

SECRETARIA DE MARINA

POLÍTICA Nacional Marítima.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- GOBIERNO DE MÉXICO.

Política Nacional Marítima

ÍNDICE

PRÓLOGO

I. INTRODUCCIÓN

II. FUNDAMENTO LEGAL

III. MISIÓN, VISIÓN Y OBJETIVOS

A. Misión

B. Visión

C. Objetivos prioritarios

D. Objetivos transversales

IV. ELEMENTOS Y CONCEPTOS DE UN SISTEMA NACIONAL MARÍTIMO

V. LOS INTERESES MARÍTIMOS NACIONALES

A. Situación actual

B. Prospectivas y Estrategias de los IMN

1. Seguridad Marítima

2. Sistema Portuario Nacional

3. Protección Marítima y Portuaria

4. Cultura Marítima

5. Industria Naval

6. Recursos Naturales Marinos

7. Comercio Marítimo

8. Marina Mercante

9. Medio Ambiente Marino

10. Turismo Náutico

VI. VINCULACIÓN DE LA POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA CON OTRAS POLÍTICAS NACIONALES

VII. VIGENCIA Y REVISIÓN

VIII. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

IX. FECHA DE EMISIÓN Y FIRMA

ANEXO 1 METODOLOGÍA

ANEXO 2 GLOSARIO

ANEXO 3 SIGLAS Y ACRÓNIMOS

ANEXO 4 AUTORIDADES E INSTITUCIONES PARTICIPANTES

ANEXO 5 BIBLIOGRAFÍA

PRÓLOGO

El Gobierno de México atento a las demandas legítimas de la Nación y en consonancia con la transformación emprendida junto con las entidades federativas y municipios costeros, impulsa la Política Nacional Marítima (PNM) con el fin de fortalecer el Desarrollo Marítimo Nacional, en un marco de coordinación y respeto a las instituciones locales y federales, apegados a la ley en la materia que rige en el territorio nacional.

El Ejecutivo Federal, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 30, fracción V, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y 7 párrafo primero, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, ejerce la Autoridad Marítima Nacional (AMN) a través de la Secretaría de Marina (SEMAR), quién se coordina con otras dependencias del Gobierno Federal y de los gobiernos estatales, en el ámbito de sus respectivas competencias, para el cumplimiento de sus atribuciones. Lo anterior, aunado al proceso de planeación estratégica permite vislumbrar el horizonte que ha trazado el Estado mexicano para transformar en términos de convivencia social y participación ciudadana, una ruta de trabajo colectivo para atender los Intereses Marítimos Nacionales (IMN) que se articulan en una política de Estado que integra la gobernabilidad y la gobernanza de nuestro país, para alcanzar los Objetivos Nacionales de Desarrollo que apoye la transformación y bienestar del país, tomando como punto de partida las prioridades y el contexto nacional, previstos en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) y los programas derivados del mismo, con la finalidad de cumplir con los compromisos internacionales que México ha suscrito en materia marítima.

Con esa visión se creó la Comisión Intersecretarial para el Desarrollo Marítimo (CIDEMAR), presidida por la SEMAR e integrada por 15 Secretarías de Estado que participaron en su diseño y serán las responsables de su ejecución y evaluación considerando las atribuciones diferenciadas que confluyen para el desarrollo marítimo nacional. La CIDEMAR asume el compromiso ineludible de llevar a buen puerto la PNM, para beneficio del pueblo de México, detonando el crecimiento sustentable que valore las condiciones internacionales de competencia y globalidad, en una posición prioritaria de los IMN, ya que la identificación y consolidación de estos intereses, suma los esfuerzos transformadores del gobierno y de la sociedad para concretar un mayor y mejor estado de bienestar.

La PNM se establece como la política de Estado en materia marítima y portuaria que precisa de manera estratégica los alcances, límites, misión, visión y objetivos para alcanzar los IMN, a favor del pueblo mexicano, que unifica la voluntad de la Federación, las entidades federativas, los municipios, las instituciones académicas y la sociedad en general, con el fin de articular e impulsar los esfuerzos hacia estructuras y procesos que permitan atender y materializar, coordinadamente los Objetivos Nacionales de Desarrollo y la Seguridad, respondiendo a las demandas sociales y legítimas de gobernabilidad y gobernanza, con el compromiso y responsabilidad para continuar en el desarrollo histórico de México.

El citado documento, se construyó observando de forma complementaria los paradigmas de una economía del bienestar y de la economía azul, con el impulso de un desarrollo sostenible que oriente el crecimiento, fortalezca tanto el mercado interno como la proyección de México en el mercado internacional, contribuyendo de este modo a la generación del empleo y buscando lograr autosuficiencia económica y social que proporcione mayor libertad, igualdad, confianza y prosperidad.

La PNM tiene un carácter transformador, federalista, democratizador y estratégico, que impulsa a nuestro país, modificando las instituciones a favor del pueblo y colocando al día el esfuerzo cotidiano de muchos mexicanos comprometidos con la construcción de una mejor Nación; es federalista en la medida en que responde a un pacto constructivo en el que convergen las necesidades e intereses del pueblo de México para construir sus gobiernos; es democratizadora en tanto que responde a las medidas legítimas de un pueblo que vio postergadas sus demandas históricas y que hoy se les da la respuesta anhelada; y, finalmente, es una política estratégica porque atiende con claridad y precisión los fines del gobierno y la sociedad, colocando los medios necesarios para alcanzar exitosamente sus propuestas.

Este carácter se materializará en acciones enfocadas en el desarrollo y protección de los ámbitos marítimo y portuario nacionales, coincidente con la protección de los bienes y servicios ambientales para beneficio del pueblo mexicano, ya que los IMN nos brindan la oportunidad de impulsar una fortaleza y vocación económica regional, con respeto al pacto federalista, las atribuciones de los gobiernos locales y las actividades productivas nacionales e incorporando, por la vía de la gobernanza, una gobernabilidad participativa, incluyente y democrática, consolidando los Objetivos Nacionales de Desarrollo, los fines estratégicos del Estado mexicano y los compromisos internacionales.

En la PNM se resalta la importancia de los IMN que son: la Seguridad Marítima, el Sistema Portuario Nacional, la Protección Marítima y Portuaria, la Cultura Marítima, la Industria Naval, los Recursos Naturales Marinos, el Comercio Marítimo, la Marina Mercante, el Medio Ambiente Marino y el Turismo Náutico. Cada interés es la síntesis de los esfuerzos productivos, individuales y colectivos de la sociedad y del gobierno, para seguir impulsando el desarrollo y fortalecer la soberanía nacional. El Gobierno de México cumple así el mandato que el pueblo mexicano le otorgó, consciente de la oportunidad que el Desarrollo Marítimo Nacional le proporciona al país.

La misión se cumplirá con una conciencia plena y la entusiasta participación para materializar la esperanza popular, con una visión de política de Estado, nacional y marítima, mediante estrategias, acciones y la suma de esfuerzos; donde la Seguridad y la Protección Marítima y Portuaria fungen como un efecto cascada para vigilar el cumplimiento de la normatividad dirigida al desarrollo sustentable de los Recursos Naturales Marinos en una Cultura Marítima que permita a través de una renovada Industria Naval, poner al día los aspectos del Comercio Marítimo con una Marina Mercante competitiva, protegiendo el Medio Ambiente Marino y aprovechando las ventajas del Turismo Náutico, con el fin de proyectar a México como un país emergente, en una prospectiva viable y consolidada para las presentes y futuras generaciones.

México posee un gran futuro en el mar, y serán las personas quienes habrán de construirlo.

Secretario de Marina y Presidente de la Comisión Intersecretarial para el Desarrollo Marítimo, Almirante **José Rafael Ojeda Durán**.- Rúbrica.

I. INTRODUCCIÓN

De conformidad con la Misión, la Visión y los Objetivos de la PNM contenidos en este documento, se han precisado los alcances y límites que la caracterizan. Asimismo, se presentan los antecedentes y diagnósticos de cada uno de los IMN, lo que facilitará la elaboración y aplicación de estrategias y acciones que puedan brindar resultados medibles a través de indicadores y dar cumplimiento de las prospectivas.

El impulso histórico de una conciencia marítima en México, que busque el desarrollo y seguridad de la Nación, está vinculado con la construcción y el fortalecimiento del proyecto nacional, establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM); en las históricas herramientas e instrumentos del Estado mexicano y en las instituciones, dependencias y entidades de la Administración Pública Federal (APF), en coordinación con los poderes Legislativo y Judicial y, los tres niveles de gobierno, así como con la participación de la sociedad.

El gobierno representa a la Nación, al Estado, consciente de que sin seguridad no existe desarrollo, lo que inscribe la geopolítica mexicana en el escenario mundial. Es así como las posibilidades del Desarrollo Marítimo Nacional, en función de los recursos y actividades existentes en el estratégico espacio marítimo, constituyen un activo y un potencial fundamental para México, que le permite instrumentar una política de Estado marítima que sustente el desarrollo y seguridad nacional.

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 3o. de la Ley Federal del Mar, las Zonas Marinas Mexicanas (ZMM) están integradas por su Mar Territorial, las Aguas Marinas Interiores, la Zona Contigua, la Zona Económica Exclusiva, la Plataforma Continental y las Plataformas Insulares, así como cualquier otra permitida por el derecho internacional. Al respecto, México posee un enorme potencial marítimo que debe desarrollarse bajo objetivos de conservación, restauración y aprovechamiento sustentable.

La privilegiada ubicación geográfica con más de 11 mil kilómetros de costa y una Zona Económica Exclusiva (ZEE) que representa aproximadamente 1.5 veces el territorio nacional, lo que posibilita, a través de sus 103 puertos y 15 terminales marítimas, que se ubican en 17 entidades federativas, así como sus comunidades costeras. Eso permite impulsar un desarrollo económico basado en el uso racional de los recursos y el respeto a los ecosistemas. La ubicación geoestratégica de México, conectada con fronteras marítimas que comunican naturalmente a los océanos de las regiones Pacífico Norte, Golfo de California, Pacífico Sur, Golfo de México y Mar Caribe; y terrestres con los Estados Unidos de América y Centroamérica, le otorga una importante vocación marítima. Además, México se caracteriza por su riqueza en biodiversidad, por lo cual se tiene el firme compromiso de promover acciones coordinadas para la conservación y uso sustentable de sus recursos marinos en todas las ZMM.

México adopta una visión marítima integral, compatible con su desarrollo y con un carácter competitivo a nivel global. El mar ha sido un elemento y un medio fundamental para consolidar y expandir los intereses nacionales. Aprovechar el mar de manera sostenible, implica entender su interconectividad y medio privilegiado para el tránsito de mercancías con la costa nacional, así como con otros países y regiones del mundo, y su potencial para aprovechar los recursos naturales, de manera responsable y en equilibrio con aspectos como la capacidad de carga de los ecosistemas, las dinámicas del sistema oceánico y la interconectividad ante regiones marino-costeras y la conservación de especies locales y migratorias, entre otros. Dichos aspectos, son requeridos para un comercio sostenible y justo, que garantice el consumo de productos y el bienestar integral del pueblo mexicano.

Es así, como observamos la relevancia del planteamiento de una estrategia marítima para nuestro país, como una política pública que se constituya en una política de Estado, por sus alcances en diversos ámbitos sociales, económicos, políticos, diplomáticos, tecnológicos, ambientales y de seguridad pública interior y nacional. Que es impulsada por las necesidades y los intereses de la Nación, con el respaldo gubernamental, pues es una decisión que se debe tomar pensando en el progreso del Estado.

Asimismo, dicha política está relacionada con múltiples actores y factores que la determinan; por lo que la complejidad y el potencial activo que posee permitirá articular y orientar los esfuerzos de la sociedad, el sector privado, la academia y los distintos órdenes de gobierno para un pleno desarrollo nacional. Con perspectiva integral en su participación política y social; coordinada jurídica e institucionalmente para atender el interés público nacional, así como fundada y motivada en un transparente desarrollo sustentable global, nacional y local, con instrumentos y mecanismos de gestión estratégica, ejecutiva, incluyendo seguimiento y evaluación cotidiana.

Los Objetivos Nacionales de Desarrollo representan la síntesis de las aspiraciones e intereses nacionales, orientan la acción política gubernamental, garantizan el desarrollo nacional y proporcionan seguridad al proyecto de Nación, los cuales están inscritos en la CPEUM y se basan en experiencias y valores históricos, como la independencia, la soberanía, la igualdad, la justicia y la democracia. Las instituciones y sus políticas públicas han materializado estas experiencias y valores, articuladas a los Objetivos Nacionales de Desarrollo actuales o coyunturales de un gobierno y estableciendo propósitos definidos y realizables, de acuerdo con el contexto nacional e internacional prevaleciente.

Una política de Estado marítima es la acción gubernamental que busca establecer un acuerdo entre las fuerzas políticas y sociales sobre el tópico marítimo, preservando y desarrollando acciones que trasciendan en el tiempo, y que responde a un mandato social y constitucional. Esta política articula el interés nacional, al integrar las aspiraciones, demandas, necesidades e intereses de individuos, grupos y la sociedad en general, con el fin de defender y promover los Objetivos Nacionales de Desarrollo en áreas como la política, economía, sociedad, medio ambiente, milicia y cultura.

Una política de Estado marítima establece pasos precisos de consulta, discusión y diseño, en su planeación, elaboración, ejecución, evaluación y retroalimentación; asimismo, debe contar con los recursos suficientes para alcanzar los objetivos, conforme a la propuesta de la persona titular de la presidencia de la República. Así como, una articulación coordinada de los sectores de la sociedad con el gobierno, una reflexión concurrente en los poderes públicos en los distintos niveles de gobierno, con una participación amplia de la sociedad organizada.

La PNM conlleva a preservar la soberanía e integridad del territorio, así como los derechos soberanos y la jurisdicción que ejerce el Estado mexicano en su ZEE y su Plataforma Continental; resguardar las instalaciones estratégicas en el ámbito marítimo; combatir la importación y exportación irregular o ilegal de los hidrocarburos y petrolíferos, así como el tráfico ilegal de especies de vida silvestre marina; conservar, restaurar y preservar el Medio Ambiente Marino y los recursos marinos renovables y no renovables, para su aprovechamiento de manera sustentable; auxiliar a la población ante desastres, y salvaguardar la vida humana en el mar.

Para la PNM es relevante que el poder naval y los IMN fortalezcan al poder marítimo de México. En tal sentido, los IMN son prioritarios por su valor estratégico, social y comercial, así como por la generación de riquezas y beneficios, y su contribución al desarrollo nacional a través de las vías de comunicación marítima, la exploración e investigación de los mares mexicanos y el aprovechamiento sostenible y responsable de las riquezas del mar, la cultura marítima y el turismo. La promoción de estos intereses está a cargo de diferentes dependencias federales, estatales y municipales, así como en los sectores social y privado.

Estos intereses demandan al Gobierno de México el constante fortalecimiento de sus capacidades de respuesta operativa y la modernización de sus procesos, sistemas e infraestructura, considerando escenarios de respuesta ante los impactos del cambio climático, para ser más efectivos en el cumplimiento de sus atribuciones y misión.

Así, una estrategia marítima mexicana debe considerar la expresión del Estado mexicano en las ZMM, que maneje y aproveche sustentablemente los recursos naturales, que respalde y provea la cooperación internacional y asegure la estabilidad y libertad de tránsito marítimo, que emplee el desarrollo tecnológico para analizar la conveniencia y factibilidad de obtener nuevos recursos emanados del mar. Implícitamente, dicha estrategia demanda el fortalecimiento institucional para garantizar al Estado mexicano la integridad de los intereses nacionales presentes y futuros en el mar; el necesario desarrollo de una Marina Mercante, con astilleros nacionales compatibles con la tecnología marítima internacional, con nuevas técnicas de construcción de buques, con el establecimiento de nuevas rutas comerciales de navegación; con la suficiencia en puertos y su respectiva infraestructura, con dragado y cabotaje a la altura de los requerimientos. Todo ello habrá de favorecer la PNM.

Bajo estas consideraciones, la proyección de México parte del interés nacional que consolida a la Nación misma y con los IMN se impulsan prospectivas, estrategias y líneas de acción que provienen de un diagnóstico integral en donde, de acuerdo con los medios disponibles, hay viabilidad en el logro de los fines, objetivos y metas, que resultarán en el bienestar de la Nación mexicana.

En suma, la PNM como política de Estado contribuye al logro de los objetivos estratégicos del Gobierno de México, así como de las demandas, necesidades, intereses y deseos de la población mexicana, de acuerdo con la Misión, Visión, y Objetivos.

II. FUNDAMENTO LEGAL

El 17 de marzo de 1958 entró en vigor en los Estados Unidos Mexicanos el Convenio Constitutivo de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (IMCO), organismo que hoy lleva por nombre Organización Marítima Internacional (OMI), 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.

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

En ese sentido, México determinó elaborar una PNM que articule los lineamientos y principios que permitirán establecer su visión general marítima nacional, cuyo sustento jurídico se encuentra en los artículos 26, apartado A y 27 de la CPEUM, los cuales establecen 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, así como, la propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional. Es así como el PND y todos los programas que deriven, coordinan las acciones de planeación de las políticas y proyectos de las dependencias participantes, con una perspectiva en asuntos marítimos del gobierno en turno.

De manera similar, podemos observar esta articulación en otros ordenamientos como la Ley Federal del Mar, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM), la Ley de Puertos, así como la Ley General de Bienes Nacionales y sus respectivos reglamentos (según aplique), específicamente el artículo 8, fracciones I y II, de la LNCM establece que dentro de las atribuciones de la Secretaría de Marina como Autoridad Marítima

Nacional, se encuentran planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte por agua, de la Marina Mercante y de los puertos nacionales, así como representar al país en las negociaciones de los tratados internacionales en materia marítima en el ámbito de su competencia y ser la ejecutora e intérprete de los mismos en la esfera administrativa.

Derivado del “Decreto por el que se crea la Comisión Intersecretarial para el Desarrollo Marítimo”, publicado el 6 de diciembre de 2023 en el Diario Oficial de la Federación, se constituyó con carácter permanente citada Comisión Intersecretarial, la cual está presidida por la persona Titular de la SEMAR e integrada por las personas servidoras públicas titulares de las Secretarías siguientes: Marina; Gobernación; Relaciones Exteriores; Seguridad y Protección Ciudadana; Hacienda y Crédito Público; Medio Ambiente y Recursos Naturales; Energía; Economía; Agricultura y Desarrollo Rural; Infraestructura, Comunicaciones y Transportes; Educación Pública; Salud; Trabajo y Previsión Social; Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y Turismo. Su objeto, de acuerdo con el ARTÍCULO PRIMERO del citado Decreto, es establecer la coordinación que permita implementar estrategias y acciones interinstitucionales para elaborar y emitir una política de Estado en materia marítima enfocada, entre otras acciones, a la seguridad marítima, al sistema portuario nacional, a la protección marítima y portuaria, a la cultura marítima, a la industria naval, a los recursos naturales marítimos, al comercio marítimo, a la marina mercante, al medio ambiente marítimo y al turismo náutico, así como ejecutar su atención y fortalecimiento, y que en consonancia con su TRANSITORIO CUARTO, la Comisión debe emitir la política de Estado en materia marítima a que se refiere el ARTÍCULO PRIMERO del Decreto, dentro de los 90 días naturales posteriores a su entrada en vigor.

La formulación de la PNM en México ha sido inspirada y alineada plenamente con la Agenda 2030 de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), así como con el Decenio de las Naciones Unidas de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible. Tomando en consideración los IMN plasmados en esta PNM y su relación con los ODS, se pueden clasificar en tres dimensiones: la del desarrollo económico, la sostenibilidad ambiental y el impulso social; de ahí que cada acción promovida por la PNM está alineada con el desarrollo de cada dimensión, buscando un equilibrio sin socavar una dimensión a favor de otra.

Actualmente México forma parte de más de 30 tratados internacionales en materia de derecho del mar y marítimo, dentro de los que destaca la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) de 1982 que, entre otros, reconoce la soberanía de los Estados ribereños en su mar territorial y aguas interiores, así como la jurisdicción y derechos soberanos de los que goza en el resto de las ZMM.

También es parte del “Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar” de 1974, que busca garantizar las condiciones de Seguridad Marítima con respecto a los buques, pasajeros, tripulación y carga; el “Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques” de 1973, el cual aborda la prevención de la contaminación del Medio Ambiente Marino por los buques a causa de factores de funcionamiento o accidentales; el “Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar” de 1978, que sienta las bases de la educación náutica a nivel internacional; y el “Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias” 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.

Como “Estado Parte” de diversos instrumentos internacionales marítimos, México está obligado a ejercer una eficaz implantación de sus disposiciones, para lo cual se apoya del “Código para la Implantación de los Instrumentos Obligatorios de la OMI”, el cual proporciona un marco normativo mundial que permite a los Estados cumplir con las obligaciones adquiridas.

Como Nación marítima, México está comprometido en dar cumplimiento a las obligaciones marítimas nacionales e internacionales, para lo cual la PNM permitirá llevar a cabo un diagnóstico de la situación marítima actual del país, así como identificar oportunidades para su crecimiento a través del desarrollo de los IMN, contrarrestar los aspectos negativos y mejorar las prácticas marítimas públicas y privadas para alcanzar la visión del Estado mexicano proyectada al año 2045, en cuanto al impulso, promoción y evolución del Desarrollo Marítimo Nacional, mediante la protección, administración y control de las actividades en costas, recintos portuarios y ZMM.

III. MISIÓN, VISIÓN Y OBJETIVOS

A. Misión

Construir e implementar, con gobernabilidad y gobernanza, los IMN al año 2045, mediante la coordinación entre los sectores público, privado y social, para alcanzar el bienestar de la población mexicana con seguridad y desarrollo sustentable.

B. Visión

Desarrollar la infraestructura estratégica y garantizar las condiciones de seguridad y soberanía que permitan la adopción de mejores prácticas en las actividades productivas y el establecimiento de una Cultura Marítima sustentable que fortalezca al poder marítimo de la Nación para el bienestar del pueblo mexicano, con la coordinación y concertación de los IMN, mediante la construcción de la PNM como una política de Estado que consolida sus Objetivos Nacionales de Desarrollo y aprovecha la condición bioceánica del país, la amplitud de sus costas y ZMM.

C. Objetivos prioritarios

1. Garantizar la soberanía y la Seguridad Marítima, los derechos soberanos que corresponden al Estado mexicano, así como el mantenimiento del Estado de derecho en las ZMM, costas, puertos, recintos portuarios, terminales, marinas e instalaciones portuarias nacionales.
2. Fortalecer el Sistema Portuario Nacional para asegurar la operación efectiva, y conectividad logística y sustentable en el intercambio de bienes y servicios en las interfaces portuarias, con el fin de contribuir a la sustentabilidad nacional y la descarbonización portuaria, de conformidad con la Estrategia de Descarbonización de Puertos de México.
3. Coadyuvar al incremento del Comercio Marítimo nacional e internacional que impulse el desarrollo económico y social, integrando a toda la Nación, para hacer más efectiva la Cadena Logística Marítima y Portuaria.
4. Fortalecer a la Marina Mercante nacional para su integración con los diferentes modos de transporte, con más y mejores embarcaciones mexicanas, tripuladas por personal altamente capacitado que contribuyan al Comercio Marítimo y al desarrollo nacional.
5. Preservar las condiciones de seguridad, protección y operatividad para el desarrollo sustentable del Medio Ambiente Marino, ecosistemas marinos y costeros, biodiversidad y los servicios ecosistémicos que proveen, ante las operaciones y el uso de la infraestructura marítima y portuaria, al igual que las que se realicen en las ZMM, en virtud del cumplimiento de la normatividad y legislación establecida para las actividades productivas en materia de inocuidad de los productos marinos para consumo humano, así como las obras y actividades que pueden causar desequilibrio ecológico, considerando los enfoques preventivos de cambio climático y desarrollo sostenible.
6. Garantizar a la población el ejercicio efectivo de su derecho a la salud, a la economía social, a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar, así como la protección al consumidor y la implementación de medidas al combate del mercado ilícito, con énfasis en combustibles y contrabando, que restrinjan la importación de mercancías que se utilizan para alterar o adulterar los petrolíferos e hidrocarburos, así como adoptar las medidas necesarias para combatir el fenómeno de ilicitud antes descrito.

D. Objetivos transversales

1. Desarrollar y fortalecer una Cultura Marítima nacional a partir de una conciencia histórica, a través de la difusión del conocimiento de este sector y de sus beneficios sociales y económicos, con apego a la preservación de las condiciones de seguridad, protección y operatividad del Medio Ambiente Marino para su desarrollo y manejo sustentable.
2. Garantizar la Protección Marítima y Portuaria, ante amenazas que representan un riesgo a las embarcaciones y artefactos navales, en un entorno en el que se prioriza la salvaguarda de la vida humana en el mar y la prevención y atención de la contaminación del Medio Ambiente Marino.
3. Generar una conciencia marítima nacional que promueva el desarrollo y fortalecimiento de competencias para la gente de mar y contribuya a la protección, conservación y aprovechamiento sustentable de los Recursos Naturales Marinos y costeros que existen en las aguas nacionales, así como la preservación de las condiciones de seguridad, protección y operatividad del Medio Ambiente Marino para su desarrollo y manejo sustentable.
4. Establecer los medios necesarios para la modernización de los astilleros, impulsar la renovación de la flota mercante mexicana, así como la Industria Naval a través de la construcción, reparación, mantenimiento, conversión y desguace de embarcaciones nacionales e internacionales con criterios de economía circular y doble materialidad.

5. Contribuir a que las mercancías que se importan y que se utilizan para realizar actividades en las diversas industrias cumplan con las especificaciones establecidas en la normativa en materia de seguridad industrial, seguridad operativa y de protección al medio ambiente, para evitar riesgos inminentes de exposición a la población a altos índices de contaminación ambiental en aire, agua y suelo, en perjuicio del interés general, erradicando prácticas ilícitas o irregulares que puedan propiciar el mercado ilícito de combustibles y el contrabando de gasolina, diésel e hidrocarburos.
6. Impulsar y promover el Turismo Náutico, el desarrollo equilibrado de los destinos turísticos de México y la diversificación de mercados turísticos a nivel nacional, con un enfoque sostenible.
7. Fortalecer la coordinación y cooperación entre las dependencias de la APF y sus diferentes sectores para facilitar la implementación de acciones de esta política.
8. Proponer a través de sus integrantes dentro del ámbito de su competencia, la normativa nacional que permita la implementación y cumplimiento de la totalidad de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, así como de otros tratados internacionales en materia del derecho del mar y marítimo de las que México es parte.

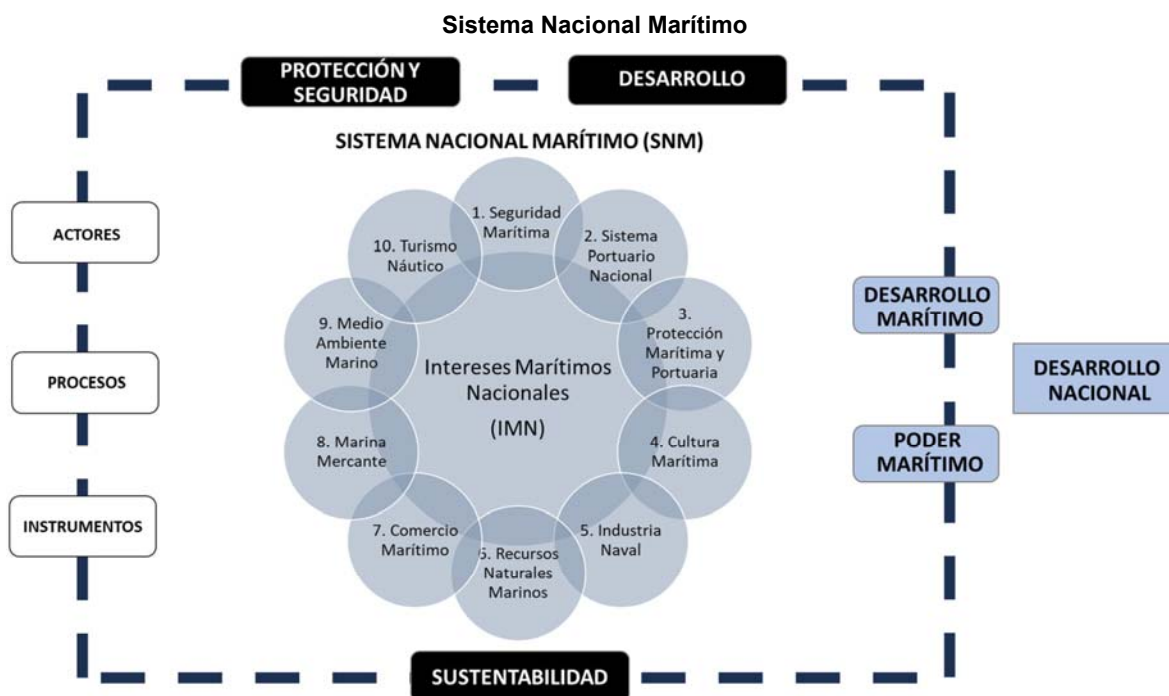
IV. ELEMENTOS Y CONCEPTOS DE UN SISTEMA NACIONAL MARÍTIMO

La Política Nacional Marítima (PNM) concibe el Sistema Nacional Marítimo (SNM) como un conjunto dinámico e interconectado de actores, procesos e instrumentos que promueven la protección, seguridad, desarrollo y sustentabilidad de los Intereses Marítimos Nacionales (IMN). Este sistema tiene como objetivo fundamental fortalecer el Poder Marítimo de México y alcanzar un Desarrollo Marítimo Nacional sostenible e integral, con una visión prospectiva hacia el año 2045.

Esta concepción sistémica del sector marítimo nacional promueve la identificación de sus elementos e interrelaciones actuales y futuras. La oportunidad de identificar al sector marítimo como sistema tiene como objeto la gestión y el análisis de la complejidad de lo que este representa.

La Figura 1 muestra la vinculación al interior del SNM, donde se destaca el supuesto estratégico de la interrelación entre el *Poder Marítimo*, el *Poder Naval* y los *Intereses Marítimos Nacionales*. Cada elemento mantiene los actores, procesos e instrumentos necesarios para que los IMN se interrelacionen con las medidas de protección y seguridad y, de esta manera, impulsen el desarrollo nacional y el Desarrollo Marítimo Nacional, ello fortalecerá el Poder Marítimo mexicano y mantendrá un alto grado de sustentabilidad, lo cual permitirá la retroalimentación del sistema en su conjunto. El supuesto de desarrollo con seguridad se conserva íntegramente en el sistema.

Figura 1



V. LOS INTERESES MARÍTIMOS NACIONALES

Los IMN sujetos a esta Política Nacional Marítima, son los siguientes:

Interés	Definición
Seguridad Marítima	Condición mediante la cual el Estado mexicano garantiza que las actividades humanas en las ZMM se llevan a cabo en un entorno que vigila, protege y salvaguarda la vida humana y bienes en el mar; la Seguridad Marítima se encuentra regulada por un marco jurídico nacional armonizado con el derecho internacional.
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.
Protección Marítima y Portuaria	Condición mediante la cual el Estado mexicano garantiza que las actividades relacionadas con el aprovechamiento económico 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.
Cultura Marítima	Factor social que integra a la conciencia marítima nacional, la difusión del entorno marítimo, los conocimientos, las prácticas, las tradiciones, las competencias marítimas y los objetos tangibles vinculados con el mar, que constituyen la base de interacción y del desarrollo.
Industria Naval	Actividades económicas enfocadas en la investigación, diseño, construcción, reparación, mantenimiento, desguace y reciclaje de embarcaciones o artefactos navales, que involucra aspectos metalmecánicos, tecnológicos, logísticos, normativos y legales, que se llevan a cabo con infraestructura especializada y personal calificado.
Recursos Naturales Marinos	Recursos vivos y no vivos, presentes y potenciales, en las ZMM, susceptibles a su aprovechamiento con criterios sustentables, principalmente por las actividades generadoras de empleos y recursos económicos para el Estado mexicano. México ejerce soberanía o derechos soberanos sobre estos recursos en las distintas ZMM, de conformidad con el derecho internacional.
Comercio Marítimo	Actividad económica que comprende el intercambio de mercancías, bienes y servicios por vía marítima, basada en criterios de facilitación, fortalecimiento, oferta y demanda, a través de embarcaciones e infraestructura portuaria, así como de conexiones complementarias con otros modos de transporte.
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 ZMM.
Medio Ambiente Marino	Componentes, condiciones y factores físicos, químicos, geológicos y biológicos que interactúan y determinan la productividad, estado, condición y calidad del ecosistema marino y costero, las aguas de los mares y océano y el espacio aéreo sobre esas aguas, así como el fondo marino, el fondo oceánico y su subsuelo.
Turismo Náutico	Actividades que se realizan en contacto con el entorno acuático, aprovechando el medio ambiente natural, los ecosistemas y los puertos mexicanos, mediante distintas formas de turismo con criterios de sustentabilidad y apego a la normatividad ambiental. Incluye la navegación que con fines recreativos o deportivos se realiza en las vías navegables con embarcaciones menores de recreo y deportivas, sea para uso particular o con fines comerciales para brindar servicios a terceros.

De acuerdo con la Misión, Visión y Objetivos de esta PNM en su construcción como política de Estado, dichos intereses generan la oportunidad de articular y construir un sistema de organización que impulse el esfuerzo de la Federación, las entidades federativas y municipios, junto con el Poder Marítimo y Naval, en coordinación con las atribuciones y funciones gubernamentales federales y locales, transformándolas de manera estratégica y democrática, que consolida al Estado mexicano en beneficio del pueblo.

La realidad compleja del mar, asociada con los escenarios emergentes, se entiende a partir del análisis estructural de los IMN, donde es posible analizar su influencia directa e indirecta por cada IMN con los demás, con visión a largo plazo.

Del resultado de una evaluación de influencia y dependencia de los IMN, se establecen las siguientes relaciones que deberán verse como esfuerzos directos y transversales a lograr, con un propósito que trasciende la particular suma de las visiones y estrategias específicas de cada IMN, de conformidad a la Tabla 1.

Tabla 1

INTERESES MARÍTIMOS NACIONALES Y CONTRIBUCIONES DIRECTAS E INDIRECTAS

Interés Marítimo Nacional	Contribución e influencia directa	Contribución e influencia indirecta
1. Seguridad Marítima	• Industria Naval • Turismo Náutico • Protección Marítima y Portuaria • Medio Ambiente Marino • Marina Mercante • Comercio Marítimo	• Recursos Naturales Marinos • Sistema Portuario Nacional • Cultura Marítima
2. Sistema Portuario Nacional	• Comercio Marítimo • Marina Mercante • Protección Marítima y Portuaria • Medio Ambiente Marino	• Seguridad Marítima • Industria Naval • Turismo Náutico • Recursos Naturales Marinos • Cultura Marítima
3. Protección Marítima y Portuaria	• Sistema Portuario Nacional • Seguridad Marítima • Comercio Marítimo • Marina Mercante	• Industria Naval • Turismo Náutico • Recursos Naturales Marinos • Cultura Marítima • Medio Ambiente Marino
4. Cultura Marítima	• Recursos Naturales Marinos • Medio Ambiente Marino • Marina Mercante	• Sistema Portuario Nacional • Protección Marítima y Portuaria • Seguridad Marítima • Comercio Marítimo • Industria Naval • Turismo Náutico
5. Industria Naval	• Turismo Náutico • Seguridad Marítima • Comercio Marítimo • Marina Mercante	• Recursos Naturales Marinos • Medio Ambiente Marino • Sistema Portuario Nacional • Protección Marítima y Portuaria • Cultura Marítima
6. Recursos Naturales Marinos	• Industria Naval • Medio Ambiente Marino • Marina Mercante	• Turismo Náutico • Seguridad Marítima • Comercio Marítimo • Sistema Portuario Nacional • Protección Marítima y Portuaria • Cultura Marítima
7. Comercio Marítimo	• Sistema Portuario Nacional • Marina Mercante	• Protección Marítima y Portuaria • Seguridad Marítima • Industria Naval • Turismo Náutico • Medio Ambiente Marino • Cultura Marítima

Interés Marítimo Nacional	Contribución e influencia directa	Contribución e influencia indirecta
8. Marina Mercante	- Comercio Marítimo - Sistema Portuario Nacional - Industria Naval	- Protección Marítima y Portuaria - Seguridad Marítima - Recursos Naturales Marinos - Medio Ambiente Marino - Cultura Marítima - Turismo Náutico
9. Medio Ambiente Marino	- Protección Marítima y Portuaria - Sistema Portuario Nacional - Recursos Naturales Marinos	- Comercio Marítimo - Marina Mercante - Industria Naval - Seguridad Marítima - Cultura Marítima - Turismo Náutico
10. Turismo Náutico	- Cultura Marítima - Medio Ambiente Marino	- Protección Marítima y Portuaria - Sistema Portuario Nacional - Industria Naval - Recursos Naturales Marinos - Comercio Marítimo - Marina Mercante

A. Situación actual

El objetivo de la **Seguridad Marítima** radica en reducir los riesgos a las embarcaciones, artefactos navales, tripulaciones y en general a todas las actividades de aprovechamiento de las vías generales de comunicación por agua que se realizan en las ZMM. Lo anterior se logra reduciendo la ocurrencia de accidentes, incidentes y contaminación del Medio Ambiente Marino. En consecuencia, se minimizan las afectaciones económicas a las personas usuarias y propietarias y se favorece el prestigio del Estado en el contexto internacional. Otros beneficios asociados incluyen la protección y salvaguarda de la vida humana en el mar, la protección del medio ambiente y el aprovechamiento e inocuidad de los productos, así como la seguridad de la navegación y certeza para el sector marítimo mexicano. Adicionalmente se cumple con las obligaciones adquiridas mediante los convenios internacionales de los que el Estado mexicano es parte.

En la actualidad, el Estado mexicano requiere incrementar sus capacidades para atender y cumplir tales compromisos y obligaciones. Al conseguirlo, contribuirá significativamente con el Desarrollo Marítimo Nacional, la protección del medio ambiente y favorecerá el Comercio Marítimo para la prosperidad de la Nación.

El Estado mexicano reconoce que el transporte por vías generales de comunicación por agua constituye el medio más eficiente, eficaz, rentable, seguro y de bajo costo para el movimiento de mercancías, por lo que es de suma importancia garantizar que se lleve a cabo en condiciones óptimas de seguridad.

Por su parte, el **Sistema Portuario Nacional** actualmente cuenta con 103 puertos y 15 terminales marítimas¹ que desempeñan un papel fundamental en el desarrollo económico nacional. Este sistema representa la puerta para las importaciones y exportaciones, para el movimiento del petróleo y sus derivados, así como para la operación de plataformas logísticas de importantes industrias tales como la química, de energía, minería, pesca y turismo, entre otras. En este contexto, de acuerdo con el "Informe Estadístico de los puertos mexicanos 2022" de la Dirección General de Puertos; de enero a septiembre de ese año, a través de este sistema se han movilizado 219 millones de toneladas de carga².

¹ Secretaría de Marina (2024). *Sistema Portuario Nacional*. [Archivo PDF]. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/927193/MapaPuertosCGPMM_OK18_70x50Baja.pdf

² Secretaría de Marina (2022). *Informe estadístico de los puertos de México 2022*. (<https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/acciones-y-programas/informe-estadistico-de-los-puertos-de-mexico-2022?state=published>) (<https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/acciones-y-programas/informe-estadistico-de-los-puertos-de-mexico-2022?state=published>)

Lo anterior, muestra de igual forma la relevancia del Sistema Portuario en el desarrollo del Comercio Marítimo y, por ende, de la Marina Mercante. Por tanto, con el fin de favorecerlos y a la vez fomentar el desarrollo económico del país, se requiere desarrollar y modernizar la infraestructura portuaria y a la par, se debe garantizar que la gestión del sistema sea competitiva y eficiente.

Con el objetivo de generar certidumbre en el desarrollo económico nacional, es preciso que durante las importaciones como parte de la etapa de la cadena de valor de la industria, se cumpla con el marco jurídico aplicable, entre otras materias, en el ámbito administrativo, de comercio exterior, energético, fiscal y ambiental, para garantizar la seguridad operativa, industrial y de protección al medio ambiente. Lo anterior, dado que el Estado mexicano ha identificado que se importan diversas mercancías para alterar o adulterar petrolíferos, tales como la gasolina y el diésel, en contravención de la normativa aplicable y del interés público y social.

De particular importancia resulta el desarrollo del proyecto del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, que materializa el aprovechamiento de la condición bioceánica que enlaza a México con el mundo que, junto con la interconectividad, tales como nodos y escaleras náuticas, fortalecen al Sistema Portuario Nacional.

En cuanto a la **Protección Marítima y Portuaria**, el Estado mexicano se ha esforzado por fortalecer y capacitar a los actores que interactúan en ella. Se desea contar con los mecanismos apropiados que permitan implementar acciones expeditas para contrarrestar los riesgos y las amenazas marítimas, evitar el contrabando y el mercado ilícito de hidrocarburos y petrolíferos. Lo anterior, debe reflejarse en una legislación nacional que abarque todos los ámbitos de operación del sector marítimo, a fin de asegurar que las medidas que se aplican en el entorno local sean equivalentes a las desarrolladas en el ámbito internacional.

Es necesario incrementar las medidas y acciones enfocadas en prevenir o mitigar los efectos de los actos que atentan contra buques, artefactos navales, instalaciones estratégicas, personas, puertos y el Estado de derecho en general. Lo anterior es motivado para mejorar la cadena logística y operaciones de los buques e instalaciones portuarias, así como el bienestar de las personas que laboran en el sector marítimo.

Por otra parte, la necesidad de instrumentos normativos nacionales en materia de Protección Marítima y Portuaria, demanda una acción gubernamental para mitigar la incidencia delictiva contra los buques, artefactos navales e instalaciones portuarias, así como contra las personas.

En relación con la **Cultura Marítima**, se requiere impulsar canales de comunicación y programas de vinculación académica y social efectivos en materia marítima, para incrementar la participación de la población en las actividades de este sector y, de esa manera, impactar de forma positiva en la consolidación de una Cultura Marítima nacional.

Asimismo, es imperante llevar a cabo una coordinación eficiente entre las dependencias de la APF, en la que se fortalezca el diseño y desarrollo de acciones puntuales, dando prioridad a la comprensión de la relación de la población mexicana con el mar, lo que conducirá a establecer como objetivo a largo plazo el posicionamiento de México como una Nación marítima y como un referente a nivel regional e internacional.

Es fundamental que la conciencia marítima nacional, así como las creencias, costumbres, tradiciones y valores marítimos de nuestro país, sean transmitidos a la población y a las futuras generaciones. Para ello, es necesario fortalecer la coordinación entre las instituciones gubernamentales, educativas y la sociedad civil, trabajando en conjunto para promover la investigación y una difusión efectiva del entorno marítimo. Esto no solo permitirá preservar el patrimonio cultural y social marítimo, sino también beneficiará el cuidado y conservación del Medio Ambiente Marino.

Este proceso de consolidación de una Cultura Marítima debe impulsar una sólida identidad social vinculada al ámbito marítimo, aprovechando los contenidos educativos y la difusión de las actividades económicas, científicas, culturales y recreativas relacionadas con el mar y sus beneficios. Así, el Estado mexicano reorienta sus políticas económicas hacia el aprovechamiento de las ZMM como parte de su desarrollo, en el que se fomentan las tareas de la Marina Mercante, el Sistema Portuario Nacional y el Comercio Marítimo.

La **Industria Naval** está directamente vinculada a la economía marítima global. En ese contexto, cada Nación busca incorporarse a ese mercado para suplir las necesidades que surgen del ciclo de vida de las embarcaciones. Actualmente, México cuenta con infraestructura de Industria Naval que se emplea prioritariamente para proyectos gubernamentales, que van desde la construcción de buques y artefactos navales auxiliares de la industria petrolera nacional hasta la de buques de la Armada de México. El resto de los astilleros funcionan únicamente como centros de mantenimiento menor para diversas embarcaciones y artefactos navales sin incursionar en la construcción de buques de mayor porte, lo que mantiene a México al margen de la competencia internacional en este rubro.

Por ello, es necesario incrementar el conocimiento, la experiencia y la competencia técnica para impulsar la Industria Naval mexicana, a la vez que se requiere armonizar su marco jurídico para facilitar la interacción de todos los actores económicos y autoridades inmersas en su desarrollo. De ser así, se lograría también la generación de empleos directos e indirectos en el sector marítimo, que impulsen el desarrollo económico del país.

En ese contexto se plantea una oportunidad para que México se incorpore al mercado marítimo mundial de la construcción de buques y artefactos navales. Algunos de los factores que pueden favorecerlo son su posición geográfica y la potencial demanda global de buques y artefactos navales, para el transporte de diversos tipos de mercancías o para la provisión de bienes y servicios.

A fin de lograrlo, es menester contar con la infraestructura adecuada que permita atender la demanda de los buques y artefactos navales de última generación. Esto puede materializarse mediante la modernización de los astilleros existentes o la creación de nuevos.

En lo que se refiere a los **Recursos Naturales Marinos**, abarca a los recursos vivos y no vivos en las ZMM, sobre los cuales México ejerce soberanía o derechos soberanos, de conformidad con el derecho internacional; así como a los recursos naturales marinos y costeros susceptibles de exploración y explotación, que van desde los hidrocarburos hasta los recursos pesqueros. Este interés representa un medio fundamental para el desarrollo económico del Estado mexicano, y su uso y aprovechamiento debe ser sostenible, en observancia a la obligación del Estado de proteger y preservar el medio marino.

Tanto en las ZMM como en la denominada Zona (fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional) se encuentran *in situ* recursos minerales sólidos, líquidos o gaseosos, incluidos yacimientos de nódulos polimetálicos, sulfuros polimetálicos y costras de ferromanganeso ricas en cobalto, que están formados por minerales de valor estratégico³.

Los derechos e intereses de México en relación con estos recursos trastocan el ámbito geopolítico, económico y medioambiental. Por lo tanto, México mantiene una visión integral y prospectiva sobre los retos y oportunidades que el aprovechamiento de estos recursos podría representar en el futuro. Esto se realiza en cumplimiento de la obligación de proteger y preservar el medio marino de los posibles impactos de estas actividades, y garantizar que las acciones llevadas a cabo fuera de las ZMM no tengan un impacto negativo en ellas y por ende en la salud del ecosistema y humana, mediante el establecimiento de mecanismos de notificación y consulta. Lo anterior, con base en el principio precautorio y con pleno respeto al derecho nacional e internacional.

Desde una perspectiva geopolítica, hay que considerar el carácter estratégico de estos minerales y su monopolización por unos cuantos países, así como la intención de México de acelerar el desarrollo de la industria de semiconductores y la eventual posición que nuestro país tendrá en el mundo una vez que la transición hacia energías verdes sea una realidad.

En el ámbito económico, a medida que avanza el conocimiento científico y tecnológico que permita la protección eficaz del medio marino, México podría replantear la posibilidad de realizar o patrocinar actividades de minería submarina, con base en la legislación nacional e internacional vigente, con atención al impacto que estas actividades podrían tener en la producción y exportación de los metales que se obtienen en territorio nacional, y tomando en consideración los beneficios que se podrían obtener de los mecanismos que se establezcan en el ámbito internacional para minimizar estos efectos. Además, México deberá evaluar la posibilidad del desarrollo de industrias conexas, tal como la reactivación de puertos y el uso del corredor interoceánico para el transporte de los minerales extraídos.

México deberá desarrollar una serie de estrategias que asistan en el desarrollo de este interés, como el uso de los mecanismos para el reparto justo y equitativo de los beneficios que se obtengan de las actividades que podrían desarrollarse en los fondos marinos más allá de la jurisdicción nacional, mecanismos para proteger los recursos transfronterizos que se comparten entre las ZMM y la Zona o las zonas marinas de otros Estados, así como impulsar y aprovechar los beneficios que se deriven de la investigación científica marina, la creación de capacidades y de la transferencia de tecnología en el marco de los foros internacionales pertinentes.

La producción petrolera enfrenta retos asociados como son: el fomento a la investigación, el desarrollo y adquisición de nuevas tecnologías, el establecimiento de planes y estrategias alineadas a la política energética nacional, así como la adecuación del marco jurídico de la industria energética a los requerimientos en materia de seguridad y cuidado al medio ambiente.

³ Secretaría General de la Organización de las Naciones Unidas (1983). *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. [Archivo PDF]. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

En lo que respecta al sector pesquero y acuícola, su importancia reside en ser fuente de alimentos para la población en general, y de empleo e ingresos para las comunidades costeras. Derivado de monitoreo realizado por la Comisión Nacional de Acuicultura y Pesca (CONAPESCA) durante el año 2023, se identificó que de manera directa dependen de esta actividad alrededor de 300 mil personas dedicadas a la pesca y acuicultura y sus familias, subrayando que aproximadamente el 75% son pequeños productores (ribereños), quienes afrontan frecuentemente condiciones de precariedad.

Es de resaltar que con una producción pesquera y acuícola anual promedio de 1.9 millones de toneladas, nuestro país se ubica entre los principales productores a nivel mundial al ocupar el 17° lugar de acuerdo con la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO, por sus siglas en inglés). Con base en la Carta Nacional Pesquera, se reconocen un total de 589 especies marinas de importancia comercial de las cuales 318 se localizan en el Océano Pacífico y 271 provienen del Golfo de México y el Mar Caribe⁴.

Dentro de la problemática del sector pesquero y acuícola, sobresalen las actividades de Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada (INDNR), la sobreexplotación y la captura incidental de especies asociadas con régimen de protección especial, indicadas y reguladas en la legislación nacional y organismos internacionales, las cuales impactan en el pleno desarrollo de la actividad pesquera de manera sustentable; motivo por el que es necesario fortalecer y generar las condiciones de seguridad y protección en las que se consideren las acciones de inspección y vigilancia. De manera adicional, el cambio climático genera impactos significativos en las pesquerías marinas de todo el mundo, modificando la distribución y productividad de numerosas poblaciones de peces e invertebrados marinos y creando una fuente de incertidumbre y riesgo para las industrias pesqueras, las comunidades costeras y los millones de pescadores cuyos medios de vida y seguridad alimentaria dependen de la pesca⁵, por lo que es imperativo tomar las medidas pertinentes para la adaptación y mitigación en respuesta a los efectos del cambio climático.

Bajo estas condiciones y considerando el extenso litoral costero del Estado mexicano este sector aún no ha desarrollado todo su potencial, por lo que con la implementación de adecuadas políticas que contribuyan a su desarrollo sustentable se puede posicionar en un mejor lugar en beneficio de la población pesquera y acuícola.

Consecuentemente, el Gobierno de México tiene la visión estratégica de conservar y aprovechar de manera eficiente, controlada y sostenible los recursos marinos nacionales, preservando un equilibrio entre el desarrollo del sector hidrocarburos, la industrialización marina, la protección del Medio Ambiente Marino y la inocuidad de los productos, bajo un enfoque de cambio climático impulsando además la innovación en el sector pesquero, impactando positivamente en el desarrollo nacional.

Con esto, se espera que los Recursos Naturales Marinos como IMN se fortalezca y logre su consolidación, como un sector de la economía nacional, que se base en el aprovechamiento de los multicitados recursos.

El **Comercio Marítimo** representa alrededor del 80% del volumen de las mercancías que se intercambian a nivel mundial⁶. En la actualidad, en México esta actividad se concreta a través del tráfico de altura en su mayoría y por medio del tráfico de cabotaje, en menor proporción. De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en 2022 el Comercio Marítimo mexicano obtuvo el 20% del valor total de las exportaciones y se importó el 37% por mar. Es decir, más del 60% del comercio se lleva a cabo por otros medios de transporte. No obstante, la actividad marítima comercial en nuestro país representa una ventana de oportunidad para el crecimiento y desarrollo nacional.

En tal sentido, para que México incremente su participación en el Comercio Marítimo, requiere fortalecer sus capacidades para aprovechar las ventajas de este mercado. Para lograrlo, es necesario generar sinergias con los sectores productivos del país a fin de estimular la exportación a través de vías generales de comunicación por agua. Y a su vez, demandará contar con precios más competitivos que hagan atractivo al Comercio Marítimo. Aunado a lo anterior, se necesitará facilitar todos los procesos administrativos y operativos involucrados en la cadena logística, lo que se puede lograr mediante una armonización de la legislación nacional con las políticas comerciales internacionales.

⁴ Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (2022). *Peces y mariscos comerciales*. <https://www.biodiversidad.gob.mx/diversidad/alimentos/peces>. <https://www.biodiversidad.gob.mx/diversidad/alimentos/peces>

⁵ Cisneros-Mata MA, et al. (2019) *Fisheries governance in the face of climate change: Assessment of policy reform implications for Mexican fisheries*. PLoS ONE 14(10): e0222317. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0222317>

⁶ Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (2022). *Informe sobre el Transporte Marítimo 2022*. [Archivo PDF]. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022overview_es.pdf

Se necesita fomentar el Comercio Marítimo de México, aprovechando el potencial que le otorga su posición geográfica-estratégica, sus acuerdos comerciales y su infraestructura portuaria. Alcanzando lo anterior, se contribuirá al logro de los objetivos de los IMN constituidos por la Marina Mercante, el Turismo Náutico y el Medio Ambiente Marino.

La **Marina Mercante** mexicana está conformada por las personas físicas y morales, embarcaciones y artefactos navales encargados de la operación del comercio marítimo nacional e internacional, cuyos pilares fundamentales son las empresas navieras y los prestadores de servicios marítimos, así como las embarcaciones mediante las cuales se ejerce la actividad y la gente de mar.

Para impulsar la Marina Mercante mexicana, se requiere contar con un nuevo paradigma hacia una mayor participación en el comercio marítimo y aprovechamiento económico de las vías generales de comunicación por agua, como estrategias fundamentales para el desarrollo del país, incentivando con ello la creación de oportunidades de empleo para la gente de mar que resulten del incremento de la flota nacional inmersa en el comercio marítimo.

De la misma forma se requiere fortalecer la participación de las embarcaciones mexicanas en navegación de altura. En lo que respecta a la navegación de cabotaje, es importante equilibrar la participación de la flota nacional en actividades dedicadas a la industria petrolera, hacia un mayor movimiento en la carga comercial. Adicionalmente, estas acciones deberán estar enfocadas a impulsar un sistema integral de transporte que permita incrementar la participación del transporte marítimo, respecto a otros.

El Estado mexicano protege al **Medio Ambiente Marino**, mediante la acción coordinada de la CIDEMAR y en estrecha comunicación con CIMARES, gobiernos de las entidades federativas y municipios, así como la academia, sociedad civil organizada, organismos no gubernamentales y sociedad en general, que implementan programas, acciones y estrategias de ordenamiento ecológico marino, de conservación, restauración y rehabilitación, así como la investigación aplicada mediante la actualización continua de sistemas de información científica y local y recopilación de información sobre el estado que guardan los océanos, para la toma de decisiones informada en la conservación de los ecosistemas marino-costeros y su biodiversidad.

Las acciones de conservación y aprovechamiento sustentable promovidas por el gobierno buscan proteger las condiciones de los ecosistemas marinos de los efectos de las actividades antropogénicas, así como de los fenómenos naturales, entre ellos el calentamiento global, la emisión de contaminantes a la atmósfera, operaciones de dragado, pesca de arrastre, eutrofización, sobreexplotación de recursos marinos, derrames de hidrocarburos, introducción de especies invasoras, INDNR, accidentes e incidentes marítimos, contaminación por residuos principalmente plásticos, entre otras.

Por lo anterior, es necesario fortalecer el trabajo coordinado de la APF, los gobiernos estatales, municipales y la sociedad en general, para poder cumplir con los compromisos adquiridos por el país a nivel internacional, principalmente los relacionados a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, en particular con el objetivo 14 “Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos”.

En ese sentido, es necesario que sociedad y gobierno establezcan acciones que minimicen las afectaciones al Medio Ambiente Marino derivadas de las actividades antropogénicas en las ZMM, se requiere impulsar y fortalecer la investigación científica, desarrollar y fortalecer capacidades y promover el desarrollo y la transferencia de tecnología, así como la integración de los conocimientos locales y tradicionales. Esto aunado a la actualización y alineación de la legislación nacional que provean certeza jurídica en la prevención, conservación, protección y restauración de los ecosistemas marinos.

Finalmente, en materia de **Turismo Náutico**, México debe aprovechar sus aproximados 11,122 km de costas y 3,149,920 km² de Mar Territorial y ZEE, con el fin de difundir la gran variedad de ecosistemas marinos de alto valor natural, ricos en especies de flora y fauna en el que pueden desarrollarse actividades náuticas y acuáticas que constituyen una oferta atractiva de ecoturismo acuático y Turismo Náutico deportivo nacional e internacional. También, la industria de cruceros debe aprovechar las riquezas arqueológicas, culturales y gastronómicas para generar beneficios a la economía nacional, en equilibrio con la naturaleza, manteniendo el liderazgo mundial en este sector.

Observando, de forma paralela, que por medio de las Áreas Naturales Protegidas (ANP) de competencia de la Federación, se cubren un área de conservación de 70,794,424 hectáreas, equivalente al 22.47% de la superficie marina del territorio nacional⁷, por lo que, se vuelve esencial orientar las actividades náuticas y acuáticas hacia la sustentabilidad, conservando la diversidad biológica y los servicios ecosistémicos que proporcionan las ANP, y que son patrimonio de la población mexicana.

Deben impulsarse de manera sustentable las actividades náuticas y acuáticas como la navegación deportiva, la navegación a vela, los paseos en embarcaciones que ofrecen servicios integrales para esparcimiento y diversión, la observación de flora y fauna, el buceo, el snorkel, la pesca deportiva y recreativa, el canotaje, el rafting, el kayak, las motos acuáticas, el esquí acuático y el *flysurf* que, entre otros, contribuyen a las economías locales y ribereñas.

B. Prospectivas y Estrategias de los IMN

El sector marítimo mexicano es concebido como un sistema cuyos elementos y componentes interactúan para reforzar y asegurar el alcance de sus propios objetivos. Los componentes de este sistema son los IMN, cada uno con sus propias prospectivas estratégicas, los cuales están interrelacionadas entre sí. En esta lógica de coordinación entre la Federación, las entidades federativas y los municipios, así como con la sociedad en general, se habrán de incorporar las propuestas y proyectos locales, que fortalezcan la visión y estrategia de la PNM, que establece el 2045 como año de referencia para su construcción.

1. Seguridad Marítima

a. Prospectiva

Para el año 2045, el Estado mexicano habrá consolidado un sistema de Seguridad Marítima, con el objeto de salvaguardar, de manera permanente, la vida humana en el mar.

b. Estrategias

- 1) Promover la adecuación del marco jurídico nacional con el fin de garantizar que la normatividad en materia de Seguridad Marítima se aplique a todo tipo de embarcaciones y artefactos navales.
- 2) Impulsar la coordinación interinstitucional para la asignación de recursos presupuestarios para fortalecer el ejercicio de la AMN en materia de Seguridad Marítima, en términos de las disposiciones jurídico-presupuestarias correspondientes.
- 3) Modernizar los sistemas y servicios de la Seguridad Marítima en los puertos nacionales y las ZMM, a fin de coadyuvar en la prevención para evitar el contrabando, importaciones y comercio ilícito de hidrocarburos y petrolíferos, así como garantizar la salvaguarda de la vida humana en el mar.
- 4) Fortalecer, a través de la instancia competente, las inspecciones de Seguridad Marítima del Estado Rector del Puerto y de Bandera para evitar la navegación de buques y artefactos navales deficientes o que realicen malas prácticas en las ZMM.
- 5) Incentivar a las empresas navieras mexicanas para la modernización de sus flotas a fin de que cumplan con los estándares de Seguridad Marítima y ambiental.
- 6) Fomentar una cultura honesta y transparente del servicio público a fin de evitar las malas prácticas en el ámbito de la Seguridad Marítima que puedan dar lugar a actos de corrupción.
- 7) Fortalecer el programa de desarrollo del servicio de búsqueda y rescate a fin de ampliar su cobertura en las ZMM.
- 8) Implementar acciones para alcanzar los estándares de Seguridad Marítima requeridos por los memorándums regionales en materia de Estado Rector del Puerto y demás acuerdos.
- 9) Incrementar la cultura de seguridad entre la comunidad marítima con el fin de reducir el índice de accidentes e incidentes marítimos.
- 10) Fortalecer y formular, dentro de su ámbito de competencia, medidas de prevención y adaptación a los impactos del cambio climático para la población, infraestructura y sistemas de servicios estratégicos ubicados en zonas costeras.
- 11) Incorporar el enfoque de la Gestión Integral del Riesgo para la protección de las personas, su patrimonio y los recursos naturales en función de los fenómenos naturales vinculados al mar que puedan afectarlos.

⁷ Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (2024). *Áreas Naturales Protegidas decretadas*. http://sig.conanp.gob.mx/website/pagsig/datos_anp.htm. http://sig.conanp.gob.mx/website/pagsig/datos_anp.htm

2. Sistema Portuario Nacional

a. Prospectiva

Para el año 2045, México contará con un Sistema Portuario Nacional moderno, competitivo y sustentable, adaptado a los desafíos de la logística global. Este sistema optimizará los recursos públicos y promoverá la inversión privada, contribuyendo al fortalecimiento de la Marina Mercante y al impulso del Comercio Marítimo, con un enfoque en la descarbonización y la eficiencia.

b. Estrategias

- 1) Establecer un programa de modernización continua del Sistema Portuario Nacional, considerando escenarios de cambio climático y de sostenibilidad energética, a fin de que el sistema sea competitivo y capaz de adaptarse a las demandas del Comercio Marítimo.
- 2) Concientizar a la APF y la sociedad acerca de los beneficios que el Sistema Portuario Nacional ofrece al Comercio Marítimo, a fin de incentivar la captación de recursos que impulsen el sector portuario.
- 3) Priorizar el transporte marítimo de mercancías para incrementar el uso de los puertos nacionales e incentivar el cabotaje.
- 4) Incrementar las capacidades de dragado del Estado mexicano a fin de ofrecer servicios de calidad y competitivos.
- 5) Fomentar una cultura honesta y transparente del servicio público a fin de evitar las malas prácticas en el ámbito portuario que puedan dar lugar a actos de corrupción.
- 6) Desarrollar actividades productivas concernientes al Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y todos los nodos de interconectividad.
- 7) Eficientar y en su caso desarrollar la infraestructura y los sistemas de movilidad y transferencia de transporte de personas y productos a través de otros sistemas de transporte como son: ferroviario, carretero, aéreo, fluvial, etc.

3. Protección Marítima y Portuaria

a. Prospectiva

Para el año 2045, el Estado mexicano garantizará que la Protección Marítima y Portuaria en todas las actividades relacionadas con el aprovechamiento económico sustentable de las ZMM y la operación del Sistema Portuario Nacional, se lleven a cabo bajo condiciones aceptables ante los efectos de los riesgos y las amenazas que enfrenta el sector marítimo, regulado por un marco normativo nacional armonizado con los instrumentos internacionales.

b. Estrategias

- 1) Incrementar las capacidades del Estado en materia de Protección Marítima y Portuaria, en términos cibernéticos, de capacitación y de coordinación interinstitucional, a fin de minimizar los riesgos y amenazas que afectan al sector marítimo.
- 2) Promover las reformas legales necesarias a fin de armonizar el contenido del marco jurídico nacional en materia de Protección Marítima y Portuaria establecidos en el derecho marítimo internacional.
- 3) Incrementar la difusión de los procesos administrativos que atiende la AMN en materia de Protección Marítima y Portuaria, con el fin de fortalecer la gestoría de la comunidad marítima y portuaria.
- 4) Fomentar la cooperación técnica internacional para mejorar las capacidades tecnológicas en los procesos administrativos en materia de Protección Marítima y Portuaria.
- 5) Concientizar al sector marítimo sobre la importancia de la Protección Marítima y Portuaria para facilitar la aplicación y cumplimiento del régimen normativo y minimizar los riesgos asociados a la actividad marítima-portuaria.
- 6) Otorgar certidumbre y transparencia en un ambiente controlado que contribuya a evitar el contrabando y el mercado ilícito de hidrocarburos y petrolíferos.

4. Cultura Marítima

a. Prospectiva

Para el año 2045, el Estado mexicano habrá desarrollado una Cultura Marítima nacional ampliamente difundida. Esta se basará en una conciencia marítima que fomentará la participación y el desarrollo humano incluyente en actividades del mar, impactando significativamente el desarrollo de la Marina Mercante, el Sistema Portuario Nacional y el Comercio Marítimo. Además, se priorizará la conservación del medio ambiente marino.

b. Estrategias

- 1) Promover la Cultura Marítima a nivel nacional a través de diferentes medios de comunicación, como un compromiso con las y los mexicanos, a fin de permear en la población el quehacer del sector marítimo.
- 2) Mejorar la proyección de los valores marítimos mexicanos a través de sus representaciones en los organismos internacionales; a fin de fortalecer la Cultura Marítima nacional.
- 3) Fortalecer el sistema educativo nacional, en todos los niveles, que cubra el abanico de conocimientos básicos, a fin de conservar y manejar adecuadamente el ámbito marítimo y los recursos marinos.
- 4) Implementar programas de estudio de educación básica para inculcar a la población una identidad, conciencia y valores marítimos, así como el cuidado al Medio Ambiente Marino.
- 5) Promover apoyos económicos para impulsar la participación proactiva de la sociedad en el desarrollo de actividades comerciales, investigación, protección, restauración y desarrollo del sector marítimo.
- 6) Fomentar, difundir y capacitar a las comunidades costeras, con perspectiva de género para proteger, preservar, conservar y utilizar de forma sostenible los Recursos Naturales Marinos dentro de su área de influencia.

5. Industria Naval

a. Prospectiva

Para el año 2045, México habrá consolidado la Industria Naval como una actividad sostenible, competitiva y socialmente responsable, que contribuirá al fortalecimiento del Poder Marítimo del Estado mexicano y a la prosperidad nacional. Esta industria contará con infraestructura especializada en astilleros modernos y eficientes, operando con alta competencia técnica, junto con una industria auxiliar robusta y fortalecida, dentro de un marco jurídico armonizado con la normatividad internacional.

b. Estrategias

- 1) Modernizar la industria naval mexicana mediante inversiones estratégicas, con el objetivo de ofrecer servicios de alta calidad y tecnología avanzada en la construcción, desarrollo, reparación, mantenimiento, conversión y desguace de embarcaciones mayores y menores, así como de artefactos navales. Esta modernización se llevará a cabo siguiendo criterios de economía circular para atraer grandes proyectos a la Industria Naval.
- 2) Promover incentivos y estímulos para tener la capacidad de desarrollar con efectividad las actividades económicas derivadas de la Industria Naval, por parte del sector público y, de empresas y negocios del sector privado.
- 3) Fomentar la renovación de la flota mayor y menor mexicana, considerando las embarcaciones pesqueras, flota de dragado y de investigación oceanográfica entre otras, en los astilleros nacionales, para incentivar la actividad económica asociada a la Industria Naval.
- 4) Mejorar las condiciones de trabajo del personal técnico y operativo de la Industria Naval, a fin de evitar la fuga del capital humano y promover condiciones laborales dignas.
- 5) Fortalecer los programas de especialización y capacitación para el personal que labora en la Industria Naval, por medio de la Universidad Marítima y Portuaria de México, entre otras, a fin de modernizar el sector y fomentar el empleo.
- 6) Promover la capacitación para las empresas y las representaciones sindicales en materia de trabajo digno; libertad y democracia sindical; negociación colectiva efectiva; y la prohibición de la subcontratación, entre otros.

- 7) Impulsar la armonización, del marco jurídico nacional en materia de la Industria Naval, para que garantice la competitividad y responsabilidad social.
- 8) Fomentar a nivel nacional e internacional la Industria Naval mexicana para incentivar la economía nacional.
- 9) Generar alianzas con representaciones de industrias del exterior para facilitar la transferencia e innovación tecnológica.
- 10) Fomentar la investigación científica y el desarrollo en las áreas relacionadas al Desarrollo Marítimo Nacional.

6. Recursos Naturales Marinos

a. Prospectiva

Para el año 2045, el Estado mexicano continuará garantizando la conservación, la restauración y el aprovechamiento sostenible de los recursos marinos, integrando en sus prácticas y procesos, conforme al principio precautorio, el mejor conocimiento científico, local y tradicional y las mejores tecnologías disponibles. Con ello, se alcanzará un equilibrio entre el desarrollo sostenible, las actividades productivas generadoras de empleo y la protección del Medio Ambiente Marino, que impacte positivamente en el desarrollo nacional integral.

b. Estrategias

- 1) Fortalecer el desarrollo de la pesca y acuicultura de forma sustentable, legal y bajo buenas prácticas sanitarias, con especial atención a los ordenamientos nacionales e internacionales; y, brindar el auxilio necesario a las autoridades competentes para la protección del Medio Ambiente Marino en relación con el sector de hidrocarburos y otras actividades en pro de la economía nacional.
- 2) Desarrollar y establecer innovaciones y tecnologías, para mejorar la trazabilidad y aumentar la transparencia; fortalecer el monitoreo, el control y la vigilancia de las zonas pesqueras y escenarios de cambio climático.
- 3) Fortalecer la aplicación, actualización, vinculación y cumplimiento del marco jurídico en materia de Recursos Naturales Marinos para asegurar su aprovechamiento responsable y sustentable.
- 4) Fomentar el desarrollo de investigación científica y transferencia de tecnología en las ZMM para promover y generar conocimientos que permitan la implementación de acciones de conservación, restauración, uso y aprovechamiento de los Recursos Naturales Marinos de manera controlada y sostenible.
- 5) Participar dentro del ámbito de sus atribuciones con las autoridades competentes en la implementación de planes estratégicos respecto a los recursos minerales sólidos, líquidos o gaseosos, situados en los fondos marinos o en su subsuelo, ubicados en las ZMM y los fondos marinos más allá de la jurisdicción nacional que considere políticas de fomento de la investigación marina y elementos para un aprovechamiento responsable de los Recursos Naturales Marinos, a fin de diversificar la economía nacional hacia nuevas fuentes de recursos. Lo anterior, en concordancia con la postura de México relativa a las actividades de exploración y explotación subacuática y basada en el interés nacional, el pleno respeto al derecho nacional e internacional, así como en la protección y preservación del Medio Ambiente Marino, incluido el principio de precaución.
- 6) Promover ante las autoridades competentes la investigación y establecimiento de energía renovable oceánica que permita la descarbonización, en línea con los compromisos internacionales de México en materia de cambio climático.
- 7) Auxiliar dentro del ámbito de su competencia en la promoción de la industria de generación de energía eléctrica a través de energías limpias y renovables disponibles en las ZMM para estimular la sostenibilidad en el Desarrollo Marítimo Nacional del sector.
- 8) Cooperar en el ámbito de su competencia, en la ampliación del desarrollo del sector de hidrocarburos para incrementar la producción nacional de manera responsable con el medio ambiente.
- 9) Realizar un inventario de los Recursos Naturales Marinos que tiene México para proteger los derechos que le corresponden sobre ellos. Lo anterior, de acuerdo con el ámbito de competencia de las dependencias participantes en la CIDEMAR y, cuando corresponda, en coordinación con instancias del sector público, privado y académico.

7. Comercio Marítimo

a. Prospectiva

Para el año 2045, México habrá creado una estructura robusta que, mediante interfaces portuarias de vanguardia y conexiones ágiles con el transporte terrestre, garantizará una conectividad integral capaz de responder a las demandas del Comercio Marítimo, contribuyendo al logro de los objetivos de la Marina Mercante, el Turismo Náutico y la conservación del Medio Ambiente Marino.

b. Estrategias

- 1) Incrementar el intercambio comercial de bienes y servicios por vías generales de comunicación por agua para fomentar el Comercio Marítimo en México.
- 2) Implementar mecanismos de cooperación comercial aprovechando los acuerdos internacionales, para diversificar la actividad económica a otras regiones del mundo.
- 3) Estrechar vínculos con el sector marítimo internacional para incentivar nichos de mercado nacional.
- 4) Mejorar la proyección comercial de México ante los organismos internacionales que promueven el Comercio Marítimo, para aumentar las importaciones y exportaciones.
- 5) Aprovechar el potencial del Sistema Portuario Nacional para responder a la creciente demanda de bienes y servicios a nivel mundial.
- 6) Promover la armonización de la legislación nacional con las políticas comerciales internacionales para eficientar el Comercio Marítimo.
- 7) Mejorar los procedimientos administrativos para facilitar el Comercio Marítimo.
- 8) Incentivar esquemas de apoyo a fin de hacer más competitivos los costos del Comercio Marítimo y así estimular el transporte marítimo.

8. Marina Mercante

a. Prospectiva

Para el año 2045, México contará con una Marina Mercante suficiente y competitiva que contribuya significativamente al Comercio Marítimo, al aprovechamiento económico del mar, y al desarrollo de la gente de mar con estándares internacionales, en sinergia con las metas del Sistema Portuario Nacional, la Industria Naval y el desarrollo sustentable.

b. Estrategias

- 1) Establecer un Sistema Educativo Integral que cumpla con los estándares nacionales e internacionales para desempeñarse en el ámbito marítimo, diversificando la oferta educativa conforme a las necesidades de aprovechamiento de las ZMM y el entorno internacional.
- 2) Promover la vinculación laboral de la gente de mar mexicana a bordo de buques nacionales e internacionales, mediante el Servicio Nacional de Empleo.
- 3) Impulsar la firma de nuevos instrumentos de cooperación en materia de acceso al trabajo marítimo.
- 4) Promover la realización de un análisis de compatibilidad de la legislación mexicana con el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC, por sus siglas en inglés) de 2006, con el apoyo de los organismos internacionales y los sectores involucrados, a fin de determinar la viabilidad de que México se adhiera a dicho instrumento.
- 5) Implementar medidas que incentiven los proyectos de desarrollo de las actividades económicas vinculadas al sector marítimo portuario que impulsen a la Marina Mercante.
- 6) Promover la armonización de la legislación nacional en materia de Marina Mercante con los instrumentos internacionales de los que México es parte, para fortalecer el sector marítimo.
- 7) Desarrollar esquemas de apoyo para las líneas navieras nacionales, para disminuir la dependencia de las líneas navieras extranjeras en navegación de altura, y cubrir la totalidad de la demanda de embarcaciones en cabotaje, con embarcaciones mexicanas.

9. Medio Ambiente Marino

a. Prospectiva

Para el año 2045, México continuará garantizando la conservación y cuidado de su Medio Ambiente Marino con responsabilidad social ambiental, bajo una normatividad marítima y ambiental efectiva que garantice la protección de sus ecosistemas marinos, minimice los efectos adversos de las actividades antropogénicas y promueve el Desarrollo Marítimo sustentable.

b. Estrategias

- 1) Implementar medidas tendientes a reducir la vulnerabilidad de la infraestructura costera y marítima, ante impactos producidos por la contaminación, el fenómeno global del cambio climático y los generados por causas antropogénicas, privilegiando los enfoques de adaptación basados en ecosistemas, comunidades y reducción del riesgo de desastres, así como de soluciones basadas en la naturaleza.
- 2) Mejorar las capacidades del Estado para llevar a cabo la inspección y vigilancia de la actividad marítima, con enfoque en los requerimientos de cuidado al medio ambiente y los productos de origen marino, establecidos en la normatividad nacional e internacional.
- 3) Incrementar la coordinación entre dependencias federales, autoridades de las entidades federativas, la población local y la comunidad científica, con el fin de evitar la incidencia de contaminantes de todo tipo en las ZMM y en los productos marinos.
- 4) Reducir al mínimo las descargas y emisiones contaminantes procedentes de las actividades marítimo y portuarias de las porciones continentales insulares y fuentes terrestres.
- 5) Impulsar la firma y ratificación de los instrumentos internacionales que permitan adoptar medidas para la protección y cuidado del medio ambiente marino, así como medidas que permitan mitigar el impacto en el medio ambiente de toda la actividad marítima.
- 6) Consolidar el desarrollo e implementación de medidas para la descarbonización de la actividad marítima y portuaria, en línea con los compromisos del Acuerdo de París, y en concordancia con los demás instrumentos internacionales firmados por el Estado mexicano.
- 7) Promover ante las autoridades competentes la investigación, el desarrollo y transferencia de tecnología para la identificación, el aprovechamiento y el abastecimiento de energías alternativas a los combustibles fósiles y producción de combustibles alternativos para el transporte marítimo.
- 8) Impulsar la investigación científica del Medio Ambiente Marino, aumentando el financiamiento de proyectos orientados al conocimiento de este, para su conservación y aprovechamiento sostenible.
- 9) Mejorar la conciencia por el cuidado del medio ambiente en la sociedad, a través de la difusión y creación de programas institucionales y públicos.
- 10) Armonizar los programas de ordenamiento ecológico marítimo con los programas de ordenamiento ecológico del territorio, los programas de ordenamiento turístico del territorio, y los programas de ordenamiento territorial y los programas de desarrollo urbano, para generar congruencia entre un instrumento de ordenamiento y a otro, dada la estrecha relación, dependencia y en algunos casos afectación que existe entre el mar y el continente, en todos los sentidos.
- 11) Difundir la identificación de ecosistemas frágiles y Zonas Marinas Especialmente Sensibles para la delimitación de rutas de navegación conforme a la información disponible en los instrumentos de ordenamiento territorial.
- 12) Fortalecer las capacidades de respuesta y prevención ante derrames de hidrocarburos, mediante la implementación de protocolos internacionales, la capacitación continua de personal especializado, y la promoción de tecnologías avanzadas para la detección temprana y contención de derrames, con el objetivo de minimizar los impactos ambientales y proteger la biodiversidad marina.

- 13) Evitar la disposición de residuos al mar, a través del mejoramiento del sistema hidrológico y de la infraestructura hidráulica, vinculados a los asentamientos humanos y la industria contaminante en zonas costeras y de las corrientes de ríos con aguas contaminadas que desembocan en el mar.
- 14) Promover la descarbonización de puertos y la mitigación de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero en el ámbito marítimo en concordancia con las metas nacionales de cambio climático.

10. Turismo Náutico

a. Prospectiva

Para el año 2045, el Estado mexicano consolidará al Turismo Náutico como una de las principales fuentes de ingresos y bienestar para el fortalecimiento del turismo de crucero y el desarrollo del Turismo Náutico deportivo, científico y actividades ecoturísticas acuáticas, en un marco favorecido por la Seguridad Marítima, la Industria Naval y el Sistema Portuario Nacional, promoviendo prácticas sustentables que aseguren la preservación de los recursos marinos y costeros.

b. Estrategias

- 1) Diseñar y coordinar políticas, programas, estrategias y campañas concurrentes, con un enfoque que aseguren la preservación de los recursos marinos y costeros, en materia de oferta turística a nivel nacional e internacional para incrementar el Turismo Náutico.
- 2) Impulsar los servicios de calidad que ofrecen las marinas turísticas del país con énfasis en los países vecinos del norte, para incrementar la derrama económica por la recepción de yates.
- 3) Desarrollar e implementar una Estrategia Turística Náutica en las ANP para garantizar su conservación, aprovechamiento sustentable y desalentar los servicios no regulados.
- 4) Fomentar la declaratoria de las Zonas de Desarrollo Turístico Sustentable (ZDTS) para incrementar el turismo de aventura y las actividades ecoturísticas.
- 5) Implementar un programa de desarrollo de marinas turísticas para ampliar la oferta de servicios de calidad para embarcaciones menores de recreo y turísticas.
- 6) Fortalecer la difusión de los distintos destinos turísticos con los que cuenta México, en colaboración con las instituciones competentes, para realizar actividades de turismo de naturaleza y turismo náutico nacional, promoviendo al mismo tiempo prácticas sustentables que preserven la belleza natural y la biodiversidad de los mares y costas.
- 7) Realizar acciones concurrentes para fomentar el cumplimiento de la normatividad y estándares de calidad de los servicios de Turismo Náutico, así como realizar el fortalecimiento o la regularización de los mismos.
- 8) Generar actividades turísticas vinculadas con la planeación y el ordenamiento territorial, con el fin de minimizar los impactos al ecosistema y la afectación en los destinos turísticos vulnerables, ante los efectos del cambio climático y considerando el ciclo hidrológico de cuencas y subcuencas.
- 9) Promover el estatus de puerto de abrigo para los puertos que reciben cruceros para incrementar la derrama económica por el incremento de estancia de los cruceristas.
- 10) Fomentar la inversión pública y privada para el desarrollo de puertos, marinas, centros turísticos y zonas de desarrollo turístico con un enfoque sustentable, que ofrezca servicios competitivos para el crecimiento del Turismo Náutico.
- 11) Vigilar el cumplimiento irrestricto de los Programas de Manejo de las ANP de competencia de la Federación abiertas al público, que se encuentren en territorio insular de nuestro país y armonizar las legislaciones en materia de turismo sustentable.
- 12) Implementar las acciones necesarias que fortalezcan las capacidades de las personas que conviven en las inmediaciones de puertos y marinas turísticas, con principios de inclusión para impulsar su calidad de vida.

VI. VINCULACIÓN DE LA POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA CON OTRAS POLÍTICAS NACIONALES

La CPEUM contiene los principios nacionales y fija las bases para regular el desarrollo nacional en el fomento al crecimiento económico, con la finalidad de sostener la unidad social mediante objetivos integrales, sustentables y sostenibles, para alcanzar el fortalecimiento de la soberanía nacional y el régimen democrático mediante la conducción de políticas adecuadas para promover el crecimiento económico, empleo, distribución del ingreso y la riqueza, que permita la participación individual y colectiva de la población bajo el ejercicio de las libertades reconocidas por la Carta Magna y con ello garantizar la paz, la justicia y el bienestar de la Nación.

Asimismo, para proyectar el Desarrollo Marítimo Nacional de manera sustentable, el Gobierno de México propone coordinar esfuerzos entre los diferentes componentes que integran el Poder Marítimo nacional. En ese marco, se reflejan las prioridades en materia de Política Exterior, la rectoría del Estado sobre el desarrollo, la soberanía y jurisdicción sobre los bienes propiedad de la Nación, todos estos valores arraigados en la Nación mexicana. En ese sentido, las acciones destinadas al cumplimiento de los designios que surgen de la PNM, pueden partir de políticas y estrategias emanadas de las distintas instituciones del Estado mexicano, para lo cual necesitan del apoyo y coordinación del Gobierno Federal para su implementación y armonización.

Desde 2018, se cuenta con una Política Nacional de Mares y Costas de México (PNMC), la cual tiene como objetivo mejorar la situación de las zonas marinas y costeras de México, mediante una gestión que induzca el desarrollo económico y social sin menoscabo del patrimonio natural de estas regiones. La PNMC es un parteaguas para el desarrollo de leyes en el ámbito, que toma en cuenta el desarrollo económico-social con la conservación de los ecosistemas marinos y costeros por medio de un trabajo en conjunto entre distintos entes de gobierno y la población en general, en el marco de la Comisión Intersecretarial para el Manejo Sustentable de Mares y Costas (CIMARES). La PNM reconoce los vínculos con la PNMC por lo que mediante la implementación de ambas políticas se refuerza el compromiso de conservación y manejo sostenible de nuestro espacio marino.

Por ello, la PNM se formuló, no solo para el actuar en el ámbito marítimo, dado que los impactos de las actividades marítimas repercuten en el territorio y viceversa; sino que se estableció de igual manera, de forma armonizada con otras políticas, programas, estrategias y tratados internacionales, que tienen injerencia o relación con los 10 IMN identificados por la PNM. Todo ello, para poder empatar las acciones que, en el ámbito de la Gobernabilidad, la Gobernanza, la Seguridad y Protección Marítima y Portuaria, así como la consolidación de una Cultura Marítima, se desencadenarán particularmente para el desarrollo de: la Industria Naval, del Comercio Marítimo, del Turismo Náutico y en general del Sistema Portuario Nacional, permitiendo no solo a la población costera, sino a toda la población, la posibilidad de un desarrollo integral y democrático.

A continuación, se enlistan las Políticas, Programas, Estrategias y demás instrumentos programáticos que guardan relación con la Política Nacional Marítima:

A. Políticas Generales del Estado:

1. Política Exterior.
2. Política Social.
3. Política de Seguridad y Defensa Nacionales.
4. Política de Protección y Uso Sustentable del Medio Ambiente.
5. Planeación Democrática para el Desarrollo.
6. Política Comercial Internacional.
7. Política Nacional de Mares y Costas Mexicanas.
8. Política de Ordenamiento Territorial.
9. Política Energética.

B. Políticas o Programas Gubernamentales:

1. Plan Nacional de Desarrollo.
2. Programas para el Bienestar.
3. Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.
4. Programa Especial de los Pueblos Indígenas y Afromexicano.
5. Programa Nacional de Pesca y Acuicultura.
6. Programa Nacional Hídrico.

C. Programas Sectoriales:

1. Programa Sectorial de Marina.
2. Programa Sectorial de Gobernación.
3. Programa Sectorial de Relaciones Exteriores.
4. Programa Sectorial de Seguridad y Protección Ciudadana.
5. Programa Nacional de Financiamiento del Desarrollo.
6. Programa Sectorial de Medio Ambiente y Recursos Naturales.
7. Programa Sectorial de Energía.
8. Programa Sectorial de Economía.
9. Programa Sectorial de Agricultura y Desarrollo Rural.
10. Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes.
11. Programa Sectorial de Educación.
12. Programa Sectorial de Salud.
13. Programa Sectorial de Trabajo y Previsión Social.
14. Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.
15. Programa Sectorial de Turismo.
16. Programa Sectorial de Bienestar.

D. Estrategias Nacionales:

1. Estrategia Nacional de Cambio Climático
2. Estrategia Nacional sobre Biodiversidad de México
3. Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial
4. Estrategia Nacional para la Implementación de la Agenda 2030
5. Estrategia de Instrumentación para una Economía Oceánica Sostenible en México 2021-2024.
6. Estrategia de descarbonización de puertos de México.
7. Estrategia de actividades turísticas sostenibles basados en el océano.
8. Plan de Acción Estratégico de México para el Decenio de las Naciones Unidas para las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible 2021-2030.
9. Estrategia Nacional de Pueblos Mágicos.

E. Otros instrumentos:

1. Taxonomía Sostenible de México
2. Estrategia de Implantación de los Instrumentos Internacionales en materia marítima de los que el Estado mexicano es parte contratante.
3. Tratados de Libre Comercio

La PNM tiene su actuar dentro del marco de referencia de los artículos 25 y 26, apartado A de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, donde el primero le confiere al Ejecutivo, la rectoría en el desarrollo nacional, para garantizar que éste sea integral y sustentable, fortaleciendo la soberanía nacional y el régimen democrático, fomentando la competitividad, el crecimiento económico y el empleo, contando para ello con el sector social y privado, siempre protegiendo la actividad económica de los particulares para que estos contribuyan al desarrollo económico nacional; y el segundo, que establece que dicho actuar deberá estar anclado a los procesos de planeación nacional acorde con el Plan Nacional de Desarrollo al que se sujetarán, obligatoriamente, los programas de la APF.

En ese sentido, el actuar que emane de la PNM, será concurrente con los principios para el desarrollo nacional, así como con los Objetivos Nacionales de Desarrollo, además de coordinador, con las acciones que otras instancias de gobierno ejecuten para los actores sociales y privados, ya que buscan el mismo fin.

VII. VIGENCIA Y REVISIÓN

La PNM, en su calidad de política de Estado, representa los Objetivos Nacionales de Desarrollo y de uso sustentable de las ZMM, además de explicitar, mediante la conciencia marítima nacional, la rectoría del Estado para su desarrollo, la defensa de los bienes nacionales y las garantías de seguridad que la población demanda en el aprovechamiento de su entorno marítimo.

Asimismo, incorpora una visión de Estado, destinada a la consecución y mantenimiento de los Objetivos Nacionales de Desarrollo en materia de Desarrollo Marítimo; con prospectiva al año 2045, con sus pertinentes mecanismos de revisión cada seis años, a fin de alinear las estrategias de desarrollo del gobierno en turno y los intereses nacionales coyunturales, pero manteniendo como eje rector los objetivos fundamentales de la PNM.

De conformidad con el Decreto por el que se crea la Comisión Intersecretarial para el Desarrollo Marítimo corresponde a la SEMAR como Autoridad Marítima Nacional, la coordinación de la PNM.

VIII. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Además del proceso de diseño, planeación e implementación de la PNM, de igual manera se considera un marco de seguimiento y evaluación para la medición del desempeño de los objetivos prioritarios y transversales de dicha política. La formulación de esta PNM se sustenta en la perspectiva de futuro deseado para el Sistema Nacional Marítimo en un mediano y largo plazo, que se oriente, por medio de la coordinación de la CIDEMAR, a la eficacia, eficiencia y calidad de la implementación de esta PNM.

Así, a partir de la articulación estratégica de la situación actual, los objetivos prioritarios, los objetivos transversales, las prospectivas y las estrategias por cada IMN, la PNM establecerá indicadores de gestión y resultados para el seguimiento, evaluación de los logros y cumplimiento de las metas. Por lo que, el documento que detalle la medición de estos indicadores, precisará la contribución y distribución de responsabilidades de los diversos actores que participan en la PNM, para asegurar un ejercicio eficiente, de manera que en todos los instrumentos en cuya ejecución intervienen, constituyan un esfuerzo coordinado en torno a prioridades claras y estratégicas.

La articulación estratégica de la PNM, los planes, proyectos y programas que puedan derivar, buscan ser el eje rector para coordinar el trabajo de los actores del Estado mexicano que coadyuvan al desarrollo nacional y en particular al Desarrollo Marítimo Nacional, en las que las dependencias y entes gubernamentales, en el ámbito de sus competencias, deberán de enfocarse en el logro y cumplimiento de las metas que establezcan estas.

IX. FECHA DE EMISIÓN Y FIRMA

Con fundamento en el ARTÍCULO CUARTO TRANSITORIO, del Decreto por el que se crea la Comisión Intersecretarial para el Desarrollo Marítimo publicado en el Diario Oficial de la Federación el seis de diciembre de dos mil veintitrés, la Comisión Intersecretarial para el Desarrollo Marítimo, emite la Política Nacional Marítima, el veinte de septiembre de dos mil veinticuatro, en la Ciudad de México.

Por SEMAR: Presidente de la Comisión, Secretario de Marina, **José Rafael Ojeda Durán**.- Rúbrica.- Por SEGOB: Suplente de la CIDEMAR, Coordinador de la Estrategia Institucional de la SEGOB, **Iván Herrera Zazueta**.- Rúbrica.- Por SRE: Suplente de la CIDEMAR, Directora General de Estrategia Multilateral, **Aureny Aguirre O.Sunza**.- Rúbrica.- Por SSPC: Suplente de la CIDEMAR, Titular de la Unidad de Análisis Estratégicos y Vinculación Interinstitucional de la SSPC, **María Concepción Prado García**.- Rúbrica.- Por SHCP: Suplente de la CIDEMAR, Titular de la Unidad de Evaluación del Desempeño, **Jaime Adrián Zambrano Mátar**.- Rúbrica.- Por SEMARNAT: Por SENER: Suplente de la CIDEMAR, Director de Coordinación, Análisis y Seguimiento del Sector Hidrocarburos, **Lorenzo Javier Parres Córdova**.- Rúbrica.- Por SE: Suplente de la CIDEMAR, Titular de la Unidad de Prospectiva, Planeación y Evaluación, **Abraham Rodríguez Solís**.- Rúbrica.- Por SADER: Integrante de la CIDEMAR, Secretario de Agricultura y Desarrollo Rural, **Víctor Manuel Villalobos Arámbula**.- Rúbrica.- Por SICT: Suplente de la CIDEMAR, Subsecretario de Transporte, **Rogelio Jiménez Pons Gómez**.- Rúbrica.- Por SEP: Suplente de la CIDEMAR, Directora General de Educación Tecnológica Agropecuaria y Ciencias del Mar, **Adriana Plasencia Díaz**.- Rúbrica.- Por SSA: Suplente de la CIDEMAR, Comisionado Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios, **Alejandro Ernesto Svarch Pérez**.- Rúbrica.- Por STPS: Integrante de la CIDEMAR, Secretario del Trabajo y Previsión Social, **Marath Baruch Bolaños López**.- Rúbrica.- Por SEDATU: Suplente de la CIDEMAR, Director General de Ordenamiento Territorial, **Víctor Hugo Hofmann Aguirre**.- Rúbrica.- Por SECTUR: Suplente de la CIDEMAR, Director General de Sustentabilidad Turística, **Marco Antonio Espinosa Magaña**.- Rúbrica.

ANEXO 1 METODOLOGÍA

Para la elaboración de la PNM, como una política de Estado, se han incorporado los modelos de análisis, metodología, diseño, organización y elaboración de trabajos, junto a sus tareas cotidianas de educación e investigación que aplican la Universidad Naval (UNINAV), el Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV) y el Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México (ININVESTAM). Asimismo, se ha empleado la metodología de marco lógico y los estudios de proyectos y planificación de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y las opiniones y propuestas de las Instituciones que ha invitado la SEMAR a través de la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM).

El proceso de planeación prospectiva en la formulación de la PNM establece la dirección y rumbo en un corto, mediano y largo plazo que permitirá impulsar el Desarrollo Nacional y el Desarrollo Marítimo. La elaboración de la PNM se realizó a partir de una extensa participación de la sociedad civil, sector privado, la academia y el gobierno, a través del diálogo y trabajo conjunto, lo que se tradujo en identificar la problemática y estado futuro deseado del Sistema Nacional Marítimo a través de los IMN.

Estas coordinaciones se llevaron a cabo desde 2022 y se materializaron en reuniones y deliberaciones colectivas de trabajo de la CIDEMAR y sus múltiples grupos de trabajo interdisciplinarios, delimitados por los IMN y en los cuales se agruparon a actores de la APF, asesores técnicos y académicos del ámbito público y privado.

La elaboración de la PNM se realizó desde una interrogación sistémica y sistemática del futuro deseado para el año 2045. Para la primera etapa del diseño, se utilizó el enfoque sistémico y método del análisis estructural para la construcción del Sistema Nacional Marítimo, así como la identificación de actores, instrumentos y marco normativo vinculante al sector marítimo. En una segunda etapa del diagnóstico, referente a la identificación de la problemática, se utilizó la Metodología de Marco Lógico que permitió identificar y analizar las causas y efectos presentes y futuros por cada IMN.

En la etapa de formulación estratégica, mediante un análisis prospectivo y estratégico, se definieron las visiones estratégicas al año 2045 por cada IMN, que se traducen en la identificación de estrategias, que contribuyen al logro y cumplimiento de los objetivos prioritarios y transversales de esta Política.

A. Participantes

Con el propósito de formalizar la constitución con carácter permanente de un grupo intersecretarial, se emitió el Decreto por el que se crea la Comisión Intersecretarial para el Desarrollo Marítimo, compuesto por quince Secretarías de Estado (Tabla 1), cuyo objeto es coordinar con las dependencias de la APF que integran la Comisión, implementar estrategias y acciones interinstitucionales para elaborar y emitir una política de Estado en materia marítima

Tabla 1**Secretarías de Estado de la Administración Pública Federal, que conforman la CIDEMAR**

N.P.	Secretaría de Estado
1.	Secretaría de Marina
2.	Secretaría de Gobernación
3.	Secretaría de Relaciones Exteriores
4.	Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana
5.	Secretaría de Hacienda y Crédito Público
6.	Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales
7.	Secretaría de Energía
8.	Secretaría de Economía
9.	Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural
10.	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
11.	Secretaría de Educación Pública
12.	Secretaría de Salud
13.	Secretaría del Trabajo y Previsión Social
14.	Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano
15.	Secretaría de Turismo

De igual manera, para la realización de la presente Política, se contó con la participación de los gobiernos de las entidades federativas y municipios, así como de diversos organismos gubernamentales, y de los sectores académico y privado, mismos que se mencionan en el Anexo 4 del presente documento.

El diagnóstico de la PNM, a partir del análisis del SNM, los diversos elementos y su interrelación, nos llevará a establecer diversos indicadores para cada IMN que vinculan la seguridad, el desarrollo y la sustentabilidad para la conformación de la política de Estado. Todos los IMN poseerán indicadores que permitirán evaluar el desarrollo de esta PNM.

ANEXO 2 GLOSARIO

Conciencia marítima	Construcción social que relaciona el pensamiento con la materia, la reflexión y acción de la sociedad en su conjunto, para hacer del mar de forma sostenida un pilar del desarrollo. Una conciencia marítima, es producto de una identidad nacional donde se busque resaltar el aspecto marítimo Este proceso sociocultural es orientado por aspectos históricos, étnicos, geográficos, políticos, económicos, pero centrado en la apreciación de la relación del hombre o las conexiones humanas con el mar, así como la expresión o capacidades de una sociedad para hacer uso del mar.
Intereses Marítimos	Fuentes de estabilidad, bienestar y prosperidad del Estado, que se deben al desarrollo marítimo relacionado con la flota mercante, infraestructura portuaria, industria de la construcción naval y todas aquellas que se generan en el mar.
Poder Naval	Capacidad bélica del Estado en la mar, expresada principalmente por los recursos de la Marina de Guerra o Armada de México, para alcanzar y/o preservar los Objetivos Nacionales derivados de los Objetivos Militares. Se diferencia del Poder Marítimo porque este último considera todos los recursos marítimos del Estado e incluye al Poder Naval.
Poder Marítimo	Capacidad del Estado que resulta de la suma del Poder Naval y de todos los recursos del ámbito marítimo (flota mercante, infraestructura portuaria, industria de la construcción naval, entre otras) que permite alcanzar y/o mantener los Objetivos Marítimos.
Sostenible	Se refiere a la capacidad de mantener o sostener una actividad o proceso a largo plazo sin agotar los recursos naturales disponibles a través de la implementación de técnicas de manejo. Es decir, busca encontrar un equilibrio entre las necesidades presentes y las futuras, asegurando que las generaciones venideras también puedan satisfacer sus necesidades y posibilitar un desarrollo social, ambiental y económico.
Sustentable	Uso, aprovechamiento responsable y protección de los recursos naturales mediante instrumentos de conservación y preservación que eviten su agotamiento o degradación y permitan el bienestar social, económico y cultural.

ANEXO 3 SIGLAS Y ACRÓNIMOS**SIGLAS Y ACRÓNIMOS**

AMN	Autoridad Marítima Nacional.
APF	Administración Pública Federal.
ANP	Área Natural Protegida.
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
CESNAV	Centro de Estudios Superiores Navales.
CIDEMAR	Comisión Intersecretarial para el Desarrollo Marítimo.
CIMARES	Comisión Intersecretarial para el Manejo Sustentable de Mares y Costas.
CONAPESCA	Comisión Nacional de Acuacultura y Pesca.
CONVEMAR	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
CPEUM	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
FAO	Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura.
IMCO	Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.
INEGI	Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
ININVESTAM	Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México.
IMN	Intereses Marítimos Nacionales.
INDNR	Pesca Ilegal No Declarada y No Reglamentada.
LNCM	Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
MLC	Convenio sobre el trabajo marítimo.
OMI	Organización Marítima Internacional.
ONU	Organización de las Naciones Unidas.
ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible.
PNM	Política Nacional Marítima.
SEMAR	Secretaría de Marina.
PND	Plan Nacional de Desarrollo.
PNMC	Política Nacional de Mares y Costas de México.
SNM	Sistema Nacional Marítimo.
UNINAV	Universidad Naval.
UNICAPAM	Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos.
ZEE	Zona Económica Exclusiva.
ZDTS	Zonas de Desarrollo Turístico Sustentable.
ZMM	Zonas Marinas Mexicanas.

ANEXO 4 AUTORIDADES E INSTITUCIONES PARTICIPANTES**I. Sector Gubernamental**

N.P.	DEPENDENCIAS, ENTIDADES Y ORGANISMOS
1.	Agencia Nacional de Seguridad Industrial y de Protección al Medio Ambiente del Sector Hidrocarburos
2.	Cámara de Diputados
3.	Cámara de Senadores
4.	Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios
5.	Comisión Nacional de Acuacultura y Pesca
6.	Comisión Nacional del Agua
7.	Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas
8.	Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad
9.	Consejo Nacional de Humanidades, Ciencias y Tecnologías
10.	Fondo Nacional de Fomento al Turismo
11.	Instituto Mexicano de Tecnología del Agua
12.	Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático
13.	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
14.	Instituto Mexicano de Investigación en Pesca y Acuacultura Sustentables
15.	Presidencia de la República
16.	Procuraduría Federal de Protección al Ambiente

II. Sector Académico

N.P.	ENTIDADES ACADÉMICAS
1.	Centro de Estudios Superiores Navales
2.	Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México
3.	Universidad Autónoma de Tamaulipas
4.	Universidad Nacional Autónoma de México
5.	Universidad Naval
6.	Universidad Veracruzana

III. Sector Privado

N.P.	CÁMARAS, ASOCIACIONES Y SINDICATOS
1.	Asociación Mexicana de Agentes Navieros A.C.
2.	Asociación Mexicana de Ingenieros Navales A. C.
3.	Asociación Mexicana de Marinas Turísticas
4.	Asociación Sindical de Oficiales de Máquinas de la Marina Mercante Nacional
5.	Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo
6.	Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto

ANEXO 5 BIBLIOGRAFÍA

Academia de Ingeniería México. (2017). *Desarrollo integral sostenible de innovación y tecnología de la Industria Naval y auxiliar "CORE" del Sector Marítimo PARTE 30*, Secretaría de Economía. (s/f).

Academia de Ingeniería México. (2020). *Estado del Arte y Prospectiva de la Ingeniería en México*. <https://ai.org.mx/observatorio/especialidades-de-la-ingenieria/naval/>. (s/f).

Asociación Mexicana Marinas Turísticas. (2022). *Asociación Mexicana Marinas Turísticas*. <http://ammtac.com/es/>. (s/f).

Asociación Náuticos Quintana Roo. (2022). *Asociación Náuticos Quintana Roo*. <https://nauticosquintanaroo.org/>. (s/f).

Asociación Sindical de Oficiales de Máquinas de la Marina Mercante Nacional. (ASOMMMN). (2020). *Comunicación Personal*. (s/f).

Bastida, S. N. (2017). *Proyecto Mar de Cortés Una Experiencia en Planeación Turística, Regional y Urbana*. [Tesis Maestría. México, Ciudad de México, México: UNAM]. Repositorio Institucional de la UNAM. (s/f).

Bedmar, C. L. (2006). *Evaluación financiera de la inversión en un puerto deportivo. Análisis de rentabilidad y sensibilidad*. [Tesina. Barcelona, Barcelona, España: Universitat Politècnica de Catalunya]. UPCommons. Portal de acceso abierto al conocimiento de la UPC. (s/f).

Berrones, R. (2018). *La importancia del cambio político en México y su influencia en el Gobierno y la Administración Pública*. Recuperado el 09 de septiembre de 2022. <https://es.scribd.com/document/436519388/dialnet-laimportanciadelcambiopoliticoenmexicoysuinfluenci-5073079>.

BIENESTAR. (2022). *Programas para el Bienestar*. <https://www.gob.mx/bienestar>. (s/f).

BIMCO. (2021). https://www.bimco.org/news/market_analysis/2021/20210624-world_fleet_to_grow_by_slower_in_next_5_years.

BIOFIN México. (2018). *Análisis de gasto público federal a favor de la biodiversidad en México 2006-2015*. [Archivo PDF]. https://www.biofin.org/sites/default/files/content/knowledge_products/BER_An%C3%A1lisis_Gasto_final_-_comprimido.pdf. (s/f).

Cabrieles, L. (2021). *La construcción de la conciencia marítima en México vista desde una perspectiva de la longue durée*. Revista de Estudios Marítimos y Sociales. Recuperado el 01 de septiembre de 2022. <https://estudiosmaritimossociales.org/remss/remss18/08.pdf>.

Cámara de Diputados. (2001). Comisión de Marina. *Análisis y Evaluación para la reactivación de la Marina Mercante*. <https://www.diputados.gob.mx/comisiones/marina/eventos/comeintram.htm>. (s/f).

Cámara de Diputados. 2018. *Ley General de Cambio Climático. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales*. http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGCC_130718.pdf. (s/f).

CeIBA. (2018). *Planteamientos estratégicos para la política ambiental y el desarrollo sustentable 2019-2025*. (pp. 107-108). [Archivo PDF]. https://ceiba.org.mx/publicaciones/ceiba/20180530_CEIBA_2019-2025.pdf. (s/f).

CeIBA. (2019). *Nota sobre el presupuesto de medio ambiente y recursos naturales para 2019*. [Archivo PDF]. bit.ly/2tgcs3L. (s/f).

CEMDA, *Contribución Determinada a Nivel Nacional (Actualización 2020). Recortes al sector ambiental 2013-2020*. (p. 31). [Archivo PDF] <https://www.cemda.org.mx/recortes-al-sector-ambiental/>. (s/f).

CEPAL. (2014). [Comunicado]. <https://www.cepal.org/es/comunicados/alianza-del-pacifico-ymercosurrepresentan-mas-de-80-del-comercio-exterior-regional>. (s/f).

CEPAL. (2014). *El gasto en protección ambiental en América Latina y el Caribe. Bases conceptuales y experiencia regional*. [Archivo PDF]. <http://bit.ly/2WTJ297>. (s/f).

CEPAL. (2022). *Informe Portuario 2021: las primeras señales de recuperación en el transporte marítimo internacional vía contenedores de América Latina y el Caribe*. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/47901-informe-portuario-2021-primeras-senales-recuperacion-transporte-maritimo>. (s/f).

CEPAL. (2022). *Panorama de los océanos, los mares y los recursos marinos en América Latina y el Caribe: conservación, desarrollo sostenible y mitigación del cambio climático*. [Archivo PDF]. <https://www.cepal.org/>. (s/f).

- CEPAL. (s/f). *Política tributaria y protección del medio ambiente*. <https://repositorio.cepal.org/>. (s/f).
- Cerda, R. E. (2018). *Las Marinas Turísticas y el delegado Honorario en México*. Las Marinas Turísticas y el delegado Honorario en México. México: SEMAR. (s/f).
- Cipoletta, G. (2011). Tomassian, *Principios de políticas de infraestructura, logística y movilidad basadas en la integralidad y la sostenibilidad*. Naciones Unidas. CEPAL. [Archivo PDF]. http://www.Repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6358/1/s1100796_es.pdf. (s/f).
- Cipoletta, G. y otros. (2010). *Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales*. Naciones Unidas. CEPAL. Santiago de Chile. [Archivo PDF]. http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6350/1/s1000312_es.pdf. (s/f).
- CNH. (2014). *Documento Soporte de Decisión para la selección de las áreas de exploración que puedan ser incluidos en la Ronda 1 de licitación*. Comisión Nacional de Hidrocarburos. [Archivo PDF]. <https://rondasmexico.gob.mx/media/1568/documento-soporte-de-decisi%C3%B3n.pdf>. (s/f).
- COI-UNESCO. (2018). *Cultura oceánica para todos*. UNESCO. [Archivo PDF]. <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000263062>. (s/f).
- COI-UNESCO. (2020). *Plan de ejecución. Resumen. El Decenio de las Naciones Unidas de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible (2021–2030)*. UNESCO. (s/f).
- Comisión Europea. (2013). *Puertos: motor de crecimiento*. Bruselas. [Archivo PDF]. <http://puertos.es/es-es/medioambiente/Documents/Puertos%20Motor%20de%20Crecimiento.Pdf>. (s/f).
- Comisión Nacional del Agua. (2017). *México, uno de los países con más playas distinguidas por su calidad y servicios*. México: CONAGUA. (s/f).
- Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad. (2024). *Peces y mariscos comerciales. Gobierno de México: Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad*. <https://www.biodiversidad.gob.mx/diversidad/alimentos/peces>. (s/f).
- CONAPESCA (2023). *Comunicado 2023*. (<https://www.gob.mx/conapesca/prensa/ocupa-mexico-el-14vo-lugar-a-nivel-mundial-en-produccion-pesquera?idiom=es>).
- Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. (2022). *Informe estadístico mensual. Movimiento de carga, buques y pasajeros en los puertos de México*. Enero – Agosto, 2021 – 2022 (Datos preliminares). Dirección General de Puertos de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. (s/f).
- Crucelegui, J. L. (2020). *Desafíos en la Competencia y la regulación de infraestructuras y Servicios Portuarios y del Sector de Transporte Marítimo*. UNCTAD. [Archivo PDF]. http://unctad.org/system/files/official-documents/ser-rp-2020d7_es.pdf. (s/f).
- Dávila, A. (2015). *Centros Integralmente Planeados (CIPS) en México: el proyecto turístico del FONATUR*. "QRU: Quaderns de Recerca en Urbanisme". (pp. 270-285). (s/f).
- Dirección de Delegaciones y Coordinación con Estudios Estatales. (30 de agosto de 2016). *Diagnóstico DGECyTM*. file:///F:/Pol%C3%ADtica%20Nacional%20Mar%C3%ADtima/Diagno_stico_DGECyTM.pdf. (s/f).
- Doer, O. (2011). *Políticas Portuarias*. Naciones Unidas. CEPAL. Santiago de Chile. http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6360/1/s1100939_es.pdf. (s/f).
- DOF. 2013. *Acuerdo por el que se dan a conocer las Enmiendas a los anexos I, II y V del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, Enmendado (Convenio MARPOL 73/78)*. (s/f).
- DOF. 2018. *Acuerdo mediante el cual se expide la Política Nacional de Mares y Costas de México*. Diario Oficial De La Federación. (pp. 1–25). (s/f).
- DOF. 2010. *Acuerdo por el que aprueba la Norma Técnica para la elaboración de Metadatos Geográficos*. (2010). Diario Oficial de la Federación. (s/f).
- DOF. 2020. *Programa Nacional de Pesca y Acuicultura 2020–2024*. Comisión Nacional de Acuicultura y Pesca. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5609194&fecha=30/12/2020. (s/f).
- DOF. 2020. *Programa Sectorial de Economía 2020-2024*. Secretaría de Economía. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5595481&fecha=24/06/2020. (s/f-a).
- DOF. 2021. *Programa Especial de Cambio Climático 2021-2024*. (s/f-a).

DOF. 2022. ACUERDO por el que se expide la Estrategia de Instrumentación para una Economía
Oceánica Sostenible en México 2021-2024. Secretaría de Marina.
https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5661108&fecha=12%2F08%2F2022&s=08#gsc.tab=0. (s/f).

Dryad Global. (2022). *Asaltos de piratas modernos en la Sonda de Campeche*. (s/f).

Ducruet, C. y Notteboom, T. (2012). *The worldwide maritime network of container shipping. Spatial structural and regional dynamics*. Global Networks. (s/f).

ECURED. (2022). *Discusión: Turismo náutico*.
https://www.ecured.cu/Discusi%C3%B3n:Turismo_n%C3%A1utico. (s/f).

EQUASIS. (2020). [Archivo PDF]. [https://www.equasis.Org/Fichiers/Statistique/MOA/Documents % 20 disponibles % 20 on % 20st atistics % 20 of% 20 Equasis / Equasis% 20Statistics%20-%20The%20world%20fleet%202020.pdf](https://www.equasis.Org/Fichiers/Statistique/MOA/Documents%20 disponibles%20on%20statistics%20of%20Equasis/Equasis%20Statistics%20-%20The%20world%20fleet%202020.pdf). (s/f).

Espinoza, J. (2019). (<http://naval.itmazatlan.edu.mx/>). <http://naval.itmazatlan.edu.mx>. (s/f).

Estepa, M. (2021). *Análisis de la Política Pública Sobre los Puertos de Interés General*. Marcial Pons. Barcelona. http://www.marcialpons.es/media/pdf/primeras_analisis_politica_publica_puertos.pdf. (s/f).

EXPONAV. (2022). (<https://www.exponav.org/perte-2022-proyecto-estrategico-para-la-industria-naval/?lang=en>). <https://www.exponav.org/perte-2022-proyecto-estrategico-para-la-industria-naval/?lang=en> (s/f).

FAO. (2016). *Acuerdo sobre medidas del estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada*. Edición revisada. <https://www.fao.org/3/i5469t/i5469t.pdf> (s/f).

FAO. (2020). *El estado mundial de la pesca y la acuicultura 2020*. La sostenibilidad en acción. Roma. <https://doi.org/10.4060/ca9229es> (s/f).

Federación Mexicana de Motonáuticas, A.C. (2022). *Federación Mexicana de Motonáuticas, A.C.* <https://www.federacionmexicanademotonauticas.org.mx/>. (s/f).

Fenichel, E.P., B. Milligan, I. Porras. (2020). *National Accounting for the Ocean and Ocean Economy*. Washington, DC: World Resources Institute. <https://www.oceanpanel.org/blue-papers/national-accounting-ocean-ocean-economy>. (s/f).

Fernández, P. (2019). *Environmental protection expenditure accounts*. Eurostat. Turismo Náutico. Opinión de Experto. Puerto Vallarta, Jalisco, México: Asociación Mexicana de Marinas Turísticas. Recuperado el 21 de septiembre de 2022, de <http://bit.ly/2l8NKN7> (s/f).

Fernández, P. (2022). *Turismo Náutico. Opinión de Experto*. Puerto Vallarta, Jalisco, México: Asociación Mexicana de Marinas Turísticas. (s/f).

Fernández, P., & Lomas M. (2011). *El comportamiento en Anales de Mecánica y Electricidad*, (pp. 24-29). (s/f).

FONATUR. (2001). *Gran Visión del Turismo en México 2020*. México: FONATUR. (s/f).

FONATUR. (2006). *Libro blanco proyecto Mar de Cortés*. México: FONATUR. (s/f).

FONATUR. (2022). *Destinos Turísticos de FONATUR*. <https://www.gob.mx/fonatur/acciones-y-programas/destinos-fonatur>. (s/f).

FONATUR. (2022). *MARINAS FONATUR*. <http://www.marinasfonatur.com/quienessomos.aspx?ln=es> (s/f).

Fundación Aquae. (2021, 07 diciembre). *Acciones para reducir la contaminación del agua* - Fundación Aquae. <https://www.fundacionaquae.org/wiki/reducir-contaminacion-agua/> (s/f).

García, G. (2019). *La gobernanza turística en playas certificadas de uso recreativo. Caso: Ahome y Mazatlán, Sinaloa - México*. [Tesis Doctorado. Mazatlán, Sinaloa, México UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE OCCIDENTE] Universidad Autónoma de Occidente, Doctorado en gestión del turismo. (s/f).

GIHUB. (2020). ([https:// www. github. org/ resources / showcase-projects/autonomous-shipping-ports/](https://www.github.org/resources/showcase-projects/autonomous-shipping-ports/)). [https:// www. github. org/ resources / showcase-projects/autonomous-shipping-ports/](https://www.github.org/resources/showcase-projects/autonomous-shipping-ports/). (s/f).

González B., R. E. (2020). *Escalera Náutica. Balance para la conclusión de un megaproyecto de larga data en el Mar de Cortés*. Frontera Norte. (s/f).

GREENVOYAGE. (2022). *French resource to develop a national ship emission reduction strategy*. <https://greenvoyage2050.imo.org/french-resource-to-develop-a-national-ship-emission-reduction-strategy/>. (s/f).

HACIENDA. (2019). *PPEF, Exposición de motivos*. (p. 128). [Archivo PDF]. www.ppef.hacienda.gob.mx/work/models/PPEF2019/docs/exposicion/EM_Documento_Completo.pdf (s/f).

HACIENDA. (2019). *PPEF, anexos, Ramo 16, Estrategia programática*. [Archivo PDF]. www.ppef.hacienda.gob.mx/work/models/PPEF2019/docs/16/r16_ep.pdf (s/f).

HACIENDA. (2019). *PEF. Anexo 38. de 2018. PPEF, anexos, Ramo 16, Estrategia programática*, Diario Oficial de la Federación. www.ppef.hacienda.gob.mx/work/models/PPEF2019/docs/16/r16_ep.pdf (s/f).

Haugan, P., Levin, D. Amon, M. Hemer, H. Lily, Nielsen F.. (2019). *What Role for Ocean-Based Renewable Energy and Deep Seabed Minerals in a Sustainable Future?* Washington, DC: World Resources Institute. www.oceanpanel.org/blue-papers/ocean-energy-and-mineral-sources (s/f).

HELLENIC SHIPPING NEWS. (2021). (<https://www.hellenicshippingnews.com/2022-outlook-shipbuilding-shift-towards-green-ship-technologies/>).

Hosagrahar, J. (2019). *La Cultura, Elemento Central de los ODS*. UNESCO. Recuperado 06 de septiembre de 2022. <https://es.unesco.org/courier/april-june-2017/cultura-elemento-centralods#:~:text=la%20cultura%20es%20todo%20lo,y%20sea%20inclusivo%20y%20equitativo>.

IEA. (2020). *Key World Energy Statistics 2020*. Recuperado 11 de septiembre de 2022. [Archivo PDF]. https://iea.blob.core.windows.net/assets/1b7781df-5c93-492a-acd6-01fc90388b0f/key_world_energy_statistics_2020.pdf.

IMO. (2004). Gordillo, M. *El papel de la industria auxiliar naval en el conjunto de las industrias marítimas*. Informarine, (pp. 1-5). <https://www.imo.org/es/mediacentre/meetingsummaries/paginas/msc-Default.aspx> (s/f).

IMO. (2022). *Autonomous shipping*. <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx> (s/f).

INAH. (2008). *Primer Coloquio de Estudios sobre Cultura Marítima en México*. Recuperado el 13 de septiembre de 2022. https://www.researchgate.net/publication/262711742_primer_coloquio_de_estudios_sobre_cultura_maritima_en_mexico.

INECC. (2018). *Sexta Comunicación Nacional y Segundo Informe Bienal de Actualización ante la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático*. (s/f).

INEGI. (2012). *Sistema de Cuentas Nacionales de México. Cuentas económicas y ecológicas de México 2012*. [Archivo PDF]. bit.ly/2GJbRjd. (s/f).

Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México, ININVESTAM-CESNAV-SEMAR. (2022). *Colección México y el Mar*, (siete volúmenes). (s/f).

Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2022). *Banco de Información Económica (2022)*. BIE, INEGI. (s/f).

INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA. (2024). *REQUEST FOR AN ADVISORY OPINION SUBMITTED BY THE COMMISSION OF SMALL ISLAND STATES ON CLIMATE CHANGE AND INTERNATIONAL LAW*. [Archivo PDF]. https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/31/Advisory_Opinion/C31_Adv_Op_21.05.2024_orig.pdf (s/f).

Johansson, K. (2015). *El Mar: Percepciones, lectura y contextos. Una mirada cultural a los entornos marítimos*. https://historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/el_mar/percepciones.html. (s/f).

Juárez, C. (2022, 19 abril). *Producción pesquera en México: conoce sus números*. THE LOGISTICS WORLD | Conéctate e inspírate. Recuperado el 28 de septiembre de 2022. <https://thelogisticsworld.com/manufactura/cifras-de-la-industria-asi-es-la-produccion-pesquera-en-mexico/>.

KI-MOON, B. (2008). *Los Océanos y el derecho del mar*. (Informe del Secretario General). Londres, Inglaterra: OMI. (s/f).

Kulyk. (2016). *Piracy, Hijacking and Armed Robbery against ships*. Oxford. OMI. (1965). OMI. <https://www.imo.org/es/ourwork/facilitation/pages/stowaways-default.aspx>. (s/f).

Ley de Puertos, DOF. 2021. *Ley de Puertos*, Secretaría de Marina. http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/65_191216.pdf (s/f).

Ley General de Cultura y Derechos Culturales de 2017. Diario Oficial de la Federación. Recuperado el 01 de septiembre de 2022. https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGCDC_040521.pdf.

López, J., & González, C. (2012). *Diagnóstico del sector turismo en México*. Recuperado el 8 de septiembre de 2022. <http://fundacionpreciado.org.mx/biencomun/bc204-205/numeralia.pdf>.

MINISTRY OF OCEANS AND FISHERIES. (s/f). *Building a global maritime power hub by win-win partnership between shipping and shipbuilding* – MINISTRY OF OCEANS AND FISHERIES. mof.go.kr. (s/f).

MORDOR INTELLIGENCE. (2022). (<https://mordorintelligence.com/es/industry-reports/ship-building-market>).

NOM-001-SEDATU-2021. (2022, 02 febrero). *Espacios públicos en los asentamientos humanos*. Diario Oficial de la Federación. (s/f).

NOM-002-SCT4-2013. (2014, 04 marzo) *Terminología marítima – portuaria*. Diario Oficial de la Federación. (s/f).

NOM-023-SCT4-1995. (1998, 15 diciembre). *Condiciones para el manejo y almacenamiento de mercancías peligrosas en puertos, terminales y unidades mar adentro*. Diario Oficial de la Federación. (s/f).

NOM-024-SCT4-1995, (1999, 29 diciembre). *Conexiones internacionales a tierra para sistemas contra incendios. Requisitos y especificaciones*. Diario Oficial de la Federación. (s/f).

NOM-033-SCT4-2013, (2013, 21 octubre). *Lineamientos para el ingreso de mercancías peligrosas a instalaciones portuarias*. Diario Oficial de la Federación. (s/f).

OCEAN PANEL. (s/f) *World Resources Institute*. Washington, DC. www.oceanpanel.org/ocean-solutions. (s/f).

OMI. (2010, 18 enero). *Piracy and armed robbery* (<http://www.imo.org/es/ourwork/security/piracyarmedrobbery/documents/1025.pdf>).

OMI. (2017, 16 junio). *Guía sobre la protección marítima y el código PBIP*. Londres: OMI. 2012. <https://www.imo.org/es/ourwork/security/paginas/cyber-security.aspx>. (s/f).

OMI. (2021). *Guía No.1 Evaluación de las emisiones portuarias*. Proyecto Green Voyage 2050. (s/f).

OMI. (2021, 01 enero). *Riesgo cibernético marítimo*. OMI. <https://www.imo.org/es/ourwork/security/paginas/cybersecurity.aspx> (s/f).

ONU, Consejo Económico y Social (2009). *Observación general N° 21, Derecho de toda persona a participar en la vida cultural*. Recuperado 05 de septiembre de 2022, <https://www.refworld.org/es/publisher/CESCR/GENERAL,,4ed35beb2,0.html>

Organización de las Naciones sobre Comercio y Desarrollo, UNCTAD. (2021). *Estadísticas de Transporte Marítimo 2021*. <https://unctad.org/>. (s/f).

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. (2017). *Estudio de la Política Turística de México*. México: SECTUR. (s/f).

Oxford Economics. (2015). *The economic value of the EU shipping industry-update*. A Report for the European Community Shipowners' Association (ECSA) Oxford, england:Oxford Economics. (s/f).

Perea L. (s/f). *El futuro del Desarrollo Marítimo y Portuario de México*. CESNAV/UNINAV. (s/f).

Pires Jr, F. L. (2009). *Shipbuilding performance benchmarking*. International journal of business performance management, (pp. 216-235). (s/f).

Porto, A., Barbosa, R. A., Cohen, J., Suárez, D., Mercado, N., & Salas, K. (2017). *Estrategias para el desarrollo sostenible del sector portuario en el Caribe Colombiano*. Revista Espacios. [Archivo PDF]. <https://www.revistaespacios.com/a17v38n22/a17v38n21p32.pdf>. (s/f).

Quesada M. (UNESCO-COI), A. I.-C.-C. (2021). *La participación pública en el desarrollo de las políticas marinas. Planificación Espacial Marina Global*. París, Francia: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. (s/f).

Ramírez, D. (2022). *Autotransporte y Marítimo no recuperan volúmenes pre pandemia*. Revista T21. <https://t21.com.mx/terrestre-2022-07-27-autotransporte-maritimo-no-recuperan-volumenes-prepandemia-revelan-datos-sict/>. (s/f).

Reglamento Interior de la Secretaría de Marina, DOF. 2017. *Reglamento Interior de la Secretaría de Marina*. México: Honorable Consejo de la Unión. (s/f).

Research and Markets. (2022). Ship building global market report. (www.researchandmarkets.com/reports/5591909/ship-building-global-market)

Revista de MARINA de Chile. (1991). *Cultura Naval y Marítima*. Recuperado 06 de septiembre de 2022, <https://revistamarina.cl/revistas/1991/2/msepulvedam-2.pdf>. (s/f).

Reyes, J. (2022). Contralínea. Obtenido de *Litorales de México, claves para el narcotráfico internacional*. <https://contralineacom.mx/interno/semana/litorales-demexico-claves-para-el-narcotrafico-internacional/>. (s/f).

Sánchez, R. (2007, julio). *Empleo e infraestructura portuaria: Un modelo de abordaje*. Boletín. Ed No. 251. Naciones Unidas. CEPAL. http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/711362/36048/1/fal250i_es.pdf. (s/f).

Sánchez, R. y otros. (2015). *Transporte marítimo y puertos: Desafíos y oportunidades en busca de un desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe*. Naciones Unidas. CEPAL. http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39708/1/s1501003_es.pdf. (s/f).

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2019). *Anuario Estadístico del Sector Comunicaciones y Transportes*. (s/f).

Secretaría de Cultura. (2020). *PROGRAMA Sectorial de Cultura 2020-2024*. Diario Oficial de la Federación. Recuperado 10 de septiembre de 2022. https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5596142&fecha=03/07/2020#gsc.tab=0.

Secretaría de Hacienda. (2019). *Anexo Programas y Proyectos de Inversión del Ramo 16, PPEF 2019*. www.pef.hacienda.gob.mx/work/models/PEF2019/docs/16/r16_pir.pdf (s/f).

Secretaría de Marina (2019). *Candidatura de México al Consejo de la Organización Marítima Internacional (OMI), categoría "C", período 2020-2021*. Aide-Mémoire [Archivo PDF]. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/477537/Aide_Memoire.pdf

Secretaría de Marina. (2021). *Servicios de Transporte Marítimo regular en México 2020*. (s/f).

Secretaría de Marina. (2022). *Estación Naval de Búsqueda, Rescate y Vigilancia Marítima*. <https://www.gob.mx/semar/acciones-y-programas/estacion-naval-de-busqueda-rescate-y-vigilancia-maritima-196029> (s/f).

Secretaría de Marina. (2022). *Informe Estadístico de los puertos 2022*. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Dirección General de Puertos. (s/f).

Secretaría de Turismo. (2018). *Nuestro Turismo. El Gran Motor de la Economía Nacional. Turismo 2040. Política turística del estado*. México: SECTUR. (s/f).

Secretaría de Turismo. (2019, 05 agosto). *Acuerdo por el que se expide el Programa de Ordenamiento Turístico General del Territorio*. Diario Oficial de la Federación. (s/f).

Secretaría de Turismo. (2020). *Decreto por el que se aprueba el Programa Sectorial de Turismo 2020-2024*. Diario Oficial de la Federación. (s/f).

Secretaría de Turismo. (2021). *3er Informe de Labores. 2020-2021*. México: SECTUR. (s/f).

Secretaría de Turismo. Datatur. (2022). *Análisis del Arribo de Cruceros 2018-2021 y Expectativas 2022*. México: SECTUR. (s/f).

SECTUR-FONATUR. (1990). *Programa Nacional Náutico Turístico. Propuesta de Programa Público*. Ciudad de México, México: FONATUR. (s/f).

SECTUR-SRE. (2019). Secretaría de Turismo. *Prensa*. <https://www.gob.mx/sectur/prensa/instalan-sectur-y-sre-e-consejo-de-la-diplomacia-turistica-para-promover-a-mexico-en-el-exterior> (s/f).

Senado de la República. (2016). *1er. Foro Parlamentario de Pesca y Acuicultura de América Latina y el Caribe*. Comisión de Pesca y Acuicultura. Recuperado 13 de septiembre de 2022, <https://www.senado.gob.mx/comisiones/pesca/>.

Senado de la República. (s/f). LVIII Legislatura. Comisión de Marina. *Análisis y Evaluación para La Reactivación de la Marina Mercante*. (s/f).

Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto. (2022). Comité Ejecutivo Nacional. *Entrevista*. 2022. (s/f).

Stuchtey, M.R., y otros. (2020). *Ocean solutions that benefit people, nature and the economy*. (s/f).

Tecnología Ambiental. (s/f). *Principales Contaminantes del Golfo de México – Tecnología Ambiental* (tecnologiaambiental.mx. (s/f).

Tireli, E., & Orovic, J. (2021). *The Role of University in the Development of Shipping Industry, Education and Training of Seafarers*. International Conference on Engineering Education, (pp. 1-7). (s/f).

UNCTAD Handbook of Statistics. (2021). *UNCTAD Handbook of Statistics/Manual de Statistiques de la CNUCED*, 2022. (s/f).

UNCLOS. (1982, 10 diciembre). *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

UNESCO. (1971). *Protocol amending the Single Convention on Narcotic Drugs*. VIENA: UNESCO. (s/f).

UNESCO. (1982). *Declaración de México sobre las Políticas Culturales*. Recuperado el 02 de septiembre de 2022. https://culturalrights.net/descargas/drets_culturals400.pdf

UNESCO. (2001). *Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático*. Recuperado el 01 de septiembre de 2022. https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000126065_spa

UNESCO. (2015). *Fácil guía 1: Cultura y nuestros derechos culturales*. Recuperado el 09 de septiembre de 2022. <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000228345>.

UNESCO. (s/f). *Patrimonio Mundial: México*. Recuperado el 01 de septiembre de 2022. <https://whc.unesco.org/en/statesparties/mx>

UNESCO. (s/f). *Perfil de País: México*. Recuperado el 01 de septiembre de 2022. <https://en.unesco.org/countries/mexico>

UNFCCC. (2018) *Sexta Comunicación Nacional y Segundo Informe Bienal de Actualización ante la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, 2018*, <http://189.240.101.244:8080/xmlui/handle/publicaciones/117> (s/f).

Universidad Naval. (2021). *Primero de junio, Día de la Marina Nacional, 2021*. (s/f).

Universidad Veracruzana. (2022). *Ingeniería Naval*. <https://www.uv.mx/veracruz/fimcn/licenciatura/inaval/> (s/f).

UNODC. (2013, marzo). *Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito*. Obtenido de Oficina de enlace y Partenariado en México. [Archivo PDF]. https://www.unodc.org/documents/mexicoandcentralamerica/publications/drogas/issue_paper_-_toc_at_sea.pdf (s/f).

Urquiza P. (2018). *La conciencia marítima mexicana en el siglo XXI*. ININVESTAM. Recuperado el 06 de septiembre de 2022, [Archivo PDF]. https://cesnav.uninav.edu.mx/cesnav/ININVESTAM/docs/docs_analisis/da_36-18.pdf

Velázquez, E., J. C. (2015). *Tres vertientes del derecho internacional marítimo: derecho del mar, marítimo y de la navegación y su recepción en el orden jurídico de México, un Estado "bioceánico"*. Anuario Mexicano De Derecho Internacional. Vol XV. (pp. 817-853). <https://doi.org/10.1016/j.amdi.2014.11.001> (s/f).

Verhoeven, P. y Vanoutrive T. (2012). *The economic assessment of management reform in European Seaports*. (Thesis Doctoral). Antwerpwn, Belgium: University of Antwerpen. (s/f).

Vidal, O. (2021). *De pescadores y pescadoras: la crisis de la pesca en México*. El Universal. Recuperado el 28 de septiembre de 2022. <https://www.eluniversal.com.mx/opinion/omar-vidal/la-crisis-de-la-pesca-en-mexico>

Villavicencio, J. M. (2022). [monografías]. <https://www.monografias.com/docs115/turismo-nautico-aproximacion-teorica/turismo-nautico-aproximacion-teorica> (s/f).

Vite-Flores. (2021). *Innovación y tecnología en el desarrollo de la Industria Naval y auxiliar en México*. Vol 4. <http://www.uv.mx/veracruz/microna/files/2021/08/ART04-V4N1.pdf> (s/f).

World Tourism Organization UNWTO. (2022). [Anexo estadístico]. *World Tourism Barometer*. (pp. 18-199). Recuperado en Mayo de 2022.

Zanela L. A. (2019). *Cabotaje, la apuesta marítima de México*. Revista T21. <https://t21.com.mx/maritimo-2019-07-08-cabotaje-apuesta-maritima-mexico/> (s/f).