

**FACULTADES DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN EN MATERIA DE  
DERECHO INTERNACIONAL Y PODER MARÍTIMO**  
POWERS OF THE H. CONGRESS OF THE UNION IN MATTERS OF  
INTERNATIONAL LAW AND MARITIME POWER

*«Lo preocupante no es la perversidad de los malvados  
sino la indiferencia de los buenos.»*

*Martin Luther King Jr.*

### **Resumen**

El derecho internacional y el poder marítimo son temas de Estado que requieren de la toma de decisiones al más alto nivel. Por lo tanto, el apoyo del H. Congreso de la Unión, en los términos que dispone la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), es esencial para el cumplimiento de las responsabilidades actuales de la Secretaría de Marina (MARINA). El propósito de este trabajo es mostrar las acciones que se han realizado en estas materias, incluyendo la creación del nuevo «Servicio de Apoyo a la Autoridad Marítima (SAAM)». Así mismo, se muestran las ventanas de oportunidad que permitirían al Estado mexicano contar con una «Política Nacional de Transporte Marítimo (NMTP)» en los términos que demanda tanto el derecho interno como la Organización Marítima Internacional (OMI).

### **Palabras clave**

Derecho, internacional, marítimo, poder, puertos, transporte.

### **Abstract**

International law and maritime power are State issues that require decision-making at the highest level. Therefore, the support of the Mexican Congress, in constitutional terms, for the fulfillment of the current responsibilities of MARINA, is essential. The purpose of this work is to show the actions that had been carried out in these matters. It includes the creation of the new «Maritime Authority Support Service (MASS)». Likewise, it shows the windows of opportunity that would allow the Mexican State to have a «National Maritime Transport Policy (NMTP)» in accordance with domestic law and the International Maritime Organization (IMO).

### **Key words**

Law, international, maritime, power, ports, transportation.

**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 Capitán de Puerto de la Presa Rodrigo Gómez (Nuevo León).

Teléfono: 7774306699

Correo: damp.revaldes@gmail.com

El presente artículo es original y no ha sido ni está siendo considerado para su publicación en ningún otro lugar.

El autor de este artículo, hace del conocimiento de los editores, que el presente manuscrito es original y de su 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 20 de mayo de 2022.

Los errores remanentes son responsabilidad del autor.

Aprobado el 25 de junio de 2022. 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 objetivo de este trabajo es mostrar la evolución que México ha tenido, en el presente siglo, en materia de derecho internacional y poder marítimo, así como el apoyo que requiere la Secretaría de Marina (MARINA), por parte del H. Congreso de la Unión, para impulsar los puertos y el transporte marítimo, como parte de los intereses marítimos del país.

Lo anterior, en el marco de las tareas que se han otorgado a la MARINA con el objetivo de fortalecer los puertos nacionales, fomentar el desarrollo de la marina mercante y el transporte marítimo en México. Así mismo, aquellas modificaciones que se realizaron recientemente a la legislación nacional, incluyendo la Ley Orgánica de la Armada de México, para apoyar a la Autoridad Marítima Nacional y a la Autoridad Portuaria. En este sentido se advierte del contenido de algunas de las publicaciones más importantes de la Institución en estas materias, en las que se observan tanto los logros, así como los retos y oportunidades que tiene actualmente el Estado mexicano.

En materia de derecho internacional destaca el libro: «Derecho Marítimo Internacional», realizado por la Universidad Naval (UNINAV) y el Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV), en colaboración con la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Con relación al poder marítimo se acentúa la preeminencia del libro del Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México (ININVESTAM), titulado: «México y el mar: relevancia del poder marítimo nacional». De ambas publicaciones se enfatiza en los capítulos que se vinculan directamente con disposiciones de la legislación nacional en los términos que dispone la Organización Marítima Internacional (OMI).

El análisis de estas publicaciones, entre otras, permite ver una serie de desafíos que demandan de la toma de decisiones, al más alto nivel, en materia marítima y portuaria. Para ello, se someten a consideración algunas propuestas que podrían facilitar el cumplimiento de los compromisos que tiene el Estado mexicano ante la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y la Organización Marítima Internacional (OMI). Entre ellas, el establecimiento de una Política Nacional de Transporte Marítimo (NMTP) que permita contar con «puertos verdes»<sup>1</sup> y un transporte marítimo sostenible en México.

---

1 Aquellos puertos que cumplen con los estándares mínimos de emisiones de gases a la atmósfera, de acuerdo con la Organización Europea de Puertos Marítimos (ESPO).

## II. Desarrollo

### A. Fortalecimiento de las atribuciones de la MARINA

En diciembre de 2016, el Ejecutivo Federal, en ejercicio de la facultad que le confiere el artículo 71, fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), sometió a consideración del H. Congreso de la Unión una iniciativa de decreto mediante la cual se creó la Autoridad Marítima Nacional y se transfirieron las capitánías de puerto a la Secretaría de Marina (MARINA), con anterioridad a cargo de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)<sup>2</sup>. Este decreto se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 19 de diciembre de 2016 y, de acuerdo con su artículo primero (transitorio), entró en vigor a partir del 17 de junio de 2017 (Valdés Cerda, 2017).

Citada publicación modificó diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF), de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM) y de la Ley de Puertos (LP). No obstante, la naturaleza de tales reformas fue solo parcial ya que no se modificó disposición alguna en materia de puertos ni de fomento y administración portuaria, atribuciones que continuaron, sin cambio, a cargo de la SCT. El desarrollo de la industria marítima, el cobro de tarifas, la administración de las escuelas náuticas del país y la capacitación de la gente de mar, son otros de los temas que también continuaron a cargo de esta última. La distribución de funciones entre la MARINA y la SCT se realizó, en ese entonces, principalmente en materia de marina mercante y del ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional (Valdés Cerda, 2017).

El 7 de diciembre de 2020 se volvieron a modificar citadas leyes facultando a la MARINA como la única Autoridad Marítima Nacional y Autoridad Portuaria en México, a partir del 5 de junio de 2021, con el consecuente compromiso que adquiere también en el contexto internacional (DOF, 2020).

### B. Derecho internacional

La naturaleza de las facultades que se transfirieron a la MARINA provocó que, de manera paralela, a través de la UNINAV y el CESNAV, se diseñaran los mecanismos que permitieran capacitar a su personal mediante

<sup>2</sup> Citada dependencia cambio su nombre al de «Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes», mediante el decreto publicado en el DOF, el 20 de octubre de 2021, por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF, 2021).

la creación de posgrados en materia de derecho internacional, entre los que destacan: La Especialidad en Derecho del Mar y Marítimo; la Maestría en Administración Marítima, Portuaria y Aduana Marítimas; y el Doctorado en Administración Marítima y Portuaria, con duración de seis meses, un año y tres años, respectivamente.

Así mismo, en colaboración con la Facultad de Derecho de la UNAM, la Rectoría de la UNINAV y el CESNAV acordaron la creación de un libro de texto que sirviera como guía para los posgrados mencionados. Fue así como en el 2017 se publicó la primera edición del libro: «Derecho Marítimo Internacional». Los cambios tan vertiginosos y el panorama que se vislumbraba para asumir nuevas responsabilidades en esta materia dieron rápidamente lugar a la publicación de la segunda edición de este libro, la cual se presentó en la feria internacional del libro (FIL) en Guadalajara, Jalisco el 6 de diciembre de 2019. En este evento, la editorial Tirant Lo Blanch México, divulgó la obra en un plano internacional, en el mundo jurídico de Iberoamérica (DMI, 2019).

Para los propósitos de este trabajo cabe destacar el Capítulo IV de citado libro, titulado: «La Autoridad Marítima Nacional en el contexto marítimo internacional» (Valdés Cerda, 2019, pág. 228). Esta figura incrementaría su importancia y participación con las enmiendas que se realizaron a la legislación nacional el 7 de diciembre de 2020. Mediante éstas se transfirieron a la MARINA el resto de las atribuciones que le quedaban a la SCT en materia de marina mercante y la totalidad en materia de puertos. Estas modificaciones entraron en vigor el 5 de junio de 2021.

Como puede apreciarse, el conocimiento del derecho internacional se vuelve sumamente necesario para todos aquellos involucrados con el ámbito marítimo. No obstante, el estudio de esta materia es muy extenso y no es el propósito de este trabajo entrar en los detalles. En términos generales, podríamos acotar que el derecho internacional se divide en dos grandes áreas, el derecho internacional público, que regula las relaciones entre Estados y organismos internacionales, y el derecho internacional privado, que normaliza las relaciones entre particulares. El enfoque de esta exposición se refiere al primero de ellos ya que enfatiza en los tratados internacionales que el Estado mexicano se obliga a cumplir ante organismos como la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y la Organización Marítima Internacional (OMI), entre otros.

## I. Facultades del Congreso de la Unión en materia marítima

De acuerdo con el artículo 71, fracción II, y 72 de la Carta Magna se subraya el derecho que tienen los Diputados y los Senadores de la República de iniciar proponer leyes, así como de participar en aquellas cuya resolución no sea exclusiva de alguna de las Cámaras y deba discutirse sucesivamente en ambas (CPEUM, 2021). De la misma manera, las facultades que el artículo 73 fracciones XIII y XVII, respectivamente, otorgan al H. Congreso de la Unión para expedir y dictar leyes relativas al derecho marítimo y a las vías generales de comunicación por agua, entre otras (CPEUM, 2021). La importancia de ello radica en que muchos de estos ordenamientos se adoptan para cumplir con los compromisos que adquiere el Estado mexicano ante instancias internacionales.

Estos compromisos deben observarse al momento de aprobar el Plan Nacional de Desarrollo, facultad exclusiva de la Cámara de Diputados, de acuerdo con el artículo 74, fracción VII. En este sentido, el desarrollo marítimo nacional y de la marina mercante no puede pasarse por alto. De manera similar, según señala el artículo 75 de citado ordenamiento, al aprobar el presupuesto de egresos de la federación, corresponde a citada Cámara señalar la retribución que corresponde a los empleos establecidos por ley (CPEUM, 2021). En este caso, se trata de aquellos relacionados con el trabajo marítimo y la gente de mar, así como los medios y los incentivos fiscales que se requieren para estimular al inversionista con el fin de contar con un transporte marítimo adecuado en México.

## 2. Facultades del Senado para aprobar tratados internacionales

El Senado de la República cuenta también con facultades exclusivas que se vinculan directamente con el derecho internacional público. Por ejemplo, la fracción primera del artículo 76 de la CPEUM lo faculta para: «Analizar la política exterior desarrollada por el Ejecutivo Federal... y aprobar los tratados internacionales...» (CPEUM, 2021, pág. 132). De igual manera, debe observar las disposiciones del artículo 133, el cual establece lo siguiente:

Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión... (CPEUM, 2021, pág. 237).

Estas facultades demandan también observar disposiciones de instrumentos internacionales tales como la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969, que fue publicada en el DOF el 14 de febrero de 1975 y entró en vigor a nivel internacional el 27 de enero de 1980. Mediante este instrumento se especifican los mecanismos mediante los cuales un Estado consiente en obligarse al cumplimiento de un tratado. En materia de su observancia, el artículo 26 enfatiza en el concepto de «*pacta sunt servanda*» (*lo pactado obliga*): «Todo tratado en vigor obliga a las partes y debe ser cumplido por ellas de buena fe» (CVDI, 1975, pág. 9). No menos importante es atender las disposiciones de su artículo 27 «El derecho interno y la observancia de los tratados»: «Una parte no podrá invocar las disposiciones de su derecho interno como justificación del incumplimiento de un tratado...» (CPEUM, 2021, pág. 9).

Estos dos artículos permiten ver claramente la obligación que tiene el Estado mexicano, ante el organismo internacional del cual es parte contratante. De igual manera, nos invita a observar la preeminencia que tienen los tratados con relación al derecho interno. En ningún caso es permisible invocar la legislación nacional para justificar la inobservancia de un Convenio internacional que haya sido firmado, ratificado o al que México se haya adherido. Ello quiere decir que, antes que el Estado se obligue al cumplimiento de disposiciones internacionales debe revisar y, en su caso, adecuar su legislación nacional para estar en posibilidad de cumplir con las disposiciones del tratado a cuyo cumplimiento se obliga.

### 3. Derecho marítimo internacional

Existe una basta cantidad de instrumentos que se adoptan por organismos internacionales. En materia marítima, no puede pasarse por alto la «constitución de los océanos», es decir, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), adoptado en Montego Bay, Jamaica en 1982 y firmado por México en ese mismo año, junto con otros 119 países. Éste lo ratificó el 18 de marzo de 1983 y, derivado de ello publicó, en 1986, la Ley Federal del Mar. Para cuando la CONVEMAR entró en vigor a nivel internacional, en 1994, el país ya contaba con su derecho interno de acuerdo con las disposiciones de la CONVEMAR. Este es un claro ejemplo de lo que debe realizarse por parte de un Estado antes de obligarse a las disposiciones de un tratado internacional.

En esta misma materia es importante mencionar uno de los organismos especializados de la ONU que regula el transporte marítimo, se trata de la

Organización Marítima Internacional (OMI). Actualmente la OMI cuenta con más de 50 convenios internacionales y el Estado mexicano es parte de al menos 30 de ellos por lo que se encuentra obligado a su cumplimiento. Entre éstos los más significativos son: El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS/74), el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques 73/78 (MARPOL 73/78) y el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978 (STCW/78).

Los aspectos laborales de la gente de mar se regulan también por parte de otro organismo especializado de la ONU, se trata de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Al igual que la OMI, cuenta con una serie de convenios que vinculan al Estado mexicano. Uno de los instrumentos más importantes de este organismo es el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (MLC/06). México aún no ha decidido adherirse a sus disposiciones. Los cuatro instrumentos mencionados forman lo que coloquialmente se conoce como los «pilares del derecho marítimo internacional» y demandan de su cumplimiento (Chaumette, 2009).

### C. Poder marítimo

Para estar en posibilidad de establecer un vínculo entre el derecho marítimo internacional y el poder marítimo, primero debemos entender el concepto de este último. De acuerdo con Alfred Thayer Mahan podemos afirmar, sin entrar en más detalles, que el poder marítimo es la suma del poder naval, en este caso la Armada de México, más los intereses marítimos. En México, cuando nos referimos a estos intereses existen tantos criterios como personas para definirlos y, mientras no se encuentren plasmados en algún ordenamiento nacional, seguirán existiendo diversidad de opiniones. A pesar de ello, en ningún caso pueden negarse, como intereses marítimos, a los puertos y al transporte marítimo, así como el rol que tiene el Estado para su desarrollo.

De aquí la importancia de la publicación «México y el mar: relevancia del poder marítimo nacional» (ININVESTAM, 2020, pág. 1). En particular el Capítulo III titulado: «Estado de Derecho en las zonas marinas mexicanas: Los tratados internacionales en materia marítima y la ejecución de los roles del Estado» (Valdés Cerda, 2020, pág. 268). Esta primera edición se publicó en febrero de 2020 y se presentó en el CESNAV el 25 de marzo del mismo año.

Son tres los roles del Estado que deben observarse para verificar el cumplimiento de los tratados internacionales, en particular aquellos que regulan el transporte marítimo. Estos son, como Estado del Pabellón (*Flag State*), como Estado Rector del Puerto (*Port State*) y como Estado Ribereño (*Coastal State*).

En términos generales, el Estado del Pabellón debe tener el control de los buques que enarbolan su pabellón, independientemente del lugar del mundo en el que se encuentren. Como Estado Rector del Puerto debe supervisar las condiciones de seguridad de los buques extranjeros que arriban a puertos nacionales. Como Estado Ribereño debe prevenir que los buques que transiten por vías navegables mexicanas lo hagan con seguridad y sin dañar el medio ambiente marino (Valdés Cerda, 2020).

## **I. Apoyo del poder naval (Armada de México)**

El cumplimiento de los roles mencionados se encuentran ahora a cargo de la MARINA, en su totalidad, a través de la Autoridad Marítima Nacional. Ello demanda de los medios suficientes para estar en posibilidad de cumplir con estos compromisos. Para optimizar estos recursos se requiere del apoyo de la Armada de México. Por lo que, el 14 de octubre de 2021, se publicaron en el DOF reformas a la Ley Orgánica de la Armada de México en la que se especifican las funciones que tendrá esta Institución para apoyar a la Autoridad Marítima Nacional, incluyendo el ejercicio de funciones de Guardia Costera. Cabe destacar que para tal fin fue incluso necesario crear un nuevo servicio denominado Servicio de Apoyo a la Autoridad Marítima (SAAM) con el fin de impulsar el desarrollo de la marina mercante y el transporte marítimo en México (LOAM, 2021).

## **2. El transporte marítimo**

Es así como se puede apreciar que el transporte marítimo, como uno de los intereses marítimos en México, demanda del apoyo del poder naval (es decir, de la Armada de México) para poder fortalecer el poder marítimo observando, en todo momento, el cumplimiento del derecho internacional.

Para ello se requiere del establecimiento de políticas públicas que no solo consideren al transporte marítimo sino también a los puertos a los que arriban los buques. La importancia de ello se refleja en la revista que se publicó, en Malmö, Suecia, por parte de la Universidad Marítima Mundial (WMU), en octubre de 2020, titulada: «Transporte Marítimo y Políticas Oceánicas: Perspectivas Regionales para las Américas» (Romero MC & Mejía (eds.), 2020). Esta publicación fue el resultado de un seminario que se llevó a cabo del 30 de septiembre al 2 de octubre de 2019, en la Heroica Escuela Naval Militar, en Antón Lizardo, Veracruz y resalta, entre otros, la inaplazable necesidad que tienen los Estados miembros de la OMI de contar con una «Política Nacional de Transporte Marítimo» incluyendo a los puertos.

### 3. Puertos verdes en México

En citada publicación se incluye un artículo titulado: «Puertos verdes en México» (Valdés Cerda, 2020, pág. 65). Aquí se identificaron aquellos puertos que cumplían con los estándares mínimos de emisiones de gases a la atmósfera, de acuerdo con la Organización Europea de Puertos Marítimos (ESPO). En ese entonces, solo tres puertos de México cumplían con este requisito: Ensenada, BC.; Lázaro Cárdenas, Michoacán; y Dos Bocas, Tabasco. Cabe aclarar que esta certificación debe actualizarse cada dos años. Hoy en día solo dos puertos cuentan con esta certificación, habiéndose excluido al puerto de Dos Bocas, Tabasco (ECO SLC, 2021).

Para tener una idea de dónde se encuentra México en este sentido, es necesario advertir que existen algunos países como Finlandia y Noruega, entre otros, que iniciaron ya con el uso de transbordadores o ferris eléctricos de navegación de cabotaje que realizan distancias cortas entre sus puertos. En Noruega, por ejemplo, hay 130 conexiones con un total aproximado de 200 transbordadores. En 2015, la compañía noruega Norled lanzó el primer ferry totalmente eléctrico del mundo, el MF Ampere<sup>3</sup>. Este buque, de 80 metros de eslora realiza, silenciosamente y sin emisiones a la atmósfera, más de 30 viajes diarios en el fiordo Sognefjord, entre los puertos de Lavik y Oppedal, entre los cuales existe una distancia menor a cuatro millas náuticas (Infineon, 2020). Los resultados que se han obtenido en estos países, en materia de erradicación de emisiones de gases a la atmósfera, no es una casualidad. Obedece a una política que regula al transporte marítimo.

### 4. Política Nacional de Transporte Marítimo (NMTP)

Como puede apreciarse existe un interés mundial para que todos los Estados cuenten con una política de transporte marítimo sostenible que incluya también a los puertos. Esto es, además, una disposición jurídica nacional que se especifica tanto en el artículo 30 fracción V Bis de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, como en el artículo 8 fracción I de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Mediante éstas se faculta a la MARINA para:

Planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte por agua; de la Marina Mercante, y de los puertos nacionales, con apego a las disposiciones establecidas en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables (LNCM, 2020, pág. 5).

3 Se sugiere ver el video (de menos de tres minutos de duración) titulado: «El primer transbordador de coches eléctricos de cero emisiones del mundo», en el siguiente enlace: «<https://www.youtube.com/watch?v=a6Lp-qV9ZJU>» (Siemens, 2015).

Es por ello por lo que, previo al ya mencionado evento que tuvo lugar en el 2019 en Veracruz, la MARINA solicitó a la OMI impartir el seminario: «Política Nacional de Transporte Marítimo (NMTP)». Esta capacitación tuvo lugar en las instalaciones del CESNAV del 7 al 9 de noviembre de 2018 con la participación de otras dependencias federales y organismos gubernamentales, así como representantes de la industria marítima y del sector privado nacional. El contenido que se expuso en este evento representó 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, hasta la fecha inexistente (Valdés Cerda, 2020). En ese entonces era la SCT el ente responsable de su desarrollo y ejecución. Hoy es la MARINA la que, por ley, debe materializarla.

## 5. Política nacional (de Estado)

Sin embargo, para que la MARINA pueda estar en posibilidad de hacerlo se requiere primeramente de una política nacional de Estado que contemple una política marítima, la cual debe atender todos los intereses marítimos del país, entre ellos el transporte marítimo. Es importante, en primera instancia, distinguir la diferencia entre una política de Estado, permanente, a una política de gobierno, que solo dura durante una administración.

Lo anterior, con el fin de estar en posibilidad de desarrollar y ejecutar la Política Nacional de Transporte Marítimo que demanda tanto la OMI como la propia legislación nacional. Ello dará lugar también a la estrategia para cumplir con los tratados internacionales en materia marítima, el primer requisito por el que preguntará la OMI, de acuerdo con las disposiciones de la primera parte del Código para la Implantación de los Instrumentos Obligatorios de la OMI (Código III) (IMO, 2013)<sup>4</sup>. La primera auditoría obligatoria de este organismo internacional a México tendrá lugar, tentativamente, para el año 2024 (IMO, 2014).

## D. Retos y desafíos del Estado mexicano

Los argumentos expuestos colocan al Estado mexicano ante una serie de retos y desafíos que deben vincularse también con las demandas internacionales para el cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS)

<sup>4</sup> El Acuerdo por el que se da a conocer este Código se publicó en el DOF el 5 de noviembre de 2010 (DOF, 2010), un día antes de la Auditoría Voluntaria a la que se sujetó el Estado mexicano, la cual tuvo lugar del 6 al 10 de noviembre de 2010, con la participación del autor de este trabajo. A la fecha no se cuenta con evidencia de la publicación en el DOF en la que se encuentre la actualización que realizó la OMI a este Código, en el 2013.

de la ONU, principalmente aquellos que tienen que ver con la eficiencia energética y la eventual erradicación de emisiones de gases a la atmósfera, como parte de los compromisos que asumen todos los Estados en materia de cambio climático, incluyendo los puertos y el transporte marítimo.

Este fue precisamente el objetivo de la Conferencia de las Partes (COP 26) que tuvo lugar en Glasgow, Reino Unido del 1 al 12 de noviembre de 2021, en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, de la cual México es parte. Por la importancia que ello representa a nivel mundial, en México se tiene que «empezar por el principio», es decir, el cumplimiento de la legislación nacional en cuanto a la adquisición de un buque escuela para la formación del personal que egresa de las escuelas de formación de la marina mercante, así como la toma de decisiones que se requiere para tal fin.

## **I. Adquisición de un buque escuela nuevo para la marina mercante**

En México hay muchas decisiones que tomar para contar con un transporte marítimo sostenible. Por mencionar un ejemplo, es necesario el establecimiento de rutas marítimas nacionales para impulsar primeramente el cabotaje. Sin embargo, aunque han existido muchos intentos por hacerlo, distan mucho de lograrlo de manera sostenible y amigable con el medio ambiente.

Además, no se puede correr si no se ha empezado a caminar, por lo que es necesario iniciar con lo primordial. Es decir, el cumplimiento de la legislación nacional en materia de educación náutica en cuanto a la adquisición de los medios necesarios para la formación de la gente de mar. En este sentido, el artículo 31 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos establece que: «La Educación Náutica... deberá contar con un buque escuela con la tecnología didáctica necesaria y actualizada para el cumplimiento de sus objetivos» (LNCM, 2020, pág. 15). Esta disposición existe desde que se publicó la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, el primero de junio de 2006 y, desde esa fecha, no se ha cumplido.

En la Gaceta del Senado de la República del 11 de septiembre de 2007 y del 7 de septiembre de 2010 el Senador Sebastián Calderón Centeno, realizó una propuesta a nombre de los integrantes de la Comisión de Marina mediante un punto de Acuerdo que dicta lo siguiente:

Se formula respetuoso exhorto a la comisión de presupuesto y cuenta pública de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, para que en el ejercicio fiscal de 2011, se otorguen mayores recursos a la educación náutica dirigida por el Fideicomiso de Formación

y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional, con el objeto de mejorar globalmente el sistema de educación y formación marítimas que requiere nuestro país, que se enmarcan en 49, 615,872 pesos para subvencionar la colegiatura de los alumnos de las escuelas náuticas de Mazatlán, Sinaloa; Veracruz, Veracruz; y Tampico, Tamaulipas... así como la cantidad de **400 millones de pesos para la adquisición de un buque escuela** que cuente con la tecnología didáctica necesaria y actualizada para el cumplimiento de sus objetivos; y de **750 millones de pesos para la adquisición de un buque-tanque escuela** (Gaceta del Senado, 2007, pág. 1).

Desafortunadamente, a pesar de que en previos planes nacionales de desarrollo se enfatiza en el fomento de la marina mercante nacional, en la práctica no se ha iniciado siquiera con lo más elemental, es decir, el apoyo económico y los incentivos fiscales necesarios para cumplir con las disposiciones de Ley. Por lo tanto, el primer paso, es adquirir un buque escuela nuevo como parte de la formación profesional náutica mercante, así como generar los mecanismos necesarios que permitan el establecimiento de incentivos fiscales que inviten a los particulares a invertir en el transporte marítimo en México.

Es necesario mencionar también que existieron algunas iniciativas de adquirir una embarcación usada para utilizarla como buque escuela. No obstante, la intención era habilitar un buque que, el 29 de abril de 2016, quedó en abandono a favor del Estado, con múltiples problemas jurídicos. Se trataba del buque de servicio multipropósito de carga conocido como «YACU KALLPA», un buque construido en 1988 y en muy malas condiciones para operar. Lo anterior, en perjuicio de las disposiciones de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que demanda de un buque con la tecnología adecuada. Además, en contravención de las disposiciones de la OMI para eliminar los buques subestándares. El solo hecho de saber las intenciones que se tenían para adquirir un buque «viejo» para la educación náutica, nos invita a reflexionar sobre lo que objetivamente queremos cuando hablamos del desarrollo marítimo nacional.

## 2. Propuesta de una Política Nacional de Transporte Marítimo (NMTP)

No debe iniciarse con acciones aisladas, para ello se necesita de una política clara que muestre el camino de lo que México requiere realmente para desarrollarse como la potencia marítima que es, ¿qué queremos?

En la penúltima revista del CESNAV del año 2021, se publicó una propuesta para desarrollar una Política Nacional de Transporte Marítimo,

así como la estrategia correspondiente para su ejecución<sup>5</sup>. En este trabajo se muestra la importancia de contar con ella, 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 cumplir con las disposiciones jurídicas nacionales y los lineamientos existentes por parte de la OMI<sup>6</sup> (LOAPF, 2021). Para ello, se plantea un modelo sencillo, considerando disposiciones internacionales, que pudiera utilizarse como guía para la elaboración tanto de la política como de la estrategia que se necesita para desarrollar los puertos y el transporte marítimo en México (Valdés Cerda, 2021).

### III. Conclusión

La referencia al contenido de las publicaciones que se citaron en esta presentación permitió ver el vínculo existente entre el derecho internacional y el poder marítimo en el marco de las atribuciones que fortalecen a la MARINA como Autoridad Marítima Nacional y Autoridad Portuaria en México. De igual manera, se advierte la necesidad de atender uno de los más importantes intereses marítimos del país: «El transporte marítimo» que, sin la participación del poder naval, es decir, de la Armada de México, menoscaba el potencial del país en perjuicio del desarrollo de la marina mercante.

Para ello se identificaron las disposiciones principales de organismos, como la Organización Marítima Internacional (OMI), comparándose con el derecho positivo del país. En particular, con aquellas disposiciones que el Estado mexicano se ha obligado a cumplir ante este organismo y que, además, debe ejecutar de acuerdo con la legislación nacional. De aquí la importancia de la participación del H. Congreso de la Unión en materia marítima, así como de las facultades exclusivas del Senado de la República para analizar la política exterior, así como para aprobar y ratificar los tratados internacionales (CPEUM, 2021).

Lo ya mencionado representa una serie de retos y desafíos que demandan del apoyo de la Armada de México e involucran, en mayor o menor medida, a la mayoría de las dependencias de la Administración Pública Federal. Lo anterior, para estar en posibilidad de cumplir, al menos, con los pilares más

5 Revista del Centro de Estudios Superiores Navales. julio-septiembre de 2021. Volumen 42. Número 3. ISSN: 1870-5480.

6 La nueva fracción XII Ter del artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal atribuye a la MARINA: «Coordinar la implementación de las acciones necesarias con las demás dependencias de la Administración Pública Federal, para el cumplimiento de las disposiciones nacionales e internacionales en materia marítima, en el ámbito de su competencia» (LOAPF, 2021, pág. 16).

importantes del derecho marítimo internacional en el marco de los compromisos que asume el país para el acatamiento de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), incluyendo puertos verdes y el transporte marítimo.

Este artículo nos permitió ver también las exigencias, tanto de la OMI, como de la legislación nacional, para contar con una «Política Nacional de Transporte Marítimo (NMTP)». Para ello se requiere primeramente de una política marítima nacional que decante de una política de Estado, para que el país pueda contar con una estrategia que le permita cumplir, cabalmente, con los tratados internacionales que se ha obligado a cumplir en esta materia. Ello permitirá, en la práctica, el desarrollo de la marina mercante y el transporte marítimo en México, ahora a cargo de la MARINA.

Las acciones hablan más que las palabras, dice un conocido adagio. Por lo que se concluye con una invitación a revisar la información relacionada con el tema, así como las propuestas existentes para desarrollar en México un transporte marítimo sostenible, iniciando con la adquisición del buque escuela con el que, por Ley, debe contar la educación náutica. Lo anterior, con el fin de cumplir, no solo con las disposiciones de la legislación nacional, sino con los requerimientos de la OMI para que todos sus Estados miembros, como México, cuenten con un transporte marítimo seguro, protegido y eficiente, en mares limpios.

## Bibliografía

- Chaumette, P. (octubre de 2009). El Convenio sobre el trabajo marítimo, cuarto pilar del Derecho internacional marítimo. *Revista Del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, 65-75. Obtenido de <https://vlex.es/vid/convenio-maritimo-cuarto-pilar-211450953>
- CPEUM. (28 de mayo de 2021). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. CDMX, México: Diario Oficial de la Federación.
- CVDT. (14 de febrero de 1975). Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969. CDMX, México: Diario Oficial de la Federación.
- DMI. (noviembre-diciembre de 2019). Segunda edición del libro: «Derecho Marítimo Internacional». (Segunda). (C.-F. d. UNAM, Ed.) CDMX, México: Tirant Lo Blanch México.
- DOF. (5 de noviembre de 2010). Acuerdo por el que se da a conocer el Código para la Implantación de los Instrumentos Obligatorios de la OMI, del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional. CDMX, México.
- DOF. (7 de diciembre de 2020). 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, México.
- ECO SLC. (7 de noviembre de 2021). ECO SLC. Obtenido de Sustainable Logistics Chain: <https://www.ecosl.eu/network>
- Gaceta del Senado. (11 de septiembre de 2007). Punto de acuerdo escuela náutica. CDMX, México.
- IMO. (4 de diciembre de 2013). Resolution A.1070(28): IMO Instruments Implementation Code (III Code). London, Reino Unido.
- IMO. (16 de junio de 2014). C 112/INF.3-IMO MEMBER STATE AUDIT SCHEME: Audit schedule for the mandatory Scheme. London, United Kingdom.
- Infineon. (22 de March de 2020). Infineon. Obtenido de Why ships of the future will run on electricity: <https://www.infineon.com/cms/en/discoveries/electrified-ships/>
- ININVESTAM. (febrero de 2020). México y el mar: Relevancia del poder marítimo nacional. (Primera), 268-288. CDMX, México: ININVESTAM.
- LNCM. (07 de diciembre de 2020). Ley de Navegación y Comercio Marítimos. CDMX, México.
- LOAM. (14 de octubre de 2021). Ley Orgánica de la Armada de México. CDMX, México.
- LOAPF. (20 de octubre de 2021). Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. CDMX, México: Diario Oficial de la Federación.
- Romero MC, M., & Mejia, M. (octubre de 2020). Transporte Marítimo y Políticas Oceánicas: Perspectivas Regionales para las Américas. Malmö.

- Siemens. (20 de mayo de 2015). YouTube. Obtenido de El primer transbordador de coches eléctricos de cero emisiones del mundo: <https://www.youtube.com/watch?v=a6Lp-qV9ZJU>
- Valdés Cerda, R. E. (marzo-abril de 2017). La Autoridad Marítima Nacional. *Revista de la Secretaría de Marina*, 30-36.
- Valdés Cerda, R. E. (2019). Capítulo IV: La Autoridad Marítima Nacional en el contexto marítimo internacional. En CESNAV-UNAM, *Derecho Marítimo Internacional* (págs. 228-284). CDMX: Tirant Lo Blanch.
- Valdés Cerda, R. E. (2020). Capítulo III: Los tratados internacionales en materia marítima y la ejecución de los roles del Estado. En ININVESTAM, *México y el mar: relevancia del poder marítimo nacional* (págs. 268-288). CDMX: Secretaría de Marina.
- Valdés Cerda, R. E. (2020). Puertos verdes en México. En W. M. University, *Transporte Marítimo y Políticas Oceánicas: Perspectivas Regionales para las Américas* (págs. 65-71). Malmö: WMU.
- Valdés Cerda, R. E. (16 de julio de 2020). Tesis de doctorado: «Administración Talasopolítica para prevenir la contaminación atmosférica en vías navegables mexicanas». México.
- Valdés Cerda, R. E. (julio-septiembre de 2021). *Propuesta de una Política Nacional de Transporte Marítimo (NMTP)*. CDMX, Mexico.