



## El Estado como componente fundamental de la Administración Marítima

*Los Estados son grandes máquinas que se mueven lentamente.*

*Sir Francis Bacon*

### RESUMEN

¿Qué es el Estado?, ¿qué es un Estado contratante y en que se distingue de un Estado miembro?, ¿qué es la administración marítima? ¿cómo estamos funcionando en México en materia de administración marítima?, ¿qué atribuciones tienen las distintas dependencias de la administración pública federal en materia marítima? ¿cómo se lleva a cabo el proceso de administración marítima en México y a cargo de quién está?

En este trabajo se plantean respuesta a estas y a otras preguntas, considerando al “Estado” como uno de los componentes fundamentales de la administración marítima.

**Palabras clave:** Estado, administración, marítima, autoridad, nacional.

### ABSTRACT

*What is a State? What is the difference between a Contracting State and a Member State? What is the maritime administration? How is the maritime administration operating in Mexico? What are the functions of the federal agencies regarding maritime matters? How is the maritime administration process carried out in Mexico and who is in charge of it?*

*This paper addresses the answer of these and other questions, considering the “State” as the pillar of one of the fundamental components of the maritime administration.*

**Keywords:** State, administration, maritime, authority, national.

### INTRODUCCIÓN

La Administración Marítima distingue al menos seis componentes básicos que, con un enfoque al derecho internacional público y privado son: **El Estado**, en quién recae la administración marítima; **el mar**, parte esencial de los intereses marítimos del Estado; **los trabajadores del mar o gente de mar**, responsables



de llevar la navegación segura del buque; **el buque**, condición *sine qua non* para el transporte marítimo; **la carga**, o las mercancías del comercio internacional que se transportan por mar y, por último, pero no por ello menos importante, **el puerto**, con un enfoque a la infraestructura que requiere para proporcionar un adecuado servicio al transporte marítimo.

La figura 1 muestra los componentes básicos de la administración marítima y los ubica como parte del derecho internacional tanto público como privado, dentro del marco del derecho marítimo internacional.

**Figura 1.** Componentes básicos de la administración marítima.



**Fuente:** Elaboración propia.

En este trabajo se define el concepto de Estado, así como los elementos que lo componen. Se estudia también la relación que tiene el Estado con las fuentes del derecho internacional para diferenciar el Estado miembro del Estado contratante, así como los roles que éstos desempeñan en el ámbito marítimo. Estos roles se encuentran a cargo de la administración marítima o la marina mercante, encabezada, en México, por la Autoridad Marítima Nacional.



## DESARROLLO

### A. Concepto de Estado

De acuerdo con el diccionario de la Real Academia Española (RAE), el Estado: “Es una comunidad social con una organización política común, un territorio y órganos de gobierno propios que es soberana e independiente políticamente de otras comunidades”. (<http://www.rae.es/>).

Para Calduch el Estado es: “Toda comunidad humana establecida sobre un territorio y con capacidad para desarrollar sus funciones políticas y económicas, mediante la generación y organización de relaciones simultáneas de poder y de solidaridad que institucionaliza en su interior y proyecta hacia el exterior” (Calduch, 1991).

Calduch llega a esta definición como resultado de analizar dos diferentes corrientes, la **corriente formalista** y la **corriente materialista**. La primera considera al Estado como un sujeto jurídico, político y social con personalidad propia, independiente, neutral y sin historia. Por otra parte, la corriente materialista se sustenta en los trabajos de Marx y Engels. Según Marx, el Estado es la forma de organización política de la sociedad, de acuerdo con los intereses de la clase en el poder (Calduch, 1991). Pero, ¿cómo definir exactamente al Estado?

De acuerdo con García Máynez, en su libro *Introducción al Estudio del Derecho*, la definición de Estado está en función de las distintas ciencias que se encargan de su estudio, entre otras: la ciencia política, la sociología y la filosofía. Por ello, no podría considerarse una definición como única y exclusiva. No obstante, desde el punto de vista del derecho y de acuerdo con el pensador Jellinek: “Jurídicamente el Estado es la corporación formada por un pueblo; dotado de un poder originario y asentado en un determinado territorio” ( MÁYNEZ, 2015).

Máynez define entonces, de manera puntual y objetiva, el concepto de Estado como: “La organización jurídica de una sociedad bajo un poder de dominación que se ejerce en determinado territorio”. Agrega que los elementos del Estado incluyen lo siguiente:

- Si el Estado es una organización jurídica de una sociedad humana, supone una **población**.
- La sociedad humana organizada jurídicamente encuentra su asiento en un **territorio**, que es el lugar donde el Estado ejerce su **poder soberano**.
- Esta sociedad humana se encuentra bajo un poder de dominación por parte de un **gobierno**, lo cual supone un poder, pero no de cualquier clase, sino un poder soberano.



- El poder del Estado no es un poder ilimitado, sino acotado por reglas que el propio Estado define, crea y aplica, lo cual confirma la existencia dentro del Estado de un **orden jurídico** (Máynez, 2015).

En otras palabras, los elementos del Estado son: población, territorio, gobierno o poder soberano y orden jurídico, tal como se aprecia en la figura 2.

**Figura 2.** Elementos del Estado.



**Fuente:** (Máynez, 2015).

Por lo antes expuesto, podemos advertir que el Estado no puede estar por encima de la ley y, además, se autolimita y se somete a un orden jurídico que él mismo crea y estructura. Este orden jurídico proviene de diferentes fuentes del derecho, entendiéndose por éstas al grupo de reglas a las que debe sujetarse un Estado. Estas reglas o lineamientos son tanto del ámbito nacional como del internacional. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, por ejemplo, es una fuente del derecho interno, mientras que los tratados internacionales serían una fuente del derecho internacional que serían parte del derecho internacional público.

## **B. Las fuentes del derecho internacional**

De acuerdo con el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, anexo a la Carta de la Organización de las Naciones Unidas, las fuentes del derecho internacional son:

- 1) Los convenios internacionales;
- 2) La costumbre internacional;
- 3) Los principios generales de derecho;
- 4) Las decisiones judiciales (ONU, 1945).

Según la Ley sobre la celebración de tratados, un convenio es sinónimo de un tratado internacional. Esta Ley también define a una organización internacional como “la persona jurídica creada conforme al derecho internacional público” (LCT, 1992).



Por lo anterior, en el marco del derecho internacional público, se utiliza el concepto de Estado cuando se hace referencia a un Estado miembro de una organización internacional y el concepto de Estado contratante cuando éste Estado se ha obligado al cumplimiento de alguno de los instrumentos de estas organizaciones internacionales.

### **C. Estado miembro**

De acuerdo con la Carta de las Naciones Unidas, un Estado miembro es aquel que acepta las obligaciones que contrae al firmar la misma (ONU, 1945). Un Estado es miembro de tantos organismos internacionales como considere su administración. Por ejemplo, el Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI) incorpora, en su Parte III, el concepto de “miembros” para referirse aquellos estados que decidieron ser parte del mismo (OMI, 1948).

La OMI es una agencia especializada de la ONU creada en 1948 y de la cual el Gobierno de México es parte desde 1954. Su propósito es proporcionar una maquinaria adecuada que permita a los gobiernos interactuar y acordar los estándares mínimos necesarios para promover la seguridad y protección del buque, su tripulación, los pasajeros y la carga, así como prevenir la contaminación del medio ambiente marino causada por accidentes marítimos o por las operaciones normales de los buques (IMO, 2015).

Por ejemplo, para los propósitos de la “Guía de la OMI sobre Protección Marítima y el Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (PBIP)”, se define al Estado como: “Un Estado miembro de la OMI o de la Organización Internacional del Trabajo (OIT)” (OMI, 2012).

### **D. Estado contratante**

En los términos que dispone la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, un "Estado contratante" es aquél que ha consentido en obligarse por un tratado, haya o no entrado en vigor (CVDT, 1969).

El concepto de “Estado contratante” se utiliza también de manera intercambiable y como sinónimo de “Gobierno contratante” o “Parte contratante”, haciendo referencia a uno de los elementos del Estado (figura 2): “El Gobierno (poder)”. El término “Gobierno” se utiliza por la OMI también en sustitución del término “Gobierno Contratante”.

En otras palabras, los términos “Estado contratante”, “Gobierno contratante”, “Parte contratante” o simplemente “Gobierno”, son términos utilizados en distintos instrumentos internacionales para hacer referencia a uno de los elementos del Estado, es decir al “Gobierno del Estado” o a la parte del Estado que tiene el poder y toma las decisiones del mismo.



Por ejemplo: La “Guía de la OMI sobre Protección Marítima y el Código PBIP” indica que el término “Gobierno” se utiliza, para los propósitos de la misma, en lugar del “Gobierno Contratante”, incluso señala que: “Dependiendo del contexto, el término se puede utilizar en la Guía junto con «Administraciones» o «autoridad designada»”, en otras palabras la administración del Estado (OMI, 2012).

En el marco de este organismo marítimo internacional, el Estado mexicano es actualmente Estado contratante o Parte contratante de 28 instrumentos internacionales en materias de: Seguridad marítima (*maritime safety*), protección marítima (*maritime security*) y prevención de la contaminación marina originada por los buques.

### **E. La administración del Estado**

Según el Diccionario de la Real Academia Española (RAE), la acepción principal del verbo administrar (Del lat. *Administrāre*) es: “Gobernar, ejercer la autoridad o el mando sobre un territorio y sobre las personas que lo habitan” (<http://www.rae.es/>).

La RAE define también la palabra “administración” como: “La acción de administrar” o el conjunto de funciones que se realizan para administrar (gobernar, organizar una economía)”. Algunos sinónimos de la palabra “administración” son: Gerencia, gestión, gobierno, dirección, y organización. En otras palabras, administrar es gobernar (<http://www.rae.es/>).

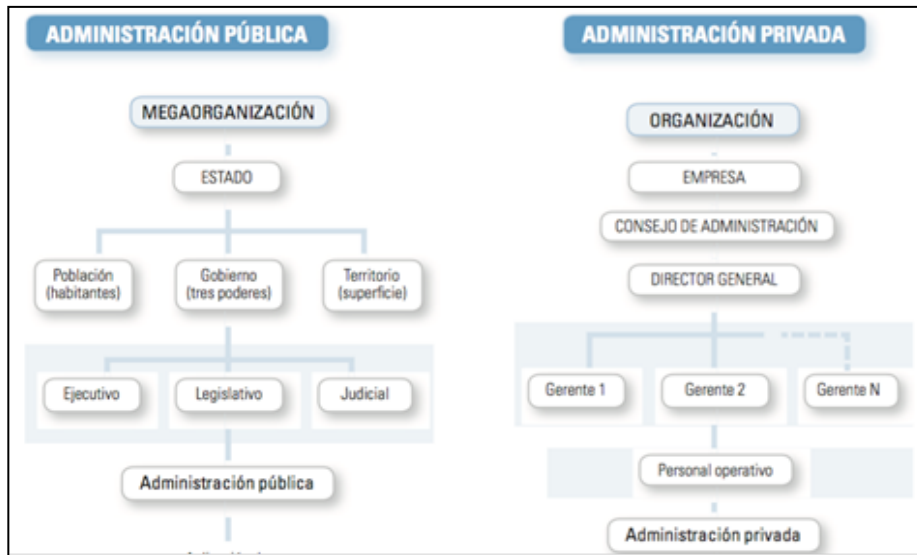
Según Kast & Rosenzweig, 1979, la administración incluye el proceso de: planeación, organización, dirección y control de actividades. Según estos autores casi todas las definiciones de administración incluyen lo siguiente:

- Objetivo: Logro de resultados.
- Eficacia: Logro de objetivos en cantidad y tiempo.
- Eficiencia: Logro de los objetivos a menor costo y máxima calidad (hacerlo bien).
- Grupo social: Condición sine qua non para que se de la administración.
- Coordinación de recursos: Situación esencial para el logro de un fin común.
- Productividad: Obtención de máximos resultados con el mínimo de recursos con eficiencia y eficacia.

Torres Hernández establece que “la administración es la capacidad para alcanzar los objetivos en las organizaciones con el esfuerzo de los demás” y la divide en la administración pública y la administración privada (Torres Hernández, 2014).



**Figura 3.** Estructuras tipo de la administración pública y privada.



**Fuente:** (Torres Hernández, 2014)

**F. Los roles del Estado en el mar**

De acuerdo con la Tercera Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR'82), un Estado ejerce tres diferentes roles para el cumplimiento de las disposiciones marítimas internacionales:

1. Estado del Pabellón o de Abanderamiento;
2. Estado del Puerto o Estado Rector del Puerto, y
3. Estado Ribereño.

En la tabla 1 se muestran los roles del Estado en el ámbito marítimo, el fundamento jurídico, de acuerdo con la CONVEMAR'82, así como su concepto.

**Tabla 1.** Roles del Estado en la mar.

Roles del Estado	CONVEMAR'82	Concepto
Estado del Pabellón (Flag State)	Artículos 31, 94, 131, y 217 (entre otros)	Medidas de seguridad y protección que debe observar el Estado con los buques que enarbolan su pabellón (incluyendo expedición de certificados).
Estado del Puerto (Port State)	Artículos 25, 218 y 219 (entre otros)	Medidas de seguridad y protección que debe observar el Estado para verificar las condiciones de los buques extranjeros que arriban a sus puertos (incluyendo la revisión de certificados).
Estado Ribereño (Coastal State)	Artículos 21, 56, 73, 142, 211, 216 y 220 (entre otros)	Verificar el cumplimiento de las leyes y reglamentos del Estado en las zonas marinas (vías generales de comunicación por agua o vías navegables).

**Fuente:** Elaboración propia.



La manera en la que el Estado se administre para cumplir con estos tres roles depende enteramente de ellos. Algunos cuentan con una administración militar, algunos otros con una administración civil, tal y como se muestra en la tabla 2, a manera de ejemplo, en algunos países de Latinoamérica y de Europa.

**Tabla 2.** Modelos de administración marítima de algunos países de Latinoamérica y Europa.

País	Latinoamérica Administración Marítima	Militar	
		SI	NO
Argentina	Prefectura Naval Argentina (PNA), dependiente del Ministerio del Interior;		X
Bolivia	Dirección General de Intereses Marítimos, Fluviales, Lacustres y Marina Mercante (DGIMFLMM), dependiente del Ministerio de Defensa;	X	
Brasil	Directoria de Puertos y Costas (DPC), dependiente de la Armada de la República Federativa del Brasil;	X	
Colombia	Dirección General Marítima (DIMAR), dependiente del Ministerio de Defensa;	X	
Cuba	Dirección de Seguridad e Inspección Marítima (DSIM), dependiente del Ministerio del Transporte;		X
Chile	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), dependiente de la Comandancia en Jefe de la Armada;	X	
Ecuador	Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA), dependiente de la Comandancia General de la Marina;		
México	Dirección General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (DIGECAPAM), dependiente de la Secretaría de Marina (SEMAR);		X
Panamá	Administración de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), dependiente directamente del Ejecutivo Federal.		X
Paraguay	Prefectura General Naval (PGN), dependiente de la Armada de Paraguay.	X	
Perú	La Dirección General de Capitanías y Guardacostas, dependiente de la Marina de Guerra del Perú;	X	
Uruguay	Prefectura Nacional Naval (PRENA), dependiente del Comando General de la Armada;	X	
Venezuela	Presidente Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA), dependiente del Ministerio del Poder Popular.	X	
Europa			
España	Dirección General de Marina Mercante (DGMM), dependiente del Ministerio de Fomento;		X
Francia	Prefecturas Regionales, dependientes del Ministerio de la Ecología y del Transporte y del Ministerio del Interior;		X
Italia	Comando General de la Guardia Costera, dependiente del Estado Mayor de Marina;	X	
Reino Unido	Agencia de la Guardia Costera, dependiente del Departamento de Transporte.		X

**Fuente:** Elaboración propia (UNICAPAM).

Para cumplir con los roles mencionados de manera homóloga y congruente, los Estados deben observar las disposiciones internacionales existentes, incluyendo lo que, en el ámbito marítimo, debe entenderse por “Administración”.

En el marco del derecho internacional público, la OMI, en prácticamente todos sus instrumentos internacionales, define el concepto de “Administración” como: “El Gobierno del Estado cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar el buque” (SOLAS, 1974). Es decir, aquellos deberes del Estado del Pabellón de acuerdo con el artículo 94 de la CONVEMAR’82, es decir, los relacionados con la administración marítima.



## G. La Administración Marítima

Según García Martínez, profesor de la escuela de especialidades fundamentales de la estación naval de la Graña, la Administración Marítima: “Es el conjunto de órganos del Estado con competencias sobre el mar y las actividades marítimas” (García Martínez, 2007).

En México las competencias que tienen los diferentes órganos del Estado se encuentran distribuidas en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal de tal manera que prácticamente todas estas dependencias tienen alguna competencia sobre el mar y las actividades marítimas. Así lo establece el artículo 7 de la Ley Federal del Mar:

*“Corresponde al Poder Ejecutivo Federal la aplicación de esta Ley, a través de las distintas dependencias de la Administración Pública Federal que, de conformidad con la Ley Orgánica de ésta y demás disposiciones legales vigentes, son autoridades nacionales competentes según las atribuciones que confieren a cada una de ellas” (LFM, 1986).*

De acuerdo con la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, las distintas dependencias o autoridades públicas a las que hace referencia este artículo tienen, en mayor o menor medida, atribuciones en el ámbito marítimo, tal y como se identifica y analiza en la Tabla 4.

Uno de los instrumentos de la OMI que no solo indica, sino que demanda la cooperación de todas estas “autoridades públicas” con atribuciones en materia marítima es el Convenio internacional para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL’65). Las últimas enmiendas al Convenio entrarán en vigor en el 2018.

El objetivo del Convenio FAL’65 es: “Facilitar el transporte marítimo mediante la simplificación de los trámites, documentos y formalidades relacionados con la llegada, estancia en puerto y salida de los buques que efectúan viajes internacionales”. México es parte de este Convenio desde 1983, el cual cataloga a las autoridades en portuarias (capitanías de puerto) y públicas (aduana, migración y sanidad) (OMI, 1965).

Por tanto, no existe una sola autoridad marítima, existen tantas autoridades en esta materia como competencias se otorgan a cada una de ellas en la legislación nacional. Ruiz & Becerra, de igual manera, expone que la Administración Marítima: “Es una organización formada por diversos entes de la administración pública, en cuanto despliegan su actividad en las cuestiones relacionadas con el ámbito marítimo” (Ruiz & Becerra, 2017). Estos mismos autores argumentan lo siguiente:

*“Cuando una persona entra en internet o busca en su biblioteca qué es o qué se entiende por «Administración Marítima», cómo se organiza, quiénes la componen, etc., se encuentra con la más que discutible e indisoluble relación Dirección General de la Marina Mercante – Administración Marítima, lo que lleva a dar por sentado interpretaciones tales como que hablar de organización de la Administración Marítima es lo mismo que de la organización de la Dirección General de la Marina Mercante”.*



De lo anterior se puede deducir que, en términos generales, la Administración Marítima, a cargo del Estado, normalmente se delega a la autoridad a quién se le encomienda la organización dirección y control de la marina mercante del país.

**H. La marina mercante**

En diciembre de 1976, las funciones relativas a la marina mercante, que tenía asignadas la Secretaría de Marina (SEMAR) fueron reasignadas a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Desde ese entonces existe, como parte de la estructura de la SCT, la Dirección General de Marina Mercante (DGMM). Esta situación provocó una disolución en el ejercicio de autoridad en el ámbito marítimo, complicando el cumplimiento de las disposiciones internacionales que el Estado se obliga a cumplir en materia marítima.

Como resultado de las coordinaciones que se realizaron entre la SEMAR y la SCT, el 26 de diciembre de 2013, se expidió un Decreto en el que se se atribuyó a la SEMAR ejercer funciones en ciertas materias que estaban a cargo de la SCT. A partir de este momento la SEMAR empezó a “ganar terreno” en materia de marina mercante hasta que se le delegó el ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional y la administración de las capitanías de puerto del país.

**I. La Autoridad Marítima Nacional**

El 19 de diciembre de 2016, se publicó otro Decreto mediante el cual se crea la Autoridad Marítima Nacional y se transfieren las capitanías de puerto a la SEMAR (figura 4). Este Decreto entró en vigo el 17 de junio de 2017.

**Figura 4.** Distribución actual de las Capitanías de Puerto del país.



Fuente: UNICAPAM (actualizado al 31 de enero de 2018).



Para el cumplimiento de estas disposiciones y del ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional, con fecha 3 de marzo de 2017, se publicó en el DOF el Acuerdo Secretarial número 14, mediante el cual se dispone que, a partir del 1 de marzo de 2017 se creó la Dirección General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (DIGECAPAM), misma que entró en funciones a partir del 1 de junio de 2017, dependiendo del Subsecretario de Marina (SEMAR, 2017).

El primero de diciembre de 2017 se publicó el Reglamento Interior de la Secretaría de Marina (RISM). En el artículo 3, fracción II, inciso C Bis de este nuevo instrumento se crea, en sustitución de la DIGECAPAM, la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM), cuyas funciones se especifican en el artículo 16 Bis de citado ordenamiento. La UNICAPAM depende ahora, orgánica y estructuralmente, del Almirante Secretario de Marina (DOF, 2017).

**Figura 5.** Estructura actual de la UNICAPAM (dependiente del Secretario de Marina).



**Fuente:** UNICAPAM (actualizado al 1 de febrero de 2018).

La Secretaría de Marina sometió también, a la Cámara de Diputados, un “Proyecto de Decreto por el que se reforma el inciso “b” de la fracción IV, así como la fracción VII del artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Asimismo, se adiciona la fracción IV bis del artículo 2 de la Ley Orgánica de la Armada de México, ello con el fin de otorgar a esta Institución funciones de guardia costera. Este Decreto se publicó en el DOF el 19 de mayo de 2017.

Por lo anterior, en México, la dirección de la Administración Marítima (Autoridad Marítima Nacional) se conforma por el binomio que incluye las atribuciones de las capitanías de puerto y los medios con lo que cuenta la Armada de México para realizar funciones de guardia costera (figura 6).



De esta manera, como lo establece el artículo 7 de la LNCM y se muestra en la tabla 3: “La Autoridad Marítima Nacional la ejerce el Ejecutivo Federal a través de la SEMAR para el ejercicio de la soberanía, la protección y la seguridad marítima, así como el mantenimiento del estado de derecho en las zonas marinas mexicanas...”

**Figura 6.** El binomio de la Autoridad Marítima Nacional.



**Fuente:** UNICAPAM.

**Tabla 3.** Atribuciones de la SEMAR como Autoridad Marítima Nacional.

Autoridad Marítima Nacional y Autoridad en materia de marina mercante	Atribución	Definición
<b>Capitanías de Puerto (SEMAR)</b> + <b>Funciones de guardia costera (Armada de México)</b>	Ejercicio de la soberanía	Realizar los actos en el nombre del Estado mexicano en las aguas territoriales y jurisdiccionales.
	Protección marítima ( <i>maritime security</i> )	Medidas destinadas a salvaguardar de toda amenaza que pueda afectar a los buques y a las instalaciones portuarias.
	Seguridad marítima ( <i>maritime safety</i> )	Medidas destinadas a salvaguardar la vida humana en la mar.
	Mantenimiento del estado de derecho	Ejecutar las acciones necesarias para garantizar el cumplimiento del orden jurídico nacional.

**Fuente:** Elaboración propia.

A pesar de lo antes expuesto, en México, al igual que en muchos otros países, se carece de un concepto puntual de “Administración Marítima”.

*“La indefinición y las diferentes y, a veces controvertidas interpretaciones jurídicas acerca del alcance e implicaciones del término «Administración Marítima» han motivado gran confusión al legislador. Este inconveniente se traduce en aparentes contradicciones... que, sin duda, podrían afectar a la eficacia de la Acción del Estado en la Mar” (Ruiz & Becerra, 2017).*

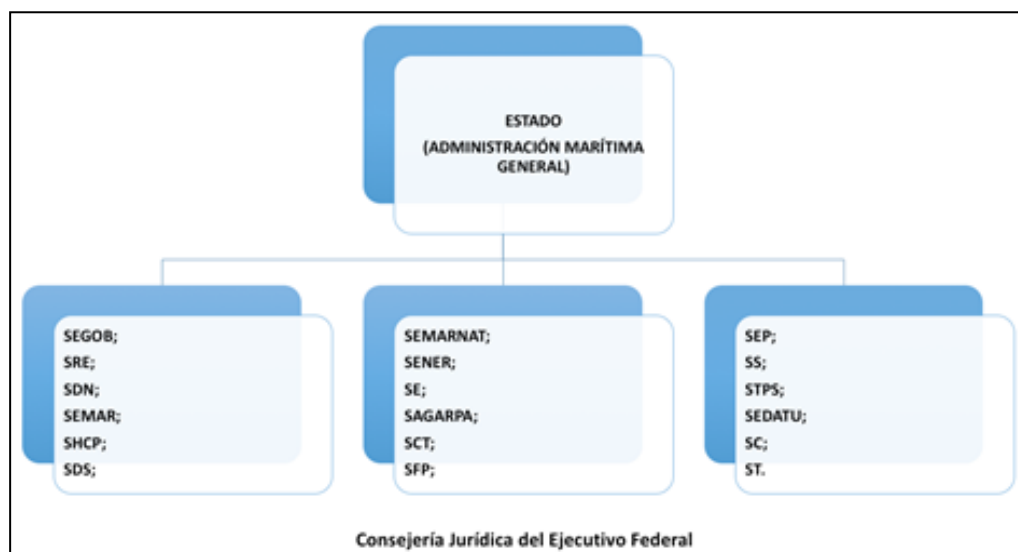


Por lo anterior, en el Artículo 10 fracción I Bis del Anteproyecto de Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que se encuentra también en la Consejería Jurídica de Presidencia para su aprobación, se establece que en México la Administración Marítima es la Autoridad Marítima Nacional. Este mismo Anteproyecto define, en su artículo V Bis, a la Autoridad Marítima Nacional como:

*“La que ejerce el titular del Ejecutivo Federal a través de la SEMAR, para el ejercicio de la soberanía, protección y seguridad marítima, así como el mantenimiento del estado de derecho en las zonas marinas mexicanas, costas y recintos portuarios, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras dependencias”.*

De acuerdo con el artículo 26 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, existen 18 dependencias y una Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal (figura 7) (LOAPF, 2017). Un análisis de las atribuciones de cada una de ellas refleja que la Administración Marítima General está en manos del Estado.

**Figura 7.** El Estado como Administración Marítima General.



**Fuente:** (LOAPF, 2017).

Las dependencias que la integran la Administración Pública Federal requieren de una estrecha coordinación, organización y control por parte de la Autoridad Marítima Nacional (Administración Marítima), a cargo de la SEMAR, en virtud de que prácticamente todas ellas tienen atribuciones en materia marítima.

## CONCLUSIÓN

La Administración Marítima es un área, dentro de la Administración General del Estado, que debe especializarse en atender asuntos marítimos con instrumentos logísticos, financieros y del derecho internacional, tanto público como privado, dentro del marco del derecho marítimo nacional e internacional. En este trabajo se distinguieron seis componentes básicos de la Administración Marítima: El Estado, el



mar, la gente de mar, el buque, la carga, y el puerto (infraestructura portuaria). El enfoque de este documento fue en el Estado, pero ¿qué es el Estado?

El Estado es la organización jurídica de una sociedad bajo un poder de dominación que se ejerce en determinado territorio. Sus elementos son, por lo tanto: La población, el territorio, el Gobierno (entendiéndose éste como el poder que ejerce sobre su población) y el orden jurídico. En el marco del derecho internacional público se distingue a un Estado miembro de un Estado contratante, el cual tiene tres diferentes roles: Como Estado del pabellón, como Estado rector del puerto y como Estado ribereño.

En México, la Administración General del Estado se ejerce por el Ejecutivo Federal, a través de la Autoridad Marítima Nacional a cargo de la Secretaría de Marina. Lo anterior, en coordinación con las distintas dependencias de la administración pública federal que tienen atribuciones en materia marítima.

Derivado del análisis de este trabajo, se concluye que el Estado, a cargo de la Administración Marítima, requiere tener una visión integral y holística. No solo encaminarse al comercio internacional, a la explotación de las costas, o a la industria naval, sino también a la explotación de los recursos que se encuentran en los diferentes espacios marinos.

Lo anterior requiere de una efectiva planeación para desarrollar proyectos de varios tipos, así como la organización, la dirección y el control para el logro de los objetivos planteados. Esta gestión, que incluye los procesos mencionados, debe considerar todos los elementos y factores para lograr la funcionalidad necesaria que requiere “el Estado”.

**BIBLIOGRAFÍA**

- Calduch, R. (1991). El Estado, el Pueblo y la Nación. 1., 1–30.
- CVDT. Convención de Viena sobre el derecho de los tratados, 27 § (1969).
- García Martínez, A. (2007). Derecho marítimo y administración del buque.
- IMO. (2015). IMO - What it is?
- Kast, F. E., & Rosenzweig, J. E. (1979). Administración en las organizaciones : enfoque de sistemas y contingencias.
- LCT. Ley sobre la celebración de tratados (1992).
- LFM. Ley Federal del Mar (1986).
- LOAPF. (2017). Ley orgánica de la administración pública federal, 1–99.
- Máynez, G. (2015). *Introducción al Estudio del Derecho. Bibliojurídicas*. Retrieved from <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/4/1956/11.pdf>
- OMI. Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (1948).
- OMI. (1965). Convenio para facilitar el Tráfico Marítimo internacional.
- OMI. (2012). Guía sobre protección marítima y el Código PBIP, 1–407.
- ONU. (1945). Carta de las Naciones Unidas.
- Ruiz, I. F., & Becerra, G. A. La Administración Marítima, alcance y dimensiones: : “ut omnes unum sint” (2017).
- SEMAR. Acuerdo de creación de la Dirección General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (DIGECAPAM) (2017).
- SOLAS. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar (1974).
- Torres Hernández, Z. (2014). *Teoría general de la administración*. Retrieved from <http://www.editorialpatria.com.mx/pdf/files/9786074386196.pdf>

**Fuentes de internet:**

Diccionario de la Real Academia Española (RAE): (<http://www.rae.es/>)