuciones en la materia, para el logro de este impostergable objetivo.

II. Desarrollo

A. Políticas públicas en el ámbito marítimo

Cuando se hace referencia al concepto de políticas públicas es imperativo distinguir entre los intereses del Estado y los asuntos de gobierno (Ilustración 1).

Ilustración 1. Distinción de políticas públicas nacionales



Fuente: Cerda 2020.

Cómo se aprecia en la ilustración, se entiende por políticas públicas aquellas que se realizan por el Estado a través de su gobierno. El resultado de estas políticas da lugar a la política nacional. Sin embargo, una política pública puede realizarse con fines o visión de Estado (permanentes) o meramente con fines o visión de gobierno (que obedece a intereses sexenales).

Las políticas públicas de Estado se sustentan en los compromisos internacionales del Estado y la legislación nacional que deriva de los mismos. Una política de Estado trasciende administraciones de gobierno. Ejemplo de una política de Estado es la construcción de la muralla China, que tuvo una duración de 200 años, o su ruta de la seda, una red de rutas comerciales terrestres y marítimas organizadas a partir del negocio de la seda en China desde el siglo I AC y que se mantiene hasta la fecha. Otro claro ejemplo es el de Grecia, cuya flota mercante continúa, desde sus orígenes hasta ahora, como una de las más grandes del mundo.

Por otra parte, una política pública de gobierno se fundamenta normalmente en un Plan Nacional de Desarrollo, con objetivos, estrategias y líneas de acción limitadas, normalmente por un periodo de seis años, sin que ésta necesariamente se vincule con las administraciones anteriores. Lo anterior, provoca un constante cambio de políticas que son distintas y sin continuidad entre una y otra administración, en perjuicio de los intereses y compromisos internacionales del Estado.

Sin embargo, el problema no es el Plan Nacional de Desarrollo, sino la limitada visión sexenal que se tiene en la elaboración del mismo. Este Plan es un excelente instrumento de política pública del que derivan los planes sectoriales de todas las dependencias de la Administración Pública Federal. Por ello, al menos en materia marítima y portuaria, debería tener la continuidad que se requiere para que México explote el potencial marítimo con el que cuenta y sin una flota mercante del tamaño de su jurisdicción marítima.

El Almirante y Doctor Mario Maqueda Mendoza (2016), en su tesis de doctorado,¹ argumenta que: «Las [políticas] de Estado se caracterizan por ser políticas de largo plazo de más de un gobierno. Las de gobierno se enfocan a intereses específicos que normalmente tienen vigencia a corto plazo». Este autor plantea también una serie de políticas, estrategias y líneas de acción para el desarrollo marítimo del país, entre ellas se encuentran, como ya se mencionó previamente en este trabajo, contar con un marco jurídico que incentive a los inversionistas, el desarrollo de una robusta marina mercante, así como la obtención de rutas para el comercio marítimo internacional (Mendoza 2016).

Es evidente que, cuando se trata del desarrollo marítimo nacional, no puede hablarse de una política de gobierno, que cambia continuamente y, muchas veces, incluso con filosofías opuestas. Es necesario establecer una política de Estado, es decir una política permanente que trascienda administraciones. Para ello, se requiere contar con una visión de largo plazo que quede plasmada «en piedra» en el mejor instrumento de política pública con el que cuenta México: El Plan Nacional de Desarrollo.

La elaboración de la Política Nacional de Transporte Marítimo (NMTP) es un tema complejo que involucra observar las políticas de distintos sectores, invariablemente incluye la del sector marítimo, pero se requieren observar también las políticas existentes por parte de otros sectores, tal como el sector salud, el ambiental (incluyendo la autoridad en materia de cambio climático), el energético, el de hidrocarburos, el de transporte, el de hacienda, el de comercio y el de infraestructura para prevenir la contaminación marina, entre otros.

De igual manera, para el establecimiento de una política pública nacional, de Estado, se requieren observar las políticas regionales e internacionales, atendiendo el vínculo de interés común que existe entre las diferentes dependencias e instituciones nacionales con el transporte marítimo. El mejor ejemplo de ello es la Política Nacional de Transporte Marítimo que demanda la OMI a todos sus estados miembros, como México.

I. Política Nacional de Transporte Marítimo de la OMI (NMTP)

De acuerdo con Mejía (2019), profesor y director del programa de doctorado de la Universidad Marítima Mundial (*World Maritime University, WMU*), la NMTP (*National Maritime Transport Policy*), es la articulación de lineamientos y principios concretos que permita a los Estados crear su visión marítima nacional. De acuerdo con la OMI, esta política está en función de los objetivos y la manera en que opera la Administración Marítima y debe incluir medidas relacionadas con la seguridad marítima (*maritime safety*), la protección marítima (*maritime security*), así como la prevención de la contaminación marina originada por los buques, entre otras (IMO 2019).

¹ Título de Tesis: «La administración del desarrollo marítimo de México, un asunto de Estado». Para obtener el grado de Doctor en administración pública del Instituto Nacional de Administración Pública (INAP), 2016. Citado Almirante es actualmente el Comandante de la Décima Zona Naval Militar, ubicada en el Puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán.

Según la OMI, la NMTP debe estar a cargo de la Administración Marítima. Sin embargo, todas aquellas dependencias, con intereses o responsabilidades en el ámbito marítimo, deben participar en la elaboración de la misma. De manera enunciativa, la OMI considera que, además de la Administración Marítima, para elaborar esta política se debe contar, al menos, con la participación de las autoridades: Marítimas, portuarias, pesqueras, medio ambiente, gobernación, relaciones exteriores, economía, educación y del trabajo, así como con las organizaciones no gubernamentales con interés en el transporte marítimo y las asociaciones de agentes navieros, que velan por los intereses de los armadores de los buques y (IMO 2019).

Henning Jessen (2019), profesor asociado de la WMU, argumenta que, dependiendo del tema que se trate, la primera acción es identificar la dependencia que llevará el liderazgo de la parte correspondiente al mismo y, posteriormente, priorizar las metas y objetivos nacionales vinculados con la política marítima. Para ello, antes que nada, es preciso determinar los intereses marítimos nacionales, para posteriormente evaluarlos de acuerdo con los intereses sociales, económicos y ambientales del país, entre otros (IMO 2019). En México la dependencia que se encuentra facultada por Ley para hacerlo, a partir del 5 de junio de 2021, es la MARINA, a través de la Autoridad Marítima Nacional, representante de la Administración Marítima en este país (DOF 2020).

Neil Bellefontaine (2019), vicepresidente y profesor de la WMU, sugiere que lo primero que debe realizarse es investigar la situación actual en la que se encuentra el país en materia marítima, cuáles son sus mejores prácticas, así como sus ventanas de oportunidad en el tema. Es importante examinar dónde se encuentra y a dónde quiere llegar en un período de tiempo determinado.

Una vez que se cuente con los resultados de estos ejercicios preliminares debe iniciarse con la elaboración del borrador de esta política, socializarla para obtener los comentarios adicionales a la misma y, posteriormente, publicarla para su ejecución correspondiente. Para que la política sea funcional debe tener «dientes», es decir, debe contar con un marco regulatorio que permita el cumplimiento de la misma. En este sentido, la mayoría de los países requieren adecuar su legislación nacional de acuerdo con los estándares internacionales existentes en la materia. Una vez realizado lo anterior, la política requiere de un proceso de implementación, monitoreo, revisión y ejecución de la misma (IMO 2019).

Jonathan Pace (2019), jefe de la política de transporte marítimo de la OMI, afirma que una NMTP, bien estructurada, es la manera de allanar el camino para contar con una moderna y efectiva Administración Marítima, por medio de la aplicación de tecnología de punta para mejorar la seguridad y la protección marítima, la formación de la gente de mar y la prevención de la contaminación marina originada por el transporte marítimo.

Claudia Grant (2020), Directora General de la Autoridad Marítima de Jamaica y Valenzuela Bosne (2020), Contralmirante de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante de Chile, reflexionan sobre la importancia de establecer políticas públicas que permitan el aprovechamiento de la economía azul del transporte marítimo. Así mismo, de la «implementación efectiva de las obligaciones internacionales en virtud de los instrumentos de la OMI» (57). Ello incluye el plan

de auditorías obligatorias para sus Estados miembros, a la que se sujetará también el Estado mexicano, tentativamente, para el año 2022.

Según el Secretario General de la OMI, Kitack Lim (2019): «La OMI es una organización de las Naciones Unidas responsable del transporte marítimo internacional y cuenta con un comité exclusivamente dedicado a brindar apoyo a los Estados para desarrollar su Política Nacional de Transporte Marítimo. El Comité al que refiere el Secretario General es el Comité de Cooperación Técnica (TCC), uno de los cinco comités que integran la estructura de la OMI.

A través de su *Programa Integrado de Cooperación Técnica (PICT)*, a cargo del TCC, la OMI, organiza sus actividades para apoyar a los países a preparar su Política Nacional de Transporte Marítimo y, en conjunto con la WMU, ha desarrollado un paquete de entrenamiento para los servidores públicos y tomadores de decisiones de los Estados.

Por tal motivo el TCC adoptó los siguientes lineamientos para asistir a los Estados miembros a elaborar su política marítima: En abril de 2015, en su 65 período de sesiones, la «Agenda para el desarrollo después de 2015: a) Elaboración de políticas marítimas» (TCC-65, 2015); en agosto de 2016, en su 66 período de sesiones, la «Agenda 2030 para el desarrollo sostenible: a) Elaboración de políticas marítimas» (TCC-66, 2016); en junio de 2017, en su 67 período de sesiones, la «Agenda 2030 para el desarrollo sostenible: a) Elaboración de políticas de transporte marítimo» (TCC-67, 2017) y en marzo de 2018, en su 68 período de sesiones, la «Agenda 2030 para el desarrollo sostenible: a) Elaboración de políticas de transporte marítimo» (TCC-68, 2018). Esta información se encuentra disponible y se puede descargar de la página de la OMI para su pronta consulta.²

2. Acciones realizadas por México para adoptar su NMTP

La Autoridad Marítima Nacional (AMN) en México mostró ya la intención de realizar su NMTP a través de la Dirección General Adjunta de Ordenamientos, Enlace, Accidentes e Incidentes Marítimos (DIGAOR) de la UNICAPAM. Por lo anterior, en seguimiento al PICT, se solicitó al TCC de la OMI impartir el seminario «Política Nacional de Transporte Marítimo (NMTP)»³. Esta capacitación tuvo lugar en las instalaciones del CESNAV del 7 al 9 de noviembre de 2018, con la participación del autor de este trabajo.

Integrantes de la MARINA, de otras dependencias federales y organismos gubernamentales, así como representantes de la industria marítima y del sector privado nacional, participaron también en la capacitación que realizó la OMI y la WMU para la formulación del contenido de la NMTP en México, así como las estrategias a seguir para su ejecución (Lakshmi 2018). El contenido que se expuso en este seminario representa el primer paso de una serie de gestiones a realizar que requieren, como ya se mencionó, de la participación de todas las partes involucradas en la elaboración de esta política.

² El contenido relacionado y los vínculos de resumen pueden descargarse gratuitamente de la siguiente página de la OMI: <https://www.imo.org/es/OurWork/TechnicalCooperation/Paginas/NationalMaritimeTransportPolicy.aspx>

Los argumentos y acciones que se exponen son los aspectos mínimos a considerar por parte de la Administración Marítima en México para desarrollar su NMTP. Sin embargo, se trata de un proceso largo y complejo que requiere de la integración de voluntades, continuidad y, lo más importante, una seria política de Estado, que trascienda políticas cambiantes y radicales de gobierno.

De igual manera, se requiere aprovechar las herramientas internacionales existentes que permitan al Estado mexicano participar efectivamente en el sector marítimo y todo su potencial como parte de la economía azul que demanda la ONU. Estas herramientas incluyen aquellas que establecen diversos proyectos de asociaciones internacionales para la eficiencia energética marítima mundial, así como la cooperación técnica que se obtiene mediante el apoyo que proporcionan instituciones como el Centro de Cooperación de Tecnología Marítima (MTCC).

Una estrategia no es otra cosa más que un curso de acción que vincula el propósito de lo que queremos con los objetivos y acciones necesarias para lograrlo, considerando las capacidades con las que se cuenta. Es un proceso, al más alto nivel, que responde a las preguntas ¿qué queremos?, ¿a dónde queremos llegar? y ¿qué hay que hacer para lograrlo?, en otras palabras, a la voluntad de hacerlo. El triángulo de la estrategia ilustra los tres componentes que forman parte de esta estrategia según la OMI (Ilustración 2).

Ilustración 2. El triángulo de la estrategia



Fuente: SETG-3, 2018.

Una adecuada estrategia anima la coordinación sectorial, institucional y privada para evitar que trabajen de forma independiente y aislada, permitiendo a los tomadores de decisiones a identificar sinergias entre los planes sectoriales correspondientes.

La falta de una política de Estado (con su correspondiente estrategia para ejecutarla), es similar a un buque que no sabe a qué puerto debe llegar. Esta es una de las razones del porqué México sigue sin contar con una Política Nacional de Transporte Marítimo, a pesar de ser ésta una disposición que se regula tanto en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF) y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM) y cuyo cumplimiento se encuentra ahora a cargo de la MARINA a partir del 5 de junio de 2021.

Sin una clara política nacional tampoco se puede aspirar a contar con una política marítima, ello sería equivalente a principiar a construir una casa sin antes haber hecho los cimientos. La ausencia de una política es también la razón del porqué tampoco se han formulado las políticas y programas para el desarrollo del transporte por agua, tal como lo refiere la fracción primera del artículo 36 de la LOAPF⁴. La falta de interés en la materia es, de igual manera, el motivo por el cual la marina mercante no cuenta con ningún buque para poder capacitar a la gente de mar, a pesar de ser también una disposición de Ley (artículo 31 de la LNCM).

De acuerdo con Konsta (2017), los objetivos de una Política Nacional de Transporte Marítimo deben ser, entre otros: Promover la marina mercante del país y mejorar la calidad de su flota, satisfacer el prestigio nacional, afianzar el comercio y la comunicación con otros países, ahorrar divisas, proporcionar empleo a la gente de mar nacional, proteger a la flota mercante nacional en tiempos de competencia severa, contrarrestar prácticas discriminatorias y apoyar a los armadores navieros del país ante la competencia internacional.

Konsta (2017), para los propósitos de su investigación define la palabra política como «un curso de acción decidido, adoptado y aplicado por el gobierno» (8). Para ello, las políticas deben estar vigentes, ser efectivas, apropiadas, dirigidas y transparentes. Esta autora destaca, de igual manera que, en el caso de Grecia, se realizaron enormes inversiones en la construcción de buques nuevos. La razón de ello se encuentra en función, principalmente, de las nuevas normas ambientales a las que tienen que sujetarse los buques abanderados en ese país para satisfacer las crecientes demandas del mercado. Debido a su política de transporte marítimo Grecia sigue siendo todavía el país que ocupa el primer lugar en el mundo en cuanto a la propiedad y registro de buques mercantes que realizan comercio internacional (UNCTAD 2019).

La Organización Marítima Internacional (OMI) demanda a todos sus Estados miembros, como México, contar con una Política Nacional de Transporte Marítimo (NMTP). Para este organismo internacional la adopción de una política de esta naturaleza requiere, en primera instancia, de una visión marítima nacional, un ingrediente del que ha carecido por mucho tiempo el Estado mexicano.

A pesar de la carencia de visión marítima que caracteriza al país, algunas dependencias de la Administración Pública Federal, como la MARINA, en su calidad de Autoridad Marítima Nacional (AMN), ha mostrado interés en desarrollar una política marítima. Un ejemplo de ello fue la solicitud que hizo a la OMI para impar-

4 La formulación de políticas para el transporte por agua es una de las atribuciones que se derogó para la SCT y se otorga a MARINA. A partir del 5 de junio de 2021 su elaboración y ejecución está a cargo de la Autoridad Marítima Nacional, de acuerdo con las disposiciones del artículo 30 fracción V Bis de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y del artículo 8 fracción I de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

tir capacitación en la materia, asistiéndose para ello de mecanismos como el Centro de Cooperación de Tecnología Marítima (MTCC), entre otros. Sin embargo, nada de ello ha sido suficiente, ni lo será mientras México carezca de una política nacional clara. Sin ésta, tampoco se puede hablar de una política marítima, la cual no solo debe incluir a los buques, sino también a los puertos a los que éstos arriban, un ejemplo de ello podría incluir la iniciativa de «puertos verdes en México» (Cerdea 2020, 65).

Es importante observar también que sería un error pretender realizar un modelo de esta naturaleza de manera unilateral y sin la contribución de las instancias que, en la práctica, tendrán la responsabilidad de ejecutarlo. Intentar hacerlo de esta manera es precisamente lo que se debe evitar ya que soslayaría el resultado deseado.

3. Propuesta de modelo para adoptar la Política Marítima Nacional de Transporte Marítimo (NMTP), así como la estrategia correspondiente para su ejecución

Propuesta de modelo a seguir	
Resumen ejecutivo	
<ul style="list-style-type: none"> • Antecedentes. • Descripción del problema e importancia de la NMTP. • Justificación. 	
1. Marco jurídico	
Descripción puntual del marco jurídico nacional e internacional (el marco jurídico debe ser específico)	
1.1	Marco jurídico para buques (<i>internacional y nacional</i>)
1.2	Marco jurídico para puertos (<i>internacional y nacional</i>)
2. Necesidades institucionales	
2.1	Dependencia líder (MARINA)
2.1.1	Dependencia líder en materia de buques (MARINA) Autoridad Marítima Nacional (Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos).
2.1.2	Dependencia líder en materia de puertos (MARINA) Dirección General de Fomento y Administración Portuaria.
2.1.3	Comisión líder en materia ambiental y de desarrollo sostenible (MARINANAT-CONABIO) La Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (CONABIO) La Comisión Intersecretarial de Cambio Climático (CICC)

2.2	Grupo de trabajo (común para las dependencias líderes) El que se determine por las dependencias líderes
2.3	Comunicaciones e interacción interna del grupo de trabajo A cargo de MARINA con el liderazgo de la UNICAPAM.
3.	Desarrollo de la NMTP
3.1	Desarrollo de la NMTP
3.1.1	Recopilación de información Información y estadísticas sobre el estado actual y los desarrollos potenciales relacionados con la industria naviera nacional, las emisiones de buques y puertos, la eficiencia energética de los buques, los requisitos del régimen legislativo y de políticas, etc. Lo anterior, en seguimiento a los lineamientos que contemplan las herramientas que se exponen en el presente trabajo.
3.1.2	Visión y alcance Visión <ul style="list-style-type: none"> • ¿Dónde estamos como país en materia marítima y portuaria? • ¿A dónde queremos llegar y por qué? ¿existe la voluntad para ello? • Alcance <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuál es el alcance de la política (comercio marítimo de altura, comercio marítimo de cabotaje, emisiones de buques, emisiones portuarias y eficiencia energética)? • ¿Cuál es el ámbito de aplicación (nacional / regional / internacional)?
3.1.3	Objetivos y líneas de acción Objetivos <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuáles es el objetivo general de la NMTP? • ¿Cuáles son los objetivos específicos de la NMTP? • Identificar y priorizar objetivos. • Describir el proceso de revisión para evaluar la validez de los objetivos. • Líneas de acción <ul style="list-style-type: none"> • Identificar la(s) línea(s) de acción por cada objetivo. • Priorizar las líneas de acción conforme a los criterios que se determinen.
3.1.4	Identificación y creación de vínculos con otras estrategias nacionales e internacionales Identificar: <ul style="list-style-type: none"> • Instituciones (gubernamentales y privadas) que pueden tener políticas o estrategias establecidas que podrían interactuar con esta estrategia. • Políticas, estrategias y objetivos nacionales que pueden ser complementarias u opuestas a la presente estrategia. • Objetivos y acciones de apoyo complementarios y, en la medida de lo posible, armonizar las metas, objetivos y acciones estratégicos de manera transversal entre las distintas instancias de la administración pública federal y particulares.
3.1.5	Asignación de responsabilidades Aquellas con las que cuentan, por Ley, las dependencias de la administración pública federal con atribuciones en materia marítima.
3.1.6	Establecimiento de plazos de ejecución <ul style="list-style-type: none"> • Priorizar y justificar el cronograma de actividades para cada objetivo y línea de acción. • Establecer mecanismos de seguimiento y supervisión.

3.1.7 Recursos y fuentes de financiamiento

- Identificar los recursos necesarios para cumplir con cada objetivo y línea de acción
- ¿Cuántas personas se requieren?, ¿Qué tipo de experiencia o habilidades necesitan poseer? ¿Cuál es su disponibilidad?, etc.
- ¿Son necesarias instalaciones, equipos, servicios o materiales particulares?
- ¿Existen otros requisitos especiales que aún no estén cubiertos?

Evaluar los recursos financieros necesarios
 Estimar el presupuesto necesario para elaborar y ejecutar tanto la política como la estrategia correspondiente.
 Obtener la aprobación de la SHCP sobre el impacto presupuestal para la ejecución de la política y la estrategia correspondiente evaluando el costo-beneficio para el Estado.

Identificar posibles fuentes de financiamiento

- Inversionistas privados (identificar actores interesados).
- Financiamiento público (gobiernos y organizaciones locales).
- Bancos multilaterales de desarrollo.
- Fondos de financiamiento (públicos y privados) para cumplir con los objetivos.
- Otras fuentes disponibles.

4. Ejecución de la estrategia del PNTM

4.1 Plan de ejecución para buques y puertos
 Describir cómo se administrará y ejecutará la estrategia.

4.2 Revisión y aprobación

- Revisar la redacción de la estrategia para corroborar la claridad de los objetivos y la objetividad de su alcance.
- Solicitar los comentarios finales de las partes interesadas involucradas en el desarrollo e implementación de la estrategia.
- Elaborar los planes necesarios para la evaluación de la estrategia y el apoyo de los actores involucrados.
- Solicitar la aprobación y autorización de la estrategia, al más alto nivel político y administrativo, de acuerdo con los protocolos federales existentes.

4.3 Difusión

- Identificar y enumerar la audiencia que podría estar interesada en la estrategia y describir cuáles son sus intereses.
- Bosquejar una lista de los mensajes que serían transmitidos asegurándose que sean claros y concisos.
- Elegir las herramientas informáticas y tecnológicas mediante las cuales se dará a conocer la estrategia.
- Definir la periodicidad y manera en que se revisará la estrategia de comunicación con el fin de evaluar su efectividad.

4.4 Monitoreo y evaluación

- Describir la manera en que se monitoreará el progreso de la estrategia.

- Establecer los criterios con los que se evaluará la estrategia, incluyendo los indicadores de desempeño.
- Designar a la persona responsable de monitorear el progreso y evaluar la efectividad de la estrategia.

4.5 Otros aspectos a considerar

Fuente: Cerda 2020.

Conclusión

El presente trabajo plantea la importancia de elaborar la Política Nacional de Transporte Marítimo en México. Una obligación legal que tiene el Estado mexicano desde hace ya mucho tiempo pero que, por una u otra circunstancia, no se ha realizado hasta la fecha. Hasta el 5 de junio de 2021 esta era una obligación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT); posterior a esa fecha es la Secretaría de Marina (MARINA), quién tiene la responsabilidad de elaborar y ejecutar esta política, tal como lo disponen el artículo 30 fracción V Bis de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y el artículo 8 fracción I de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Lo anterior, como resultado de las modificaciones que se realizaron a la legislación nacional el 7 de diciembre de 2020 en la que se empodera a la MARINA como la única Autoridad Marítima Nacional y Autoridad Portuaria en México.

Para ello, se puntualiza en la importancia del transporte marítimo para el desarrollo económico y sostenible del país. De igual manera, se alude a la necesidad de establecer políticas públicas en la materia y se distingue la diferencia entre las políticas de gobierno (sexenales) y las políticas de Estado (permanentes).

Así mismo, se plantea una propuesta de modelo que pudiera servir como una guía sencilla para adoptar la política nacional del transporte marítimo en México, así como la estrategia correspondiente para su ejecución. Ésta observa las disposiciones existentes en la materia por parte del Comité de Cooperación Técnica (TCC) de la Organización Marítima Internacional (OMI). De igual manera, se dan a conocer las acciones realizadas por México para adoptar ésta política. Lo anterior, con el fin de dar a conocer que se trata de un tema del que no se parte de «cero». Existen ya acciones previas para el logro de este objetivo que, de no retomarse, se perdería como ha sido el caso hasta el momento.

En resumen, el trabajo resalta la importancia de invitar a todas las dependencias de la Administración Pública Federal, con atribuciones en la materia, a tener una visión marítima que permita al Estado mexicano cumplir con sus obligaciones jurídicas nacionales y compromisos internacionales. La MARINA, como Autoridad Marítima Nacional, es la instancia que debe asumir el liderazgo y crear sinergia en el desarrollo de esta empresa. Pretender trabajar de manera unilateral para el logro de este objetivo es la ruta más corta hacia el fracaso.

Bibliografía

- *Bellefontaine, Neil. International Maritime Organization. September 20, 2019.* <https://www.youtube.com/watch?v=xXsh6eHQNes>.
- Bosne, Ivan Valnenzuela. «Gobernanza oceánica de Chile y la importancia del transporte marítimo en pos de una economía azul.» Edited by María Carolina Romero and Maximo Q. Mejia Jr. *Maritime Transport and Ocean Policies - WMU Research Report Series (World Maritime University)*, no. 15 (octubre 2020): 53-58.
- Cerda, Ricardo E. Valdés. *Administración Talasopolítica para prevenir la contaminación atmosférica en vías navegables mexicanas.* CDMX, julio 26, 2020.
- Cerda, Ricardo E. Valdés. «Puertos verdes en México.» Edited by Carolina Romero and Maximo Q. Mejia Jr. *Maritime Transport and Ocean Policies (World Maritime University)*, no. 15 (octubre 2020): 65-72.
- DOF. «Decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de las Leyes Orgánica de la Administración Pública Federal, de Navegación y Comercio Marítimos, y de Puertos, a cargo de la diputada Juanita Guerra Mena, del Grupo Parlamentario de Morena.» CDMX, diciembre 7, 2020.
- Duru, Okan. «Irrationality in Politics and Governance of Maritime Affairs: The collapse of sovereign Maritime Governance.» *International Journal of e-Navigation and Maritime Economy* 1 (2014): 48-59.
- Grant, Claudia. «Harnessing the blue economy for sustainable development—an opportunity for advancing the maritime agenda.» Edited by María Carolina Romero and Maximo Q. Mejia Jr. *Maritime Transport and Ocean Policies-WMU Research Report Series (World Maritime University)*, no. 15 (octubre 2020): 35-52.
- IMO. *International Maritime Organization.* febrero 19, 2020. <https://gis.imo.org/Public/Default.aspx>.
- —. *International Maritime Organization.* Abril 7, 2019. <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Default.aspx>.
- —. *International Maritime Organization.* September 20, 2019. <http://www.imo.org/en/ourwork/technicalcooperation/pages/nationalmaritimetransportpolicy.aspx>.
- Jessen, Henning. *International Maritime Organization.* September 20, 2019. <https://www.youtube.com/watch?v=xXsh6eHQNes>.
- Konšta, Katerina. «Maritime Policy and the Success of Nations: The case of Greek Flagged Ocean Shipping.» Plymouth, 2017.
- Kopela, Sophia. «Making ships cleaner: Reducing air pollution from international shipping.» *Review of European, Comparative & International Environmental Law* 26, no. 3 (2017): 231-242.
- Kosmas, Vasileios, and Michele Acciaro. «Bunker levy schemes for green housegas (GHG).» *Transport Research Part D: Transport and Environment* 57 (2017): 195-206.
- Lakshmi, Shailaja A. *Marine Link.* November 12, 2018. <https://www.marinelink.com/news/mexico-develop-national-maritime-443855>.
- Lim, Kitack. *International Maritime Organization.* September 20, 2019. <https://www.youtube.com/watch?v=xXsh6eHQNes>.
- Mejía, Max. *International Maritime Organization.* September 20, 2019. <https://www.youtube.com/>

watch?v=xXsh6eHQNes.

- Mendoza, Mario Maqueda. La administración del desarrollo marítimo de México, un asunto de Estado. Ciudad de México, diciembre 2016.
- OMI. <http://www.imo.org/es/About/HistoryOfIMO/Paginas/Default.aspx>. Diciembre 17, 2018. imo.org.
- —. Organización Marítima Internacional. febrero 8, 2020. [http://www.imo.org/es/about/conventions/listofconventions/paginas/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-\(marpol\).aspx](http://www.imo.org/es/about/conventions/listofconventions/paginas/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(marpol).aspx).
- Pace, Jonathan. International Maritime Organization. September 20, 2019. <https://www.youtube.com/watch?v=xXsh6eHQNes>.
- SETG-3. GEF-UNDP-IMO GloMEEP Project and IMarEST, 2018: Ship Emissions Toolkit, Guide No.3: Development of a national ship emissions reduction strategy. London, 2018.
- TCC-65. AGENDA PARA EL DESARROLLO DESPUÉS DE 2015: a) Elaboración de políticas marítimas. Londres, abril 29, 2015.
- TCC-66. AGENDA DE 2030 PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE: a) Elaboración de políticas marítimas. Londres, agosto 5, 2016.
- TCC-67. AGENDA 2030 PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE: a) Elaboración de políticas de transporte marítimo. Londres, junio 8, 2017.
- TCC-68. AGENDA 2030 PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE: a) Elaboración de políticas de transporte marítimo. Londres, marzo 27, 2018.
- UNCTAD. Review of maritime transport. New York, 2019.
- UNICAPAM. «Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos.» Organización Marítima Internacional-Convenios Marítimos Internacionales. 2018. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/305060/12.-CONVENIO_INTERNACIONAL_PARA_PREVENIR_LA_CONTAMINACION_POR_BUQUES__1973__MODIFICADO_1978_MODIFICADO_18-01-2018.pdf (accessed octubre 26, 2018).