

INICIATIVA QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 30 DE LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL, A CARGO DEL DIPUTADO JAIME MARTÍNEZ LÓPEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA.

El suscrito, Jaime Martínez López, diputado federal de la LXV Legislatura e integrante del Grupo Parlamentario del Movimiento Regeneración Nacional, con fundamento en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y en ejercicio de la facultad conferida en los artículos 6, numeral 1, fracción I, 77, numeral 1, y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona el inciso e) a la fracción V del artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

Una política nacional es un conjunto de objetivos, estrategias, planes y programas diseñados por el gobierno de un país para alcanzar metas específicas en diferentes áreas de la sociedad, tales como la economía, la educación, la salud, la seguridad, marítima, entre otras; es decir, **una política nacional es una guía para orientar el desarrollo del país y garantizar el bienestar de sus ciudadanos.**

Las políticas nacionales son elaboradas a partir del análisis de la situación actual del país y sus necesidades, y deben ser coherentes con la visión de futuro que se tiene para el mismo.

Además, deben estar diseñadas de manera participativa, es decir, involucrando a las instituciones de los tres niveles de gobierno, así como actores sociales y políticos para garantizar su adecuada implementación y evaluación.

Es importante destacar que las políticas nacionales no son estáticas, sino que están sujetas a cambios y definiciones constantes en función de las circunstancias y necesidades cambiantes del país y su entorno. Por ello, su evaluación y seguimiento son fundamentales para asegurar su eficacia y eficiencia en el logro de los objetivos planteados.

Por lo que considero que **la política nacional marítima debe ser un conjunto de acciones, decisiones y estrategias que un país implementa para promover, proteger y desarrollar sus intereses marítimos nacionales.**

Cabe destacar las Políticas Nacionales Marítimas de las diferentes potencias del mundo como lo son Estados Unidos, Reino Unido, Noruega, Singapur y China, cada país tiene sus propias políticas y estrategias en función de sus necesidades y circunstancias específicas.

1. Estados Unidos : La política marítima de Estados Unidos se centra en el fortalecimiento de la seguridad nacional, la protección del medio ambiente y la promoción del comercio marítimo. La política busca fomentar el desarrollo de una industria marítima sostenible y competitiva a través de la inversión en infraestructuras portuarias y de transporte marítimo, la promoción de la investigación y el desarrollo en tecnologías marítimas y la implementación de regulaciones para reducir la contaminación del agua y del aire.¹

2. Reino Unido: La política marítima del Reino Unido se enfoca en el fomento del comercio y la inversión en el sector marítimo, la protección del medio ambiente marino y la promoción de la seguridad en los mares. Se ha implementado una serie de estrategias para fortalecer la industria marítima, incluyendo la inversión en la construcción de nuevos puertos y la modernización de los existentes, la promoción de la investigación y el desarrollo en tecnologías marítimas y la implementación de regulaciones para reducir la contaminación.²

3. Noruega: La política marítima de Noruega se centra en la promoción del comercio marítimo, la protección del medio ambiente marino y la promoción de la seguridad en los mares. Noruega se ha invertido en la construcción de nuevas infraestructuras portuarias y de transporte marítimo, así como en la investigación y el desarrollo en tecnologías marítimas. Además, Noruega ha implementado para reducir la contaminación del agua y del aire y ha fortalecido la seguridad marítima a través de la implementación de sistemas de vigilancia y control en las aguas territoriales.³

4. Singapur: La política marítima de Singapur se enfoca en el fomento del comercio y la inversión en el sector marítimo, así como en la promoción de la innovación y la tecnología. Singapur ha invertido en la construcción de nuevas infraestructuras portuarias y de transporte marítimo, así como en la promoción de la investigación y el desarrollo en tecnologías marítimas. Además, Singapur ha implementado para reducir la contaminación del agua y del aire y ha fortalecido la seguridad marítima a través de la implementación de sistemas de vigilancia y control en las aguas territoriales.⁴

5. China: La política marítima de China se centra en el fomento del comercio y la inversión en el sector marítimo, así como en la promoción del desarrollo y la protección del medio ambiente marino sostenible. China ha invertido en la construcción de nuevas infraestructuras portuarias y de transporte marítimo, así como en la promoción de la investigación y el desarrollo en tecnologías marítimas. Además, China ha implementado para reducir la contaminación del agua y del aire y ha fortalecido la seguridad marítima a través de la implementación de sistemas de vigilancia y control en las aguas territoriales.⁵

Ahora bien, México es parte firmante de más de treinta tratados internacionales marítimos, dentro de los que destacan:

La Convención de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, organismo que hoy lleva por nombre Organización Marítima Internacional⁶ (OMI), que entró en vigor el 17 de marzo de 1958 en México y cuya finalidad es, entre otras, establecer un sistema de colaboración entre los Gobiernos en materia de reglamentación y prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional, y fomentar la adopción general de normas para alcanzar los más altos niveles posibles en lo referente a **seguridad marítima y a eficiencia de la navegación.**

También, el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques⁷ de 1973 para la prevención de la contaminación del medio ambiente marino por los buques a causa de factores de funcionamiento o accidentales; Convenio Internacional para la Seguridad de

la Vida Humana en el Mar⁸ de 1974 el busca garantizar las condiciones de seguridad marítima con respecto a los buques, pasajeros, tripulación y carga; la Convención Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar⁹ de 1978 que sienta las bases de la educación náutica a nivel internacional.

Asimismo, la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar¹⁰ de 1982 que otorga a los Estados ribereños derechos soberanos con el propósito de explorar, explotar, conservar y administrar los recursos naturales en sus zonas marinas, así como jurisdicción para el establecimiento de islas artificiales, investigación marina y protección y conservación del medio ambiente marino.

Además, el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias¹¹ de 2004 que constituye la base del régimen de protección obligatoria para el transporte marítimo internacional para detectar amenazas y adoptar medidas preventivas ante actos ilícitos deliberados.

Por otra parte, en el marco del 65 periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica de la OMI¹² y tras una serie de reuniones regionales de administradores marítimos sobre el desarrollo de políticas marítimas nacionales, se adoptó el 29 de abril de 2015, un conjunto de lineamientos para que los Estados cuenten con una Política Nacional del Transporte Marítimo la cual podría estar incluida dentro de una Política Nacional Marítima que reforzará la gobernanza de los asuntos marítimos, promoviera y facilitara una implantación más amplia y más coherente de los convenios marítimos internacionales y que asistiera la implantación eficaz de las obligaciones de los Estados en sus tres roles: de abanderamiento, ribereño y rector del puerto. mediante el documento TC 65/6(a).

En consecuencia, de acuerdo con el plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, a partir del 1 de enero del 2016 todos los Estados miembros estarán sujetos a auditorías obligatorias con el fin de determinar en qué medida estos dan efectivo cumplimiento a las obligaciones y responsabilidades previstas en diversos tratados internacionales ya mencionados y como parte del pliego de observaciones de las auditorías, **los Estados miembros están obligados a formular, conducir, evaluar y actualizar su Política Nacional Marítima.**

Estas disposiciones son de gran importancia, ya que México es signatario de numerosos tratados internacionales en materia de derechos humanos, comercio, medio ambiente, marítimos, entre otros. Al reconocer la primacía de estos tratados, se garantiza su aplicación efectiva y se protege a las personas y grupos beneficiados por ellos.

Nuestro país, como Parte Contratante de mencionados instrumentos internacionales marítimos, está obligado a ejercer una eficaz implantación de sus disposiciones, para lo cual se apoya del Código de Implementación de Instrumentos de la OMI que proporciona un marco normativo mundial que permite a los Estados cumplir con las obligaciones adquiridas.

Por lo tanto, la presente iniciativa que tiene por objeto incluir una fracción al artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, a efecto de que la Secretaría de

Marina se haga cargo de la Política Nacional Marítima atiende la responsabilidad que tiene Estado mexicano para cumplir con las obligaciones internacionales en la materia.

Lo anterior, con fundamento en el artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos donde se establece la primacía de los tratados internacionales sobre las leyes nacionales. En otras palabras, una vez que México ratifica un tratado internacional, éste adquiere rango Constitucional y prevalece sobre cualquier norma interna que se le oponga.

Ahora bien, considero que **la Política Nacional Marítima de México es una Política de Estado** que busca fomentar el desarrollo y la seguridad en el ámbito marítimo del país, mediante una estrategia coordinada entre el gobierno y la sociedad civil.

Esta política se construye bajo el paradigma de una economía del bienestar, que busca impulsar un desarrollo sostenible y orientado al crecimiento, fortaleciendo el mercado interno y aumentando el empleo, lo que a su vez contribuirá a la autosuficiencia económica y social del país.

México cuenta con un enorme potencial marítimo, gracias a su condición bioceánica y a su extensa costa de más de 11 mil kilómetros, que incluye una Zona Económica Exclusiva 1.5 veces más grande que su territorio nacional. Además, cuenta con 103 puertos y 15 terminales marítimas en 17 entidades federativas y 265 municipios costeros, lo que lo convierte en un lugar privilegiado para impulsar una economía fuerte y próspera que beneficie a todos los mexicanos.

“Estos recursos presentan diferentes niveles de desarrollo y explotación económica que no están acordes con la capacidad, economía y estatus político de México dentro del sistema internacional del cual forma parte. Es decir, en contradicción a que México es considerado la economía mundial número 14, el país ocupa posiciones de desarrollo marítimo muy por debajo de países con menor capacidad, riquezas y recursos, como son Perú, Vietnam y Chile, que han presentado mayores logros en el ámbito pesquero, por mencionar este factor productivo, entre otros”.¹³

La Política Nacional Marítima tiene como objetivo: identificar y consolidar los intereses marítimos nacionales, impulsando esfuerzos transformadores tanto del gobierno como de la sociedad, para lograr un mayor y mejor Estado de Bienestar para el pueblo mexicano; fomentar el federalismo y la democratización, al respetar las atribuciones de los gobiernos locales y las actividades productivas nacionales, e incorporar una gobernanza participativa e incluyente.

De igual forma, la seguridad y la protección marítima y portuaria son fundamentales en esta política, ya que permiten vigilar los recursos naturales en una cultura marítima que protege el medio ambiente y aprovecha las ventajas del turismo náutico.

Además, la renovada industria naval y la marina mercante son esenciales para poner al día los aspectos del comercio marítimo y competir en un mercado global cada vez más exigente.

De acuerdo con las atribuciones asignadas en el artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y de las responsabilidades que tiene la Secretaría de Marina en las costas y mares nacionales, es factible y conveniente que esta Institución sea la encargada de instrumentar la Política Nacional Marítima, junto con la participación de todas las instituciones y dependencias del gobierno, así como de los actores políticos, sociales y económicos.

Con una visión de Política de Estado, nacional y marítima, mediante **estrategias transversales y acciones coordinadas**, México puede aprovechar su enorme potencial marítimo para construir un futuro próspero y sostenible para todas las generaciones.

Por lo anterior, la Política Nacional Marítima se encuentra sustentada en el artículo 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que establece que el Estado organizará un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, competitividad, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la nación.

Finalmente, cabe destacar que **dentro de la Política Nacional Marítima se encuentran los intereses marítimos nacionales**, que son los objetivos, necesidades y prioridades que un país tiene con relación a su territorio y mar territorial, así como los recursos naturales y económicos que se encuentran en él, tal como los países antes referidos, especialmente aquellos con una larga costa y una gran Zona Económica Exclusiva.

En ese sentido, “El Poder Marítimo es la capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los Intereses Marítimos de un país tanto en la paz como en conflicto. En síntesis, consiste en la facultad que tiene un Estado para usar el mar en su beneficio”.¹⁴

Asimismo, diversos teóricos aseguran que el mar es el elemento que debe guiar los intereses de su entorno geopolítico, “un medio para desarrollar el comercio a nivel mundial, donde la protección de los intereses nacionales, el alcance de un poder y, más en general, el futuro de la humanidad depende del apoyo oceánico”.¹⁵

Para proteger y promover estos intereses, los países deben desarrollar una Política Nacional Marítima que establezca objetivos, estrategias y acciones específicas en el ámbito marítimo.

Por lo anterior, y con base en la Secretaría de Marina, se deben destacar los siguientes intereses marítimos nacionales, sujetos a la Política Nacional Marítima del Estado Mexicano:

1. Seguridad Marítima: Condición mediante el cual el Estado mexicano garantiza que las actividades humanas en las Zonas Marinas Mexicanas se llevan cabo en un entorno que vigila, protege y salvaguarda de la vida humana y bienes en el mar; la seguridad marítima se encuentra regulada por un marco jurídico nacional armonizado con el derecho internacional.

2. Sistema Portuario Nacional: Conjunto de actores, infraestructura y servicios establecidos en los puertos nacionales para facilitar la transferencia de bienes desde los buques, a los diversos modos de transporte y viceversa.

3. Protección Marítima y Portuaria: Condición mediante la cual el Estado mexicano garantiza que las actividades relacionadas con el aprovechamiento económico de las Zonas Marinas Mexicanas y del Sistema Portuario Nacional, se lleven a cabo con un nivel de riesgo aceptable, dentro de un marco normativo nacional armonizado con los instrumentos jurídicos internacionales.

4. Cultura Marítima: Factor social que integra a la conciencia marítima nacional, la difusión del entorno marítimo, los conocimientos, las competencias marítimas y los objetos tangibles vinculados con el mar, que constituyen la base de interacción y del desarrollo.

5. Industria Naval: Actividades económicas enfocadas en la investigación, diseño, construcción, reparación, mantenimiento, desguace y reciclaje de embarcaciones o artefactos navales, que involucra aspectos metalmeccánicos, tecnológicos, logísticos, normativos y legales, que se llevan a cabo con infraestructura especializada y personal calificado.

6. Recursos Naturales Marinos: Recursos vivos y no vivos, presentes y potenciales, en las Zonas Marinas Mexicanas, susceptibles a la explotación, uso y aprovechamiento económico, principalmente por las actividades de la minería marina, del sector de hidrocarburos y de pesca, que son generadoras de empleos y recursos económicos para el Estado mexicano. El derecho internacional reconoce que México ejerce soberanía sobre los recursos naturales vivos y no vivos en las Zonas Marinas Mexicanas.

7. Comercio Marítimo: Actividad económica que comprende el intercambio de mercaderías, bienes y servicios por vía marítima, basada en criterios de facilitación, competitividad, oferta y demanda. Para su materialización, el comercio marítimo requiere de embarcaciones e infraestructura portuaria, así como de conexiones complementarias con otros modos de transporte.

8. Marina Mercante: Conjunto formado por la gente de mar, las embarcaciones y artefactos navales de bandera mexicana, que intervienen tanto en el comercio marítimo como en la explotación económica de las Zonas Marinas Mexicanas.

9. Medio Ambiente Marino: Elementos naturales y artificiales que conforman los ecosistemas de las Zonas Marinas Mexicanas, cuya condición y calidad pueden verse afectados por las actividades asociadas al aprovechamiento económico del mar.

10. Turismo Náutico: Actividades de recreación que se realizan en contacto con el entorno acuático, aprovechando el medio ambiente natural y los puertos mexicanos, mediante distintas formas de turismo.

En conclusión, la implementación de una Política Nacional Marítima en México es crucial para el desarrollo económico, social, ambiental y sostenible del país; la cual permitirá aprovechar todo el potencial en el ámbito marítimo y mejorar la competitividad de sus puertos, promoviendo el comercio nacional e internacional, fomentando la inversión en infraestructuras y de transporte marítimo.

Asimismo, permitirá **proteger los recursos naturales y la seguridad nacional en el ámbito marítimo**, y mejorará la calidad de vida de los ciudadanos que dependen de los recursos marinos.

Es importante que el gobierno y la sociedad civil trabajen juntos para desarrollar e implementar una política de este tipo, que permita maximizar los beneficios del sector marítimo de manera sostenible y equitativa.

En tal sentido, considero de vital importancia adicionar un inciso e) a la fracción V del artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal con la finalidad de establecer como **atribución de la Secretaría de Marina formular, conducir, evaluar y actualizar la Política Nacional Marítima**.

Para ilustrar lo anterior, se presenta el siguiente cuadro comparativo:

LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL	
TEXTO VIGENTE	REFORMA PROPUESTA
<p>Artículo 30.- A la Secretaría de Marina corresponde el despacho de los siguientes asuntos:</p> <p>I. a IV. ...</p> <p>V. Ejercer la Autoridad Marítima Nacional en las zonas marinas mexicanas, costas, puertos, recintos portuarios, terminales, marinas e instalaciones portuarias nacionales; así como, en su caso, aguas nacionales donde se realicen actividades de su competencia, en las materias siguientes:</p> <p>a) a d) ...</p>	<p>Artículo 30.- A la Secretaría de Marina corresponde el despacho de los siguientes asuntos:</p> <p>I. a IV. ...</p> <p>V. Ejercer la Autoridad Marítima Nacional en las zonas marinas mexicanas, costas, puertos, recintos portuarios, terminales, marinas e instalaciones portuarias nacionales; así como, en su caso, aguas nacionales donde se realicen actividades de su competencia, en las materias siguientes:</p> <p>a) a d) ...</p> <p>e) Formular, conducir, evaluar y actualizar la Política Nacional Marítima.</p>

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta honorable asamblea, la presente iniciativa **por la que se adiciona el inciso E) a la fracción V del artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en materia de política nacional marítima**

Único.- Se adiciona el inciso E) a la fracción V del artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal;

Artículo 30.- A la Secretaría de Marina corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I. a IV. ...

V. Ejercer la Autoridad Marítima Nacional en las zonas marinas mexicanas, costas, puertos, recintos portuarios, terminales, marinas e instalaciones portuarias nacionales; así como, en su caso, aguas nacionales donde se realicen actividades de su competencia, en las materias siguientes:

a) a d) ...

e) Formular, conducir, evaluar y actualizar la Política Nacional Marítima.

Artículo Transitorio

Único. - El presente decreto entrara en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Notas

1 Política marítima de los Estados Unidos: <https://www.marad.dot.gov/wp-content/uploads/pdf/UnitedStatesMaritimePolicy.pdf>

2 Marítimo del Reino Unido 2050: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/744962/maritime-2050.pdf

3 Estrategia marítima noruega 2019-2029: <https://www.regjeringen.no/contentassets/13c5c7f0578e4759a7c98e6f2b7e6ba5/meld.-st.-6-20182019.pdf>

4 Plano marítimo de Singapur 2019: <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/media-centre/news-releases/detail/6057ae24-d6d8-4cfc-96eb-bf7e2b50baa8>

5 Ruta de la Seda Marítima de China: <https://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyj/l/201503/20150300906398.shtml>

6 <https://www.gob.mx/semar/unicapam/acciones-y-programas/convenios-maritimos-internacionales>

7 [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships\(MARPOL\).aspx#:~:text=El%20Convenio%20internacional%20para%20prevenir,factores%20de%20funcionamiento%20o%20accidentales.](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships(MARPOL).aspx#:~:text=El%20Convenio%20internacional%20para%20prevenir,factores%20de%20funcionamiento%20o%20accidentales.)

8 [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)%2C-1974.aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)%2C-1974.aspx)

9 [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx#:~:text=El%20Convenio%20establece%20normas%20m%C3%ADnimas,una%20revisi%C3%B3n%20importante%20del%20Convenio.](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx#:~:text=El%20Convenio%20establece%20normas%20m%C3%ADnimas,una%20revisi%C3%B3n%20importante%20del%20Convenio.)

10 https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

11 <https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx>

12 <https://www.imo.org/es/MediaCentre/MeetingSummaries/Paginas/TC-Default.aspx#:~:text=El%20Comit%C3%A9%20de%20cooperaci%C3%B3n%20t%C3%A9cnica,de%20Desarrollo%20Sostenible%20de%20las>

13 <https://www.redalyc.org/journal/654/65458498005/html/>

14 <https://revistamarina.cl/revistas/2006/1/terzago.pdf>

15 Laura Coursimault, con su artículo sobre los temas del Mar de China, gana? el quinto lugar de la Competencia del Diploma de Oro de BNP Paribas 2016.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 11 de abril de 2023.

Diputado Jaime Martínez López (rúbrica)