

**AMPARO EN REVISIÓN 506/2018.
QUEJOSOS: *****.**

**PONENTE:
MINISTRO ALBERTO PÉREZ DAYÁN.**

**SECRETARIA:
GUADALUPE DE LA PAZ VARELA DOMÍNGUEZ.**

**Vo. Bo.
Sr. Ministro.**

Ciudad de México. Acuerdo de la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, correspondiente al **día tres de octubre de dos mil dieciocho.**

Cotejó:

VISTOS, para resolver el amparo en revisión identificado al rubro; y

R E S U L T A N D O:

PRIMERO. Demanda de amparo. Mediante escrito presentado el veintiocho de julio de dos mil diecisiete, en la Oficina de Correspondencia Común de los Juzgados de Distrito en Materia

“(…).

III. AUTORIDADES RESPONSABLES.

Son autoridades responsables, las siguientes:

1. H. Cámara de Diputados del Congreso de la Unión;
2. H. Cámara de Senadores del Congreso de la Unión;
3. C. Presidente Constitucional de los Estados Unidos;
4. C. Secretario de Gobernación;
5. C. Director del Diario Oficial de la Federación;
6. C. Almirante Secretario de Marina, Alto Mando de la Armada de México;
7. C. Almirante Subsecretario de Marina;
8. C. Director General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos.

IV. NORMA GENERAL, ACTO U OMISIÓN QUE DE CADA AUTORIDAD SE RECLAMA.

1. De la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, en su carácter de ordenadora, se reclama la discusión, aprobación y expedición del DECRETO por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal -en específico, lo establecido en los artículos 30, fracciones V y XX, y 36, fracciones I, XVII y XVIII; fracciones VII Ter y VII Quáter al artículo 30-; de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos -en específico, lo establecido en los artículos 7; 8; 8 Bis; 9; 10, segundo párrafo; 11, segundo párrafo; 12, primer párrafo; 14, primer y último párrafos; 21, segundo párrafo; 23, primer párrafo; 24, último párrafo; 30; 31, último párrafo; 32, penúltimo párrafo; 33; 35, fracciones I, II, III, IV, V y VI; 36, primer párrafo; 37; 38, último párrafo; 39, incisos A, párrafos segundo y tercero, B, primer párrafo; 42; 43, último párrafo; 44, párrafos segundo, tercero y cuarto; 45, último párrafo; 46; 48, párrafos primero, fracciones I y III y segundo; 49, párrafo primero y su fracción VI; 49 Bis; 50, primer, segundo y tercer párrafo; 51, párrafos segundo, tercero, fracción I, quinto y sexto; 52; 53, primer, segundo y tercer párrafo; 54; 55, sexto párrafo; 57 penúltimo párrafo; 58, fracciones II y III; 59, fracción II; 60; 61; 63; 64; 65; 66, fracciones, I, II, IV, V y VI; 67; 68; 69; 70; 71; 73; 74, fracciones II y IV; 77, incisos A, B y C; 87, párrafos primero, fracción I y II y segundo; 88; 89; 90; 130, párrafos tercero, cuarto y quinto; 140; 151; 159, fracción II; 161, último párrafo; 163; 164; 167; 169; 170; 173; 180; 181; 183; 184; 185, párrafo primero, fracción II, párrafos segundo y tercero; 264, segundo párrafo; 265, párrafos primero y segundo; 266; 270; 275; 281; 298, primer párrafo; 323; 324; 326, párrafo primero y su fracción V; 327, párrafo primero, fracciones III, incisos a y b, y VIII, y 328; 9 Bis, 9 Ter y 328 Bis; fracciones VI y IX del artículo 327- y de la Ley de Puertos -en específico, lo establecido en los artículos 13; 16, fracción VIII; 17; 19 BIS, párrafo primero; 23, párrafo primero; 41, párrafos segundo, tercero y cuarto; 58 BIS, párrafo primero; 62; 65, así como la denominación del Capítulo III para quedar como ‘La SEMAR y la Secretaría’ y la fracción I Bis al artículo 2o. y los párrafos quinto, sexto y séptimo al artículo 41- publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 19 de diciembre de 2016

párrafos; 21, segundo párrafo; 23, primer párrafo; 24, último párrafo; 30; 31, último párrafo; 32, penúltimo párrafo; 33; 35, fracciones I, II, III, IV, V y VI; 36, primer párrafo; 37; 38, último párrafo; 39, incisos A, párrafos segundo y tercero, B, primer párrafo; 42; 43, último párrafo; 44, párrafos segundo, tercero y cuarto; 45, último párrafo; 46; 48, párrafos primero, fracciones I y III y segundo; 49, párrafo primero y su fracción VI; 49 Bis; 50, primer, segundo y tercer párrafo; 51, párrafos segundo, tercero, fracción I, quinto y sexto; 52; 53, primer, segundo y tercer párrafo; 54; 55, sexto párrafo; 57 penúltimo párrafo; 58, fracciones II y III; 59, fracción II; 60; 61; 63; 64; 65; 66, fracciones I, II, IV, V y VI; 67; 68; 69; 70; 71; 73; 74, fracciones II y IV; 77, incisos A, B y C; 87, párrafos primero, fracción I y II y segundo; 88; 89; 90; 130, párrafos tercero, cuarto y quinto; 140; 151; 159, fracción II; 161, último párrafo; 163; 164; 167; 169; 170; 173; 180; 181; 183; 184; 185, párrafo primero, fracción II, párrafos segundo y tercero; 264, segundo párrafo; 265, párrafos primero y segundo; 266; 270; 275; 281; 298, primer párrafo; 323; 324; 326, párrafo primero y su fracción V; 327, párrafo primero, fracciones III, incisos a y b, y VIII, y 328; 9 Bis, 9 Ter y 328 Bis; fracciones VI y IX del artículo 327- y de la Ley de Puertos -en específico, lo establecido en los artículos 13; 16, fracción VIII; 17; 19 BIS, párrafo primero; 23, párrafo primero; 41, párrafos segundo, tercero y cuarto; 58 BIS, párrafo primero; 62; 65, así como la denominación del Capítulo III para quedar como 'La SEMAR y la Secretaría' y la fracción I Bis al artículo 2o. y los párrafos quinto, sexto y séptimo al artículo 41- publicado en el Diario Oficial de la Federación el 19 de diciembre de 2016.

3. Del C. Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos como autoridad ordenadora, se reclama:

a. La expedición del DECRETO, por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal -en específico, lo establecido en los artículos 30, fracciones V y XX, y 36, fracciones I, XVII y XVIII; fracciones VII Ter y VII Quáter al artículo 30-; de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos -en específico, lo establecido en los artículos 7; 8; 8 Bis; 9; 10, segundo párrafo; 11, segundo párrafo; 12, primer párrafo; 14, primer y último párrafos; 21, segundo párrafo; 23, primer párrafo; 24, último párrafo; 30; 31, último párrafo; 32, penúltimo párrafo; 33; 35, fracciones I, II, III, IV, V y VI; 36, primer párrafo; 37; 38, último párrafo; 39, incisos A, párrafos segundo y tercero, B, primer párrafo; 42; 43, último párrafo; 44, párrafos segundo, tercero y cuarto; 45, último párrafo; 46; 48, párrafos primero, fracciones I y III y segundo; 49, párrafo primero y su fracción VI; 49 Bis; 50, primer, segundo y tercer párrafo; 51, párrafos segundo, tercero, fracción I, quinto y sexto; 52; 53, primer, segundo y tercer párrafo; 54; 55, sexto párrafo; 57 penúltimo párrafo; 58, fracciones II y III; 59, fracción II; 60; 61; 63; 64; 65; 66, fracciones I, II, IV, V y VI; 67; 68; 69; 70; 71; 73; 74, fracciones II y IV; 77, incisos A, B y C; 87, párrafos primero, fracción I y II y segundo; 88; 89; 90; 130, párrafos tercero, cuarto y quinto; 140; 151; 159, fracción II; 161, último párrafo; 163; 164; 167; 169; 170; 173; 180; 181; 183; 184; 185, párrafo primero,

artículo 2o. y los párrafos quinto, sexto y séptimo al artículo 41- publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 19 de diciembre de 2016.

b. La expedición y promulgación del DECRETO por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina, en específico, lo establecido en los artículos 1 Bis., 3 Bis., 4 Bis., 7, 8, 10, 22 Bis., 22 Ter, 22 Quáter, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 16 de junio de 2017.

4. Del C. Secretario de Gobernación, como autoridad ordenadora, el refrendo del DECRETO, por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal -en específico, lo establecido en los artículos 30, fracciones V y XX, y 36, fracciones I, XVII y XVIII; fracciones VII Ter y VII Quáter al artículo 30-; de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos -en específico, lo establecido en los artículos 7; 8; 8 Bis; 9; 10, segundo párrafo; 11, segundo párrafo; 12, primer párrafo; 14, primer y último párrafos; 21, segundo párrafo; 23, primer párrafo; 24, último párrafo; 30; 31, último párrafo; 32, penúltimo párrafo; 33; 35, fracciones I, II, III, IV, V y VI; 36, primer párrafo; 37; 38, último párrafo; 39, incisos A, párrafos segundo y tercero, B, primer párrafo; 42; 43, último párrafo; 44, párrafos segundo, tercero y cuarto; 45, último párrafo; 46; 48, párrafos primero, fracciones I y III y segundo; 49, párrafo primero y su fracción VI; 49 Bis; 50, primer, segundo y tercer párrafo; 51, párrafos segundo, tercero, fracción I, quinto y sexto; 52; 53, primer, segundo y tercer párrafo; 54; 55, sexto párrafo; 57 penúltimo párrafo; 58, fracciones II y III; 59, fracción II; 60; 61; 63; 64; 65; 66, fracciones I, II, IV, V y VI; 67; 68; 69; 70; 71; 73; 74, fracciones II y IV; 77, incisos A, B y C; 87, párrafos primero, fracción I y II y segundo; 88; 89; 90; 130, párrafos tercero, cuarto y quinto; 140; 151; 159, fracción II; 161, último párrafo; 163; 164; 167; 169; 170; 173; 180; 181; 183; 184; 185, párrafo primero, fracción II, párrafos segundo y tercero; 264, segundo párrafo; 265, párrafos primero y segundo; 266; 270; 275; 281; 298, primer párrafo; 323; 324; 326, párrafo primero y su fracción V; 327, párrafo primero, fracciones III, incisos a y b, y VIII, y 328; 9 Bis, 9 Ter y 328 Bis; fracciones VI y IX del artículo 327- y de la Ley de Puertos -en específico, lo establecido en los artículos 13; 16, fracción VIII; 17; 19 BIS, párrafo primero; 23, párrafo primero; 41, párrafos segundo, tercero y cuarto; 58 BIS, párrafo primero; 62; 65, así como la denominación del Capítulo III para quedar como 'La SEMAR y la Secretaria' y la fracción I Bis al artículo 2o. y los párrafos quinto, sexto y séptimo al artículo 41- publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 19 de diciembre de 2016.

5. Del C. Director del Diario Oficial de la Federación, como autoridad ejecutora, la publicación de:

a. Del Decreto, por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal -en específico, lo establecido en los artículos 30, fracciones V y XX, y 36, fracciones I, XVII y XVIII; fracciones VII Ter y VII Quáter al artículo 30-; de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos -en específico, lo establecido en los artículos 7; 8; 8 Bis; 9; 10, segundo párrafo; 11, segundo párrafo; 12, primer

63; 64; 65; 66, fracciones I, II, IV, V y VI; 67; 68; 69; 70; 71; 73; 74, fracciones II y IV; 77, incisos A, B y C; 87, párrafos primero, fracción I y II y segundo; 88; 89; 90; 130, párrafos tercero, cuarto y quinto; 140; 151; 159, fracción II; 161, último párrafo; 163; 164; 167; 169; 170; 173; 180; 181; 183; 184; 185, párrafo primero, fracción II, párrafos segundo y tercero; 264, segundo párrafo; 265, párrafos primero y segundo; 266; 270; 275; 281; 298, primer párrafo; 323; 324; 326, párrafo primero y su fracción V; 327, párrafo primero, fracciones III, incisos a y b, y VIII, y 328; 9 Bis, 9 Ter y 328 Bis; fracciones VI y IX del artículo 327- y de la Ley de Puertos -en específico, lo establecido en los artículos 13; 16, fracción VIII; 17; 19 BIS, párrafo primero; 23, párrafo primero; 41, párrafos segundo, tercero y cuarto; 58 BIS, párrafo primero; 62; 65, así como la denominación del Capítulo III para quedar como 'La SEMAR y la Secretaría' y la fracción I Bis al artículo 2o. y los párrafos quinto, sexto y séptimo al artículo 41- publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 19 de diciembre de 2016.

b. Del Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina, en específico, lo establecido en los artículos 1 Bis., 3 Bis., 4 Bis., 7, 8, 10, 22 Bis., 22 Ter, 22 Quáter, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 16 de junio de 2017.

6. Del C. Almirante Secretario de Marina, Alto Mando de la Armada de México, en su doble carácter de ordenadora y ejecutora:

a. El refrendo del Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina, en específico, lo establecido en los artículos 1 Bis., 3 Bis., 4 Bis., 7, 8, 10, 22 Bis., 22 Ter, 22 Quáter, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 16 de junio de 2017.

b. El nombramiento del Vicealmirante ***** como Director General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos de fecha 16 de julio de 2017.

c. El ejercicio de sus funciones, atribuciones, facultades y deberes, derivados: (i) del Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal -en específico, lo establecido en los artículos 30, fracciones V y XX, y 36, fracciones I, XVII y XVIII; fracciones VII Ter y VII Quáter al artículo 30-; de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos -en específico, lo establecido en los artículos 7; 8; 8 Bis; 9; 10, segundo párrafo; 11, segundo párrafo; 12, primer párrafo; 14, primer y último párrafos; 21, segundo párrafo; 23, primer párrafo; 24, último párrafo; 30; 31, último párrafo; 32, penúltimo párrafo; 33; 35, fracciones I, II, III, IV, V y VI; 36, primer párrafo; 37; 38, último párrafo; 39, incisos A, párrafos segundo y tercero, B, primer párrafo; 42; 43, último párrafo; 44, párrafos segundo, tercero y cuarto; 45, último párrafo; 46; 48, párrafos primero, fracciones I y III y segundo; 49, párrafo primero y su fracción VI; 49 Bis; 50, primer, segundo y tercer párrafo; 51, párrafos segundo, tercero, fracción I, quinto y sexto; 52; 53, primer, segundo y tercer párrafo; 54; 55,

Ley de Puertos -en específico, lo establecido en los artículos 13; 16, fracción VIII; 17; 19 BIS, párrafo primero; 23, párrafo primero; 41, párrafos segundo, tercero y cuarto; 58 BIS, párrafo primero; 62; 65, así como la denominación del Capítulo III para quedar como 'La SEMAR y la Secretaría' y la fracción I Bis al artículo 2o. y los párrafos quinto, sexto y séptimo al artículo 41- publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 19 de diciembre de 2016, y (ii) del Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina, en específico, lo establecido en los artículos 1 Bis., 3 Bis., 4 Bis., 7, 8, 10, 22 Bis., 22 Ter, 22 Quáter, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 16 de junio de 2017.

7. Del C. Almirante Subsecretario de Marina, en su calidad de autoridad ejecutora, el ejercicio de sus funciones, atribuciones, facultades y deberes, derivados: (i) del Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal -en específico, lo establecido en los artículos 30, fracciones V y XX, y 36, fracciones I, XVII y XVIII; fracciones VII Ter y VII Quáter al artículo 30-; de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos -en específico, lo establecido en los artículos 7; 8; 8 Bis; 9; 10, segundo párrafo; 11, segundo párrafo; 12, primer párrafo; 14, primer y último párrafos; 21, segundo párrafo; 23, primer párrafo; 24, último párrafo; 30; 31, último párrafo; 32, penúltimo párrafo; 33; 35, fracciones I, II, III, IV, V y VI; 36, primer párrafo; 37; 38, último párrafo; 39, incisos A, párrafos segundo y tercero, B, primer párrafo; 42; 43, último párrafo; 44, párrafos segundo, tercero y cuarto; 45, último párrafo; 46; 48, párrafos primero, fracciones I y III y segundo; 49, párrafo primero y su fracción VI; 49 Bis; 50, primer, segundo y tercer párrafo; 51, párrafos segundo, tercero, fracción I, quinto y sexto; 52; 53, primer, segundo y tercer párrafo; 54; 55, sexto párrafo; 57 penúltimo párrafo; 58, fracciones II y III; 59, fracción II; 60; 61; 63; 64; 65; 66, fracciones I, II, IV, V y VI; 67; 68; 69; 70; 71; 73; 74, fracciones II y IV; 77, incisos A, B y C; 87, párrafos primero, fracción I y II y segundo; 88; 89; 90; 130, párrafos tercero, cuarto y quinto; 140; 151; 159, fracción II; 161, último párrafo; 163; 164; 167; 169; 170; 173; 180; 181; 183; 184; 185, párrafo primero, fracción II, párrafos segundo y tercero; 264, segundo párrafo; 265, párrafos primero y segundo; 266; 270; 275; 281; 298, primer párrafo; 323; 324; 326, párrafo primero y su fracción V; 327, párrafo primero, fracciones III, incisos a y b, y VIII, y 328; 9 Bis, 9 Ter y 328 Bis; fracciones VI y IX del artículo 327- y de la Ley de Puertos -en específico, lo establecido en los artículos 13; 16, fracción VIII; 17; 19 BIS, párrafo primero; 23, párrafo primero; 41, párrafos segundo, tercero y cuarto; 58 BIS, párrafo primero; 62; 65, así como la denominación del Capítulo III para quedar como 'La SEMAR y la Secretaría' y la fracción I Bis al artículo 2o. y los párrafos quinto, sexto y séptimo al artículo 41- publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 19 de diciembre de 2016, y (ii) del Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina, en específico, lo establecido en los artículos 1 Bis., 3 Bis., 4 Bis., 7, 8, 10, 22 Bis., 22 Ter, 22 Quáter, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 16 de junio de 2017.

establecido en los artículos 7; 8; 8 Bis; 9; 10, segundo párrafo; 11, segundo párrafo; 12, primer párrafo; 14, primer y último párrafos; 21, segundo párrafo; 23, primer párrafo; 24, último párrafo; 30; 31, último párrafo; 32, penúltimo párrafo; 33; 35, fracciones I, II, III, IV, V y VI; 36, primer párrafo; 37; 38, último párrafo; 39, incisos A, párrafos segundo y tercero, B, primer párrafo; 42; 43, último párrafo; 44, párrafos segundo, tercero y cuarto; 45, último párrafo; 46; 48, párrafos primero, fracciones I y III y segundo; 49, párrafo primero y su fracción VI; 49 Bis; 50, primer, segundo y tercer párrafo; 51, párrafos segundo, tercero, fracción I, quinto y sexto; 52; 53, primer, segundo y tercer párrafo; 54; 55, sexto párrafo; 57 penúltimo párrafo; 58, fracciones II y III; 59, fracción II; 60; 61; 63; 64; 65; 66, fracciones I, II, IV, V y VI; 67; 68; 69; 70; 71; 73; 74, fracciones II y IV; 77, incisos A, B y C; 87, párrafos primero, fracción I y II y segundo; 88; 89; 90; 130, párrafos tercero, cuarto y quinto; 140; 151; 159, fracción II; 161, último párrafo; 163; 164; 167; 169; 170; 173; 180; 181; 183; 184; 185, párrafo primero, fracción II, párrafos segundo y tercero; 264, segundo párrafo; 265, párrafos primero y segundo; 266; 270; 275; 281; 298, primer párrafo; 323; 324; 326, párrafo primero y su fracción V; 327, párrafo primero, fracciones III, incisos a y b, y VIII, y 328; 9 Bis, 9 Ter y 328 Bis; fracciones VI y IX del artículo 327- y de la Ley de Puertos -en específico, lo establecido en los artículos 13; 16, fracción VIII; 17; 19 BIS, párrafo primero; 23, párrafo primero; 41, párrafos segundo, tercero y cuarto; 58 BIS, párrafo primero; 62; 65, así como la denominación del Capítulo III para quedar como 'La SEMAR y la Secretaría' y la fracción I Bis al artículo 2o. y los párrafos quinto, sexto y séptimo al artículo 41- publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 19 de diciembre de 2016, y (ii) del Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina, en específico, lo establecido en los artículos 1 Bis., 3 Bis., 4 Bis., 7, 8, 10, 22 Bis., 22 Ter, 22 Quáter, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 16 de junio de 2017.
(...)"

SEGUNDO. Derechos fundamentales violados. Los quejosos señalaron como derechos fundamentales violados los contenidos en los artículos 1, 5, 16, 29, 89, fracción VI, 129 y 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; relataron los antecedentes del caso y expresaron los conceptos de violación que estimaron pertinentes.

Cabe señalar que en el escrito mediante el cual los quejosos desahogaron el requerimiento referido, manifestaron lo siguiente:

“(…).

Al respecto se manifiesta que NO se señalan como actos reclamados los artículos 35, fracciones I y II, 50, primer y tercer párrafos, 51, terceros (sic) párrafos, 52, 53, primer y tercer párrafos, 54 y 64, 67, 68, 70, 71, 87, fracción II, 88, 89, 90, 164, 173, 184, 185, 266, 270, 275 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, así como de los artículos 18, 19, 57, 58, de la Ley de Puertos, puesto que si bien presentan un cambio en su contenido normativo derivado de los decretos que se señalan como actos reclamados, los mismos no fueron modificados formalmente, pero en todo caso la afectación que causan a los quejosos se extinguiría con la emisión de una sentencia concesoria de amparo, cuyos efectos abarcan a todos (sic) aquellas normas y actos cuya validez dependa de las normas invalidadas.

(…)”.

CUARTO. Celebración de la audiencia constitucional y sentencia. Seguidos los trámites legales, la Juez de Distrito celebró audiencia constitucional el seis de octubre de dos mil diecisiete, en la que dictó resolución en el sentido de sobreseer en el juicio respecto de los ordenamientos reclamados, con fundamento en el artículo 61, fracción XII de la Ley de Amparo, es decir, porque no afectan el interés jurídico de los quejosos, pues se trata de disposiciones heteroaplicativas y no se acreditó la existencia de algún acto de aplicación. La misma causal aplicó por lo que hace al nombramiento del Vicealmirante *****, como Director General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos.

preceptos no fueron reformados en el Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación de dieciséis de junio de dos mil diecisiete.

De igual forma sobreseyó en el juicio respecto de los actos de refrendo y publicación de los Decretos reclamados, en virtud de que no se impugnaron por vicios propios.

QUINTO. Interposición del recurso de revisión. En contra de esa resolución la parte quejosa interpuso recurso de revisión mediante escrito presentado el veintiséis de octubre de dos mil diecisiete. Dicho medio de impugnación fue turnado al Décimo Noveno Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito, cuyo Presidente lo admitió a trámite por acuerdo de catorce de noviembre de ese año con el número *****.

SEXTO. Interposición de la revisión adhesiva. Por su parte, las autoridades responsables Presidente de la República, Secretario, Subsecretario de Marina y Director General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos de la Secretaría de Marina, interpusieron revisión adhesiva según oficio presentado el veintidós de noviembre de dos mil diecisiete, el cual se admitió por el Tribunal Colegiado por acuerdo de veinticuatro siguiente.

SÉPTIMO. Resolución del Tribunal Colegiado. En sesión de veinticuatro de mayo de dos mil dieciocho, el Tribunal Colegiado dictó

Por otra parte, revocó el sobreseimiento en el juicio respecto de los preceptos reclamados de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la Ley de Puertos, y el Reglamento Interior de la Secretaría de Marina, porque en su opinión las disposiciones combatidas constituyen un sistema normativo complejo que debe analizarse como autoaplicativo en su integridad y, por lo tanto, puede impugnarse desde su entrada en vigor.

Como consecuencia de lo anterior, declaró infundado el recurso de revisión adhesiva, así como desestimó la causa de improcedencia que hicieron valer las autoridades responsables, a saber, la prevista en la fracción XIV del artículo 61 ya referido.

Finalmente, se declaró legalmente incompetente para conocer del asunto, por lo que remitió los autos a esta Suprema Corte al subsistir el problema de constitucionalidad de leyes federales.

OCTAVO. Trámite ante este Alto Tribunal. Por acuerdo de veintiuno de junio de dos mil dieciocho el Presidente de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, determinó que este Alto Tribunal asume su competencia originaria para conocer del recurso de revisión, el cual quedó registrado con el número 506/2018, así como lo turnó al Ministro Alberto Pérez Dayán, y ordenó que se radicara en la Sala a la que se encuentra adscrito.

DÉCIMO. Publicación del proyecto de resolución. En el juicio de amparo la parte quejosa cuestionó la constitucionalidad de diversos artículos de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la Ley de Puertos y el Reglamento Interior de la Secretaría de Marina; por tanto, con fundamento en los artículos 73, párrafo segundo y 184 de la Ley de Amparo, se hizo público el proyecto de resolución.

C O N S I D E R A N D O:

PRIMERO. Competencia. Esta Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, es legalmente competente para conocer de este recurso de revisión, en términos de lo dispuesto por los artículos 107, fracción VIII, inciso a), de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 81, fracción I, inciso e), y 83 de la Ley de Amparo; así como 21, fracción II, inciso a) de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, y conforme a lo previsto en el punto tercero del Acuerdo General Plenario 5/2013, en virtud de que se trata de un recurso de revisión derivado de un juicio de amparo en el que se combatió la constitucionalidad de diversos artículos de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la Ley de Puertos y el Reglamento Interior de la Secretaría de Marina, y no se estima necesaria la intervención del Tribunal Pleno.

motivo de pronunciamiento por el Tribunal Colegiado que previno en el conocimiento del asunto.

TERCERO. Improcedencia. En primer término, debe decirse que la procedencia de la acción constitucional es de orden público y su análisis debe efectuarse sin importar que las partes la aleguen o no en cualquier instancia en que el juicio se encuentre, pues así lo prescribe expresamente el artículo 62 de la Ley de Amparo¹.

Lo anterior tiene justificación cuando, encontrándose el asunto en revisión, se advierte la existencia de una o varias causas de improcedencia diferentes a las que el juzgador de primer grado estimó actualizadas, desestimadas, o bien, **al advertirse un motivo distinto de los apreciados en relación con una misma causa de improcedencia**, dado que, en esos casos, es indudable que el tribunal revisor, de oficio, debe emprender el estudio de la procedencia de la acción.

La afirmación que precede se encuentra corroborada con lo dispuesto por el artículo 93, fracción III, de la Ley de Amparo², que establece que el órgano jurisdiccional, al conocer de los asuntos en revisión, observará entre otras reglas, la relativa a que podrá examinar de oficio y, en su caso, decretar la actualización de las causales de improcedencia desestimadas por el juzgador de origen, siempre que los motivos sean diversos a los considerados por el órgano de primera instancia; lo cual, en otras palabras, significa que el legislador permite

diversos que no solo involucran a las hipótesis legales analizadas por el juez de primer grado.

El principio de congruencia en el aspecto de que se trata consiste en que la procedencia del juicio de garantías es de orden público y conduce a considerar que, a pesar de que el juzgador haya tenido por actualizada o desestimada determinada hipótesis de improcedencia, **el tribunal revisor bien puede abordar el estudio bajo un matiz distinto**, que puede ser estudiado por diversa causa constitucional, legal o jurisprudencial, **o aun ante la misma causal por diverso motivo**, si se considera que un supuesto de improcedencia puede generarse por otras razones.

Al respecto, resulta aplicable la jurisprudencia 122/99 del Tribunal Pleno, de rubro y texto siguientes:

“IMPROCEDENCIA. ESTUDIO OFICIOSO EN EL RECURSO DE REVISIÓN DE MOTIVOS DIVERSOS A LOS ANALIZADOS EN LA SENTENCIA COMBATIDA. Es cierto que las consideraciones expuestas en la sentencia recurrida, que no son impugnadas en vía de agravio por el recurrente a quien perjudican, deben tenerse firmes para seguir rigiendo en lo conducente al fallo, pero esto no opera en cuanto a la procedencia del juicio de amparo, cuando se advierte la existencia de una causa de improcedencia diferente a la que el juzgador de primer grado estimó actualizada o desestimó o, incluso, de un motivo diferente de los apreciados en relación con una misma causa de improcedencia, pues en este caso, el tribunal revisor debe emprender su estudio de oficio, ya que sobre el particular sigue vigente el principio de que siendo la procedencia de la acción constitucional de orden público, su análisis debe efectuarse sin importar que las partes la aleguen o no, y en cualquier instancia en que el juicio se encuentre, de conformidad con lo dispuesto en el último párrafo del artículo 73 de la Ley de Amparo. Este aserto encuentra plena correspondencia en el artículo 91 de la legislación de la materia, que establece las reglas para resolver el recurso de revisión, entre las que se encuentran, según su fracción

ante la misma causa por diverso motivo, pues no puede perderse de vista que las causas de improcedencia pueden actualizarse por diversos motivos, por lo que si el inferior estudió sólo alguna de ellas, es dable e incluso obligatorio que se aborden por el revisor, pues al respecto, no existe pronunciamiento que pueda tenerse firme”. (Semanao Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Pleno, jurisprudencia, tomo X, noviembre de 1999, P./J. 122/99, página 28, registro digital 192902).

En ejercicio de la facultad descrita, esta Segunda Sala analizará si respecto de las normas reclamadas se actualiza alguna causal de improcedencia que conduzca al sobreseimiento en el juicio.

A fin de examinar lo anterior, resulta conveniente traer a colación lo dispuesto por el artículo 61, fracción XII, de la Ley de Amparo, que dispone lo siguiente:

“Artículo 61. El juicio de amparo es improcedente:

(...).

XII. Contra actos que no afecten los intereses jurídicos o legítimos del quejoso, en los términos establecidos en la fracción I del artículo 5o de la presente Ley, y contra normas generales que requieran de un acto de aplicación posterior al inicio de su vigencia;

(...)”.

De la disposición transcrita deriva que el juicio de amparo es improcedente contra aquellos actos que no afecten los intereses jurídicos o legítimos del quejoso y contra normas generales que requieran de un acto de aplicación posterior al inicio de su vigencia.

Atento a lo anterior, lo previsto en el artículo 107, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos³, en el sentido de que el juicio de amparo indirecto se seguirá siempre a instancia de

derecho o de un interés legítimo individual o colectivo”, se traduce, en la parte que interesa, en que el promovente debe ser titular de un derecho jurídicamente reconocido a su favor en la Constitución Federal, que sufre una afectación directa por el acto reclamado (interés jurídico). Así, de acuerdo con lo anterior, el juicio de amparo indirecto procede:

- Cuando se siga a instancia de parte agraviada.
- Teniendo ese carácter quien aduzca **ser titular** de un derecho o de un interés legítimo individual o colectivo.
- **Siempre** que se alegue que el acto reclamado viola los derechos reconocidos en la Constitución Federal.
- Y que con ello **se afecte su esfera jurídica**, ya sea de manera directa o en virtud de su especial situación frente al orden jurídico.

Así las cosas, este Alto Tribunal ha desarrollado una doctrina en torno al contenido y alcances que tiene la figura del interés jurídico como requisito de procedencia del juicio de amparo. Así, en el **amparo en revisión ******* resuelto por esta Segunda Sala⁴, por lo que hace al interés jurídico, se estableció que:

- Las normas que tutelan al interés jurídico, son susceptibles de generar derechos subjetivos en beneficio de personas determinadas;

- El interés jurídico supone la existencia de un derecho dentro de la esfera jurídica particular de un individuo (derecho subjetivo) que se encuentra dentro de su status jurídico.

- Se está en presencia de un agravio o lesión al interés jurídico cuando la afectación que se aduce se refiere a un derecho subjetivo y aquélla es susceptible de individualizarse en una persona concreta, independientemente de su pertenencia o no a un grupo.

De dicho asunto derivó la tesis aislada LXXX/2013 de esta Segunda Sala de rubro y texto siguientes:

“INTERÉS LEGÍTIMO E INTERÉS JURÍDICO. SUS ELEMENTOS CONSTITUTIVOS COMO REQUISITOS PARA PROMOVER EL JUICIO DE AMPARO INDIRECTO, CONFORME AL ARTÍCULO 107, FRACCIÓN I, DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. El citado precepto establece que el juicio de amparo indirecto se seguirá siempre a instancia de parte agraviada, ‘teniendo tal carácter quien aduce ser titular de un derecho o de un interés legítimo individual o colectivo’, con lo que atribuye consecuencias de derecho, desde el punto de vista de la legitimación del promovente, tanto al interés jurídico en sentido estricto, como al legítimo, pues en ambos supuestos a la persona que se ubique dentro de ellos se le otorga legitimación para instar la acción de amparo. En tal virtud, atento a la naturaleza del acto reclamado y a la de la autoridad que lo emite, el quejoso en el juicio de amparo debe acreditar fehacientemente el interés, jurídico o legítimo, que le asiste para ello y no inferirse con base en presunciones. Así, los elementos constitutivos del interés jurídico consisten en demostrar: a) la existencia del derecho subjetivo que se dice vulnerado; y, b) que el acto de autoridad afecta ese derecho, de donde deriva el agravio correspondiente. Por su parte, para probar el interés legítimo, deberá acreditarse que: a) exista una norma constitucional en la que se establezca o tutele algún interés difuso en beneficio de una colectividad determinada; b) el acto reclamado transgreda ese interés difuso, ya sea de manera individual o colectiva; y, c) el promovente pertenezca a esa colectividad. Lo anterior, porque si el interés legítimo supone una afectación jurídica al quejoso, éste debe demostrar su pertenencia al grupo que en específico sufrió o sufre el agravio que se aduce en la demanda

Finalmente, debe decirse que este Alto Tribunal ha sostenido que no debe confundirse el carácter de autoaplicativa de la ley, con el interés jurídico para reclamarla en amparo, pues mientras que aquél se refiere a la obligatoriedad del mandato legal desde que entra en vigor, el segundo se relaciona con la afectación que el propio mandato origina a la parte quejosa; afectación que debe probarse, tomando en cuenta que el artículo 6 de la Ley de Amparo previene que el juicio de garantías podrá promoverse por la parte a quien perjudique el acto o la ley que se reclama.

Así para legitimar el ejercicio de la acción constitucional no es suficiente con que las disposiciones de la ley resulten obligatorias desde el momento mismo en que entran en vigor, sino que es indispensable demostrar que el quejoso se encuentra en los supuestos de las normas que pretenda impugnar, ya que solo así se puede concluir que la ley, desde el momento de inicio de su vigencia, afecta los intereses jurídicos del solicitante del amparo.

Las consideraciones anteriores encuentran sustento en la tesis 3a. LII/91 de este Alto Tribunal de rubro y texto siguientes:

“INTERÉS JURÍDICO EN EL AMPARO CONTRA LEYES. NO SE ACREDITA ÚNICAMENTE POR LA CIRCUNSTANCIA DE QUE SE TRATE DE UNA LEY AUTOAPLICATIVA. No debe confundirse el carácter de autoaplicativa de la ley, con el interés jurídico para reclamarla en amparo, pues mientras que aquél se refiere a la obligatoriedad del mandato legal desde que entra en vigor, el segundo se relaciona con la afectación que el propio mandato origina a la parte quejosa: afectación que debe probarse. tomando en cuenta que el

amparo". (Semanario Judicial de la Federación, Octava Época, Tercera Sala, tipo de tesis aislada, tomo VII, marzo de 1991, 3a. LII/91, página 50, registro digital 207025).

En tal sentido, cabe recordar que los quejosos acreditaron durante el juicio de amparo que: **1.** ***** cuenta con la certificación de "**Jefe de Máquinas**"; **2.** ***** tiene el título de "**Primer Maquinista**"; **3.** ***** es "**Piloto naval**"; **4.** ***** cuenta con la certificación de "**Oficial Electrotécnico**"; **5.** ***** tiene el título de "**Maquinista Naval**"; **6.** ***** , cuenta con la certificación de "**Piloto Naval**"; **7.** ***** , tiene la certificación de "**Primer Maquinista Naval**"; **8.** ***** , tiene el título de "**Capitán**"; y **9.** ***** , cuenta con la certificación de "**Capitán de Altura**".

Ahora bien, de conformidad con la Ley de Navegación y Comercio Marítimos⁵, la Marina Mercante es el conjunto formado por las personas físicas o morales, embarcaciones y artefactos navales que conforme a la legislación aplicable ejerzan o intervengan en el comercio marítimo. Dichos sujetos pueden ser, entre otros⁶:

⁵ "**Artículo 2.** Para efectos de esta Ley se entenderá por:

(...).

VI. Marina Mercante: El conjunto formado por las personas físicas o morales, embarcaciones y artefactos navales que conforme a la Legislación aplicable ejerzan o intervengan en el comercio marítimo".

⁶ "**Artículo 2.** Para efectos de esta Ley se entenderá por:

(...).

VIII. Propietario: la persona física o moral titular del derecho real de propiedad de una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, bajo cualquier título legal.

IX. Naviero o empresa naviera: Armador o empresa armadora, de modo sinónimo: la persona física o moral que teniendo bajo su propiedad o posesión una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, y sin que necesariamente constituya su actividad principal, realice las siguientes funciones: equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad, operar por sí mismo y explotar embarcaciones.

X. Operador: La persona física o moral, que sin tener la calidad de propietario o naviero, celebra a nombre propio los contratos de utilización de embarcaciones y/o artefactos navales, o del espacio de éstos, que a su vez, haya contratado con el propietario, naviero o armador.

(...)"

a) Propietarios: la persona física o moral titular del derecho real de propiedad de una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, bajo cualquier título legal.

b) Naviero o empresa naviera: Armador o empresa armadora, de modo sinónimo: la persona física o moral que teniendo bajo su propiedad o posesión una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, y sin que necesariamente constituya su actividad principal, realice las siguientes funciones: equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad, operar por sí mismo y explotar embarcaciones.

c) Operador: La persona física o moral, que sin tener la calidad de propietario o naviero, celebra a nombre propio los contratos de utilización de embarcaciones y/o artefactos navales, o del espacio de estos, que a su vez, haya contratado con el propietario, naviero o armador.

d) Tripulación: Las personas que presten un servicio a bordo de las embarcaciones y artefactos navales mexicanos, a saber, los capitanes, pilotos navales, patrones, maquinistas, mecánicos y en general todo el personal que tripule una embarcación o que labore en un artefacto naval mexicano. Con excepción del personal técnico que realice las funciones de instrucción, capacitación, supervisión y administración; en las embarcaciones pesqueras al personal

Conforme a lo anterior, es dable concluir que las normas que, en todo caso, pueden causar una afectación a los demandantes **son aquellas dirigidas a los miembros de la tripulación**, en tanto los capitanes, pilotos, maquinistas y otros, (calidades de los quejosos) se encuentran comprendidos en tal categoría.

Ciertamente, si la tripulación son las personas que prestan un servicio a bordo de las embarcaciones y artefactos navales mexicanos, esto es, los capitanes, pilotos navales, patrones, maquinistas, mecánicos y en general todo el personal que tripule una embarcación o que labore en un artefacto naval mexicano, resulta que únicamente aquellas normas dirigidas a tales sujetos son las que podrían lesionar la esfera jurídica de los quejosos.

Por tanto, a fin de estar en aptitud de determinar si los quejosos cuentan con interés jurídico para controvertir las normas reclamadas, resulta necesario analizar su contenido a fin de determinar si causan alguna afectación en su esfera jurídica. Los numerales reclamados por los quejosos establecen lo siguiente:

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

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

(...).

V. Ejercer la autoridad en las zonas marinas mexicanas, en las materias siguientes:

a) Cumplimiento del orden jurídico nacional en las materias de su competencia;

b) Seguridad marítima, salvamento en caso de accidentes o incidentes de

VII Ter. Regular, vigilar la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar y supervisar a la marina mercante;

VII Quáter. Administrar y operar el señalamiento marítimo, así como proporcionar los servicios de información y seguridad para la navegación marítima;

(...).

XX. Ejercer acciones para llevar a cabo la defensa y seguridad nacionales en el ámbito de su responsabilidad, en términos de las disposiciones jurídicas aplicables;

(...)”.

“**Artículo 36.** A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I. Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte, con la intervención que las leyes otorgan a la Secretaría de Marina respecto al transporte por agua, así como de las comunicaciones, de acuerdo a las necesidades del país;

(...).

XVII. Participar con la Secretaría de Marina en la aplicación de las medidas en materia de seguridad y protección marítima;

XVIII. Construir, reconstruir y conservar las obras marítimas, portuarias y de dragado;

(...)”.

Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

“**Artículo 7.** La Autoridad Marítima Nacional la ejerce el 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, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras dependencias.

En materia de marina mercante serán autoridades conforme a lo previsto en esta Ley:

I. La Secretaría y la SEMAR, en el ámbito de sus respectivas competencias;

II. Los capitanes de las embarcaciones mercantes mexicanas, y

III. El cónsul mexicano en el extranjero, acreditado en el puerto o lugar en el que se halle la embarcación que requiera la intervención de la autoridad, para los casos y efectos que esta Ley determine”.

“**Artículo 8.** Son atribuciones de la Secretaría, sin perjuicio de las que correspondan a otras dependencias de la Administración Pública Federal:

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

y revocarlos o suspenderlos en su caso, tratándose de embarcaciones mayores;

VI. Organizar, regular y, en su caso, prestar servicios de control de la navegación en los recintos portuarios y zonas de fondeo;

VII. Regular y vigilar que el servicio de pilotaje se preste en forma segura y eficiente, de acuerdo con esta Ley y su Reglamento;

VIII. Organizar, promover y regular la formación y capacitación del personal de la Marina Mercante, así como otorgar certificados de competencia en los términos de esta Ley y su Reglamento; vigilar su cumplimiento y revocarlos o suspenderlos en su caso;

IX. Participar con la SEMAR en la seguridad de la navegación y salvaguarda de la vida humana en el mar;

X. Establecer en coordinación con la SEMAR, las medidas de Protección Portuaria que aplicará el CUMAR, conforme a lo dispuesto en la Ley de Puertos;

XI. Establecer las bases de regulación de tarifas en la prestación de los servicios marítimos en el territorio nacional, incluidos los de navegación costera y de aguas interiores, cuando en opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica no existan condiciones de competencia efectiva;

XII. Solicitar la intervención de la Secretaría de Economía, cuando presuma la existencia de prácticas comerciales internacionales violatorias de la legislación nacional en materia de comercio exterior, así como de los Tratados Internacionales;

XIII. Solicitar la intervención de la Comisión Federal de Competencia Económica, cuando presuma la existencia de prácticas violatorias a la Ley Federal de Competencia Económica, así como coadyuvar en la investigación correspondiente;

XIV. Imponer sanciones por infracciones a esta Ley, a sus reglamentos, y a los Tratados Internacionales vigentes en las materias que le correspondan conforme a este ordenamiento, y

XV. Las demás que señalen otras disposiciones jurídicas aplicables”.

“Artículo 8 Bis. Son atribuciones de la SEMAR, sin perjuicio de las que correspondan a otras dependencias de la Administración Pública Federal:

I. Abanderar y matricular las embarcaciones y los artefactos navales mexicanos;

II. Certificar las singladuras, expedir las libretas de mar e identidad marítima del personal embarcado de la Marina Mercante mexicana;

III. Vigilar que las vías generales de comunicación por agua y la navegación, cumplan con las condiciones de seguridad y señalamiento marítimo;

IV. Vigilar la seguridad de la navegación y la salvaguarda de la vida humana en el mar;

V. Organizar, regular y, en su caso, prestar servicios de ayudas a la navegación y radiocomunicación marítima;

VI. Inspeccionar y certificar en las embarcaciones mexicanas, el cumplimiento de los Tratados Internacionales de la Organización Internacional de Puertos y de la Organización Internacional de Aeronáutica Civil.

- Tratados Internacionales, y la legislación nacional aplicable, manteniendo la supervisión sobre dichas personas;
- IX. Establecer y organizar un servicio de vigilancia, seguridad y auxilio para la navegación en zonas marinas mexicanas;
- X. Realizar las investigaciones y actuaciones, así como designar peritos facultados profesionalmente en la materia en los términos del reglamento respectivo y emitir dictámenes de los accidentes e incidentes marítimos, fluviales y lacustres;
- XI. Coadyuvar en el ámbito de su competencia con la autoridad laboral, para el cumplimiento de la resolución de los conflictos marítimos de naturaleza laboral;
- XII. Imponer sanciones por infracciones a esta Ley, a sus reglamentos, y a los Tratados Internacionales vigentes en las materias que le correspondan en términos del presente artículo;
- XIII. Nombrar y remover a los capitanes de puerto;
- XIV. Establecer en coordinación con la Secretaría, la Protección Marítima que aplicará el CUMAR, conforme a lo dispuesto en la Ley de Puertos;
- XV. Dirigir, organizar y llevar a cabo la búsqueda y rescate para la salvaguarda de la vida humana en el mar en las zonas marinas mexicanas, así como coordinar las labores de auxilio y salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones y en los recintos portuarios;
- XVI. Integrar la información estadística de los accidentes en las zonas marinas mexicanas;
- XVII. Administrar los registros nacionales de la gente de mar y de embarcaciones, conforme a lo dispuesto en el reglamento respectivo;
- XVIII. Representar al país en las negociaciones de los Tratados Internacionales en materia marítima respecto de las atribuciones que conforme a esta Ley le corresponden; ser la ejecutora de los mismos, y ser su intérprete en la esfera administrativa, y
- XIX. Las demás que señalen otras disposiciones jurídicas aplicables”.

“**Artículo 9.** Cada puerto habilitado tendrá una capitania de puerto, que dependerá de la SEMAR, con una jurisdicción territorial y marítima delimitada, y tendrá las atribuciones siguientes:

- I. Autorizar arribos y despachos de las embarcaciones y artefactos navales;
- II. Abanderar y matricular las embarcaciones y los artefactos navales mexicanos;
- III. Otorgar permisos para la prestación de servicios de transporte marítimo de pasajeros y de turismo náutico dentro de las aguas de su jurisdicción, con embarcaciones menores, de acuerdo al reglamento respectivo;
- IV. Regular y vigilar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad y señalamiento marítimo, control de tráfico marítimo y de ayudas a la navegación;
- V. Requerir los certificados e inspeccionar a cualquier embarcación, de conformidad con lo establecido en las fracciones VI y VII del artículo 8 Bis de

IX. Actuar como auxiliar del Ministerio Público, así como imponer las sanciones en los términos de esta Ley”.

“Artículo 9 Bis. La Secretaría, ejercerá sus funciones en los puertos por conducto de las oficinas de servicios a la Marina Mercante, las que tendrán a su cargo:

- I. Vigilar que las maniobras y los servicios portuarios a las embarcaciones se realicen en condiciones de seguridad, economía y eficiencia;
- II. Ordenar las maniobras que se requieran de las embarcaciones cuando se afecte la eficiencia del puerto;
- III. Turnar a la Secretaría las quejas que presenten los navieros en relación con la asignación de posiciones de atraque y fondeo, para que ésta resuelva lo conducente;
- IV. Ordenar las medidas que le sean requeridas por el CUMAR, conforme a lo dispuesto en la Ley de Puertos;
- V. Imponer las sanciones en los términos de esta Ley, y
- VI. Las demás que le confieran otras disposiciones jurídicas aplicables”.

“Artículo 9 Ter. Las policías federales, estatales y municipales, auxiliarán a las capitanías de puerto y a las oficinas de servicios a la Marina Mercante, cuando así lo requieran, dentro de sus respectivos ámbitos de competencia”.

“Artículo 10. Son embarcaciones y artefactos navales mexicanos, los abanderados y matriculados en alguna capitanía de puerto, a solicitud de su propietario o naviero, previa verificación de las condiciones de seguridad del mismo y presentación de la dimisión de bandera del país de origen, de acuerdo con el reglamento respectivo.

La embarcación o artefacto naval se inscribirá en el Registro Nacional de Embarcaciones y se le expedirá un certificado de matrícula, cuyo original deberá permanecer a bordo como documento probatorio de su nacionalidad mexicana.

(...)”.

“Artículo 11. Las personas físicas o morales mexicanas constituidas de conformidad con la legislación aplicable podrán, solicitar el abanderamiento y matriculación de embarcaciones y artefactos navales en los siguientes casos:

(...).

Autorizado el abanderamiento, la SEMAR hará del conocimiento de la autoridad fiscal competente, el negocio jurídico que tenga como consecuencia la propiedad o posesión de la embarcación.

(...)”.

“Artículo 12. La SEMAR, a solicitud del propietario o naviero, abanderará embarcaciones como mexicanas, previo cumplimiento de las normas de inspección y certificación correspondientes. La SEMAR deberá además

La SEMAR, a petición del propietario o naviero, sólo autorizará la dimisión de bandera y la cancelación de matrícula y registro de una embarcación, cuando esté cubierto o garantizado el pago de los créditos laborales y fiscales y exista constancia de libertad de gravámenes expedida por el Registro Público Marítimo Nacional, salvo pacto en contrario entre las partes”.

“Artículo 21. Se presume que el propietario o los copropietarios de la embarcación son sus armadores o navieros, salvo prueba en contrario. El naviero que asuma la operación o explotación de una embarcación que no sea de su propiedad, deberá hacer declaración de armador ante la Oficina de Servicios a la Marina Mercante, del puerto de su matrícula, de conformidad con las disposiciones reglamentarias al respecto. (...)”.

“Artículo 23. Todo agente naviero deberá ser autorizado por la Secretaría para actuar como tal, para lo cual acreditará los requisitos siguientes: (...)”.

“Artículo 24. (...).
(...)”.

Los navieros mexicanos no están obligados a designar agentes navieros consignatarios de buques en los puertos mexicanos para atender a sus propias embarcaciones, siempre y cuando cuenten con oficinas en dicho puerto, con un representante y se haya dado aviso a la capitania de puerto y a la Oficina de Servicios a la Marina Mercante correspondientes”.

“Artículo 30. Los patrones de las embarcaciones, o quien dirija la operación en los artefactos navales, ejercerán el mando vigilando que se mantengan el orden y la disciplina a bordo, pero no estarán investidos de la representación de las autoridades mexicanas. Cuando tengan conocimiento de la comisión de actos que supongan el incumplimiento de las disposiciones jurídicas aplicables, darán aviso oportuno a las autoridades correspondientes y estarán obligados a poner en conocimiento de la SEMAR cualquier circunstancia que no esté de acuerdo con lo establecido en los certificados de la embarcación o artefacto naval”.

“Artículo 31. (...).
(...)”.

El personal que imparta la formación y capacitación del personal de la Marina Mercante deberá contar con un registro ante la Secretaría, así como cumplir con los requisitos establecidos en los Tratados Internacionales”.

“Artículo 32. (...).
, \

autoridad presuma que la tripulación ha sido abandonada o corra el peligro de perder la vida o se ponga en riesgo su integridad corporal”.

“Artículo 35. Cuando surja una situación regulada según se dispone en este capítulo, las autoridades y partes del mismo deberán desahogar el siguiente procedimiento:

(...).

III. En el mismo plazo establecido en la fracción anterior, la capitanía de puerto deberá citar al agente naviero consignatario de la embarcación y, en su caso, al propietario de la misma para que en un plazo de diez días hábiles desahoguen una audiencia en las oficinas de la capitanía de puerto, en donde plantearán a dicha autoridad los mecanismos para resolver la situación, los cuales deberán incluir como mínimo la sustitución y repatriación de los tripulantes, así como la gestión segura de la embarcación. Tomando en consideración los planteamientos expuestos, la capitanía de puerto establecerá un plazo que no podrá exceder de quince días hábiles para el cumplimiento de las obligaciones adquiridas. La capitanía de puerto levantará un acta de dicha audiencia y los que en ella intervengan deberán firmarla;

IV. Durante el plazo de ejecución de las obligaciones adquiridas de acuerdo con la fracción anterior, la capitanía de puerto estará facultada para solicitar las reuniones de verificación que considere necesarias;

V. En caso de incumplimiento de las obligaciones adquiridas de conformidad con la fracción III de este artículo, la SEMAR será la competente para coordinar las acciones tendientes a dar solución a la contingencia, y

VI. Una vez que la tripulación haya sido desembarcada y esté comprobado su buen estado de salud, el Instituto Nacional de Migración tramitará la repatriación a costa del naviero o del propietario de la embarcación de modo solidario. Entre tanto, el agente naviero consignatario y, en su caso, el propietario de la misma embarcación de modo solidario, sufragarán la manutención integral de los tripulantes a ser repatriados. La SEMAR verificará el cumplimiento de esta obligación”.

“Artículo 36. La navegación en zonas marinas mexicanas y el arribo a puertos mexicanos estarán abiertos, en tiempos de paz a las embarcaciones de todos los Estados, conforme al principio de reciprocidad internacional. Cuando existan razones de seguridad nacional o interés público, la SEMAR podrá negar la navegación en zonas marinas mexicanas y el arribo a puertos mexicanos.

(...)”.

“Artículo 37. La SEMAR, por caso fortuito o fuerza mayor, o bien cuando existan razones de seguridad nacional o interés público, podrá declarar, en cualquier tiempo, provisional o permanentemente, parcial o totalmente cerrados a la navegación determinados puertos, a fin de preservar la integridad de las personas y la seguridad de las embarcaciones, así como de

“Artículo 39. La libertad en la utilización de embarcaciones en navegación de altura, cabotaje y la regulación de tarifas en la prestación de servicios marítimos, se sujetarán a lo siguiente:

A. La utilización de embarcaciones en navegación de altura de conformidad con lo dispuesto en el artículo precedente, misma que incluye el transporte y el remolque internacional estará abierta para los navieros y las embarcaciones de todos los Estados, cuando haya reciprocidad en los términos de los Tratados Internacionales.

La Secretaría, previa opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, que declare la ausencia de condiciones de competencia efectiva en un mercado relevante en términos de la Ley Federal de Competencia Económica estará facultada para reservar, total o parcialmente determinado transporte internacional de carga de altura o cabotaje, para que sólo esté permitido realizarse a propietarios o navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas cuando no se cumplan con las disposiciones sobre competencia y libre concurrencia de conformidad con la legislación de la materia.

La reserva total o parcial señalada en el párrafo anterior se mantendrá únicamente mientras subsista la falta de condiciones de concurrencia y competencia efectiva. Para ello, deberá mediar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica sobre la subsistencia de tales condiciones, procedimiento que dará inicio a solicitud de la Secretaría, de parte interesada o de oficio.

B. De conformidad con el artículo 8, fracción XI de esta Ley, cuando en opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, haya dejado de existir el estado de falta de competencia efectiva, la regulación de tarifas establecida deberá suprimirse o modificarse en el sentido correspondiente dentro de los treinta días hábiles siguientes a la expedición de la opinión.

(...)”.

“Artículo 42. Los navieros mexicanos y extranjeros, dedicados a la utilización de embarcaciones en servicio de navegación interior y de cabotaje de conformidad con esta Ley, se sujetarán a las siguientes disposiciones en materia de permisos para prestación de servicios:

I. Requerirán permiso de la Secretaría para prestar servicios de:

- a) Transporte de pasajeros y cruceros turísticos;
- b) Remolque, maniobra y lanchaje en puerto, excepto cuando tengan celebrado contrato con la administración portuaria, conforme lo establezca la Ley de Puertos;
- c) Dragado, en los casos de embarcaciones extranjeras, y
- d) Las embarcaciones extranjeras para prestar el servicio de cabotaje, siempre y cuando no exista una nacional que lo haga en igualdad de condiciones;

II. Requerirán permiso de la capitania de puerto para prestar los servicios de:

- a) Turismo náutico, con embarcaciones menores de recreo y deportivas mexicanas o extranjeras, y

tareas de prospección, extracción y explotación de hidrocarburos, condicionado al cumplimiento de lo establecido por la legislación en materia ambiental y de contratación administrativa.

El hecho que no se requiera de permiso, no exime a las embarcaciones dedicadas a los servicios señalados en la fracción III de este artículo de cumplir con las disposiciones que le sean aplicables.

El requisito de obtención de un permiso para la prestación de servicios, de conformidad con lo dispuesto en este artículo o bien la ausencia de tal requisito, no prejuzga sobre la necesidad de contar con el permiso temporal de navegación de cabotaje o el deber de abanderamiento, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley”.

“Artículo 43. (...).

En la terminación, revocación y demás actos administrativos relacionados con los permisos regulados por esta Ley, se aplicará lo dispuesto en la Ley de Puertos”.

“Artículo 44. (...).

La resolución correspondiente en materia de permisos, deberá emitirse en un plazo que no exceda de diez días hábiles, contado a partir del día en que se hubiere presentado la solicitud debidamente requisitada.

Cuando a criterio justificado de la Secretaría o la SEMAR, las características de lo solicitado lo ameriten, o bien cuando la información se considere insatisfactoria, éstas requerirán al solicitante de información complementaria. De no acreditarse la misma en un plazo de cinco días hábiles, la solicitud se tendrá por no formulada.

Transcurridos cinco días hábiles luego de la presentación de la información adicional, la Secretaría o la SEMAR estarán obligadas, según corresponda, a emitir una resolución. De no hacerlo en el plazo señalado, se entenderá por otorgado el permiso correspondiente y el permisionario estará legitimado para pedir a la autoridad correspondiente una constancia que así lo acredite, la cual estará obligada a ponerla a disposición del permisionario en un plazo de cinco días hábiles contado desde el día de presentación de dicha petición de constancia.

(...)”.

“Artículo 45. (...).

(...).

Se deberán justificar ante la capitania de puerto las arribadas forzosas e imprevistas de las embarcaciones”.

“Artículo 46. Salvo en el caso de las arribadas forzosas, en la autorización o rechazo de arribo a puerto de embarcaciones, la capitania de puerto requerirá la documentación que establezca el reglamento respectivo, sin que los requisitos en él señalados sean superiores a los que dispongan los Tratados

CUMAR para que intervenga en los términos que establezca la Ley de Puertos”.

“Artículo 48. Con respeto a las disposiciones internacionales señaladas en el artículo 46 de esta Ley, para hacerse a la mar, toda embarcación requerirá de un despacho de salida del puerto, de conformidad con las siguientes normas:

I. Será expedido por la capitanía de puerto, previo requerimiento de la documentación que establezca el reglamento respectivo, sin que los requisitos en él señalados sean superiores a los que dispongan los Tratados Internacionales. Dicho reglamento establecerá un régimen simplificado para las embarcaciones menores;

(...).

III. Quedarán sin efecto si no se hiciese uso de ellos, dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a su expedición, salvo autorización justificada que expresamente emita la capitanía de puerto.

(...).

No se considerará despacho de salida, la autorización otorgada por la capitanía de puerto cuando por razones de fuerza mayor, las embarcaciones deban salir del puerto por razón de seguridad”.

“Artículo 49. La capitanía de puerto estará facultada para negar o dejar sin efecto los despachos de salida en los supuestos siguientes:

(...).

VI. Por tener conocimiento de algún accidente, incidente o situación de riesgo de importancia para la seguridad de los tripulantes, sucedida a la embarcación y de conformidad con las disposiciones de esta Ley en materia de investigación de accidentes marítimos, a menos que se haya acreditado fehacientemente la compostura correspondiente a la embarcación, de acuerdo con el criterio de la capitanía de puerto, cuando la reparación no sea de importancia y mediante la certificación de la casa clasificadora cuando la reparación sea mayor, y

(...)”.

“Artículo 49 Bis. La capitanía de puerto por sí o a requerimiento del CUMAR podrá negar o dejar sin efectos el despacho de salida de cualquier embarcación como medida precautoria en cualquiera de los niveles de Protección Marítima y Portuaria en términos de la Ley de Puertos”.

“Artículo 50. (...).

La SEMAR estará facultada para habilitar a un delegado honorario de la capitanía de puerto, como responsable de controlar el arribo y despacho de las embarcaciones turísticas o de recreo. El delegado honorario estará facultado para negar el despacho de salida a las embarcaciones de las citadas categorías que, por causas de seguridad en la navegación y de la vida humana

se establezca para la vigencia de las concesiones o permisos que emita la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación para la actividad pesquera que se haya solicitado en dicho despacho.

(...).

I. La dependencia competente tenga pruebas del incumplimiento de las normas de seguridad aplicables, y

(...).

El naviero estará obligado a dar aviso de entrada y salida, cada vez que entre o salga al puerto. Para ello, deberá presentar por escrito a la capitanía de puerto la documentación que establezca el reglamento respectivo.

La capitanía de puerto, en su ámbito de competencia, estará obligada a verificar que en la expedición del despacho vía la pesca, así como en los avisos de entrada y salida y en la información a ser presentada por el naviero, se respeten las normas aplicables en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, prevención de la contaminación marina, así como las demás que establezcan los Tratados Internacionales”.

“Artículo 53. (...).

Durante su permanencia en la zona portuaria, las embarcaciones deberán contar con el personal necesario para ejecutar cualquier movimiento que ordene la capitanía de puerto, o que proceda para la seguridad del puerto y de las demás embarcaciones.

(...)”.

“Artículo 55. (...).

(...).

El servicio público de pilotaje o practica se prestará en forma continua, permanente, uniforme, regular y por turnos durante todo el año, las veinticuatro horas del día, exceptuado los periodos en que el estado del tiempo, las marejadas o corrientes y la saturación del puerto impidan prestar ininterrumpidamente el servicio de pilotaje, y cuando el servicio sea alterado por causas de interés público o cuando así lo determine la autoridad competente. Los pilotos de puerto podrán tener las embarcaciones que juzguen necesarias para el ejercicio de sus servicios, las que utilizarán exclusivamente para el desempeño de los mismos o, en su caso, podrán escoger la embarcación que sea la más adecuada para prestar sus servicios de lanchaje. Los gastos que originen las embarcaciones destinadas al servicio de pilotaje serán por cuenta de los armadores, consignatarios, agentes o capitanes conforme a la tarifa que autorice la Secretaría”.

“Artículo 57. Para ser piloto de puerto se deberán cubrir como mínimo los siguientes requisitos:

(...).

La Secretaría estará facultada para implementar programas de certificación

instalaciones portuarias. En caso contrario, deberá relevar de su cometido al piloto de puerto, quien quedará autorizado para dejar el puente de mando de la embarcación, debiendo dar ambos cuenta de lo sucedido a la capitanía de puerto para los efectos que proceda. Deberá sustituirse el piloto de puerto, si las condiciones de la maniobra lo permiten;

III. El piloto de puerto será responsable de los daños y perjuicios que cause a las embarcaciones e instalaciones marítimas portuarias, debido a la impericia, negligencia, descuido, temeridad, mala fe, culpa o dolo en sus indicaciones cuando se encuentre dirigiendo la maniobra. La capitanía de puerto deberá realizar las investigaciones necesarias conforme a lo dispuesto en esta Ley, para determinar la responsabilidad del piloto de puerto, y (...).”

“Artículo 59. Además de las estipulaciones de carácter contractual existentes entre los prestadores del servicio público de remolque maniobra en puerto y sus usuarios, en este servicio se atenderá a las siguientes disposiciones y al reglamento respectivo:

(...).

II. Con base en las reglas de operación de cada puerto, y en los criterios de seguridad, economía y eficiencia, la Secretaría determinará las embarcaciones que requerirán del uso obligatorio de este servicio, así como el número y tipo de remolcadores a utilizar;

(...).”

“Artículo 60. La SEMAR estará obligada a disponer de los recursos humanos y materiales necesarios para garantizar el funcionamiento y conocimiento público adecuados sobre el señalamiento marítimo y las ayudas a la navegación en las vías navegables.

La SEMAR realizará las labores de señalamiento marítimo y ayudas a la navegación con el propósito de prevenir o solucionar problemas de seguridad en la misma”.

“Artículo 61. La Secretaría determinará los puertos o vías navegables donde deban establecerse los servicios de control de la navegación de conformidad con el reglamento respectivo.

La SEMAR estará facultada para realizar directamente las labores de dragado de mantenimiento en los puertos donde tenga instalaciones y facilidades, o lo considere de interés para la seguridad nacional; así como para solucionar problemas de contaminación marina”.

“Artículo 63. Los concesionarios de las administraciones portuarias integrales, terminales, marinas, instalaciones portuarias y vías navegables serán responsables de: construir, instalar, operar y conservar en las áreas concesionadas las señales marítimas y llevar a cabo las ayudas a la

en el mar, así como de prevención de la contaminación marina por embarcaciones”.

“Artículo 66. El servicio de inspecciones, se ejercerá de conformidad con las siguientes disposiciones y las que en el reglamento respectivo se detallen:

I. El servicio de inspección de embarcaciones podrá ser efectuado por personas físicas autorizadas como inspectores por la SEMAR;

II. La SEMAR mantendrá la obligación intransferible de supervisión del servicio de inspección de embarcaciones;

(...).

IV. La SEMAR fomentará la constitución de sociedades mexicanas de clasificación, las cuales serán integradas por inspectores de nacionalidad mexicana;

V. Para ser autorizado por la SEMAR para prestar el servicio de inspección deberán cumplirse los requisitos señalados en el reglamento respectivo;

VI. La SEMAR estará facultada para implementar programas de certificación continua de inspectores, de conformidad con el reglamento respectivo, y

(...)”.

“Artículo 69. Las capitánías de puerto llevarán una bitácora de certificaciones e inspecciones según establezca el reglamento respectivo. Asimismo, cuando lo determine la SEMAR, la bitácora tendrá un soporte electrónico que podrá ser compartida a las demás capitánías de puerto”.

“Artículo 73. Los artefactos navales requerirán de un certificado técnico de operación y navegabilidad expedido por la SEMAR cuando requieran ser desplazados a su lugar de desmantelamiento o desguazamiento definitivo.

La SEMAR determinará las medidas de prevención, control de tráfico y señalamiento marítimos durante el traslado o remolque de los artefactos navales cuando lo exijan las condiciones del mismo”.

“Artículo 74. La construcción, así como la reparación o modificación significativas de embarcaciones, deberán realizarse bajo condiciones técnicas de seguridad, de conformidad con los Tratados Internacionales y con el reglamento respectivo, para lo cual:

(...).

II. El proyecto deberá previamente ser aprobado por la SEMAR y elaborado por personas físicas profesionalmente reconocidas o sociedades legalmente constituidas, con capacidad técnica demostrada;

(...).

IV. Al término de los trabajos, la embarcación requerirá de los certificados de seguridad marítima y de arqueo que expida la SEMAR directamente o bien un inspector autorizado por ésta.

(...)”.

“Artículo 77. La clasificación de embarcaciones de las dependencias de la

inmediatamente a las demás dependencias competentes cualquier contingencia en materia de contaminación marina. Deberá asimismo sancionar a los infractores en el ámbito de su competencia;

B. La SEMAR, en las zonas marinas mexicanas establecidas en la Ley Federal del Mar, vigilará el cumplimiento de lo establecido en el presente Capítulo. De igual manera, verificará las posibles afectaciones por contaminación en dichas zonas y sancionará a los infractores responsables cuando sean identificados de conformidad con el reglamento respectivo. Además, aplicará de acuerdo con sus ordenamientos el Plan Nacional de Contingencias para combatir y controlar derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas en el mar, en coordinación con otras dependencias de la Administración Pública Federal involucradas, y

C. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, coordinará con la SEMAR, los programas de prevención y control de la contaminación marina, así como el Plan Nacional de Contingencias en el ámbito marítimo. Deberá asimismo sancionar a los infractores en el ámbito de su competencia.

(...)"

“Artículo 87. Se entiende por amarre temporal de embarcaciones el acto por el cual la capitania de puerto autoriza o declara la estadía de una embarcación en puerto, fuera de operación comercial. Las autorizaciones y declaraciones referidas, se regularán conforme a las reglas siguientes:

I. La capitania de puerto autorizará el amarre temporal, designando el lugar y tiempo de permanencia, si no perjudica los servicios portuarios, previa opinión favorable del administrador portuario, cuando la embarcación no cuente con tripulación de servicio a bordo y previa garantía otorgada por el propietario o naviero que solicite el amarre temporal, suficiente a criterio de la SEMAR para cubrir los daños o perjuicios que pudieren ocasionarse durante el tiempo del amarre y el que siga al vencimiento de éste si no se pusiese en servicio la embarcación, así como la documentación laboral que acredite que están cubiertas las indemnizaciones y demás prestaciones que legalmente deba pagar el propietario o naviero a la tripulación, y

(...).

En los casos de embarcaciones de pabellón extranjero, la SEMAR notificará al cónsul del país de la bandera de la embarcación para su conocimiento, así como a la autoridad migratoria para que garanticen las condiciones de la tripulación de conformidad con el Convenio sobre Repatriación de Gente de Mar, así como los demás Tratados Internacionales en la materia. En su caso, será aplicable el Capítulo VII del Título Segundo de esta Ley.

(...)"

“Artículo 130. Las tarifas de fletes para los servicios regulares en navegación de altura y los recargos serán libremente pactados por los transportistas y los usuarios de conformidad con lo dispuesto en la Convención sobre un Código

La Secretaría estará facultada para solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, con el objeto de determinar la aplicación de los lineamientos de regulación de tarifas que deberá permitir la prestación del servicio en condiciones satisfactorias de calidad y eficiencia”.

“Artículo 140. La Secretaría estará facultada para establecer la base de regulación de tarifas en la prestación de los servicios de transporte marítimo de pasajeros cuando en opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica no existan condiciones de competencia efectiva.

La regulación tarifaria se suprimirá cuando la Comisión Federal de Competencia Económica, a solicitud de la Secretaría, de parte interesada o de oficio, opine que las condiciones que le dieron origen han dejado de existir.

La Secretaría estará facultada para solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, con el objeto de determinar la aplicación de los lineamientos de regulación de tarifas que deberá permitir la prestación del servicio en condiciones satisfactorias de calidad y eficiencia”.

“Artículo 151. La Secretaría estará facultada para establecer la base de regulación de tarifas en la prestación de los servicios de remolque transporte cuando en opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica no existan condiciones de competencia efectiva.

La regulación de tarifas se suprimirá cuando la Comisión Federal de Competencia Económica, a solicitud de la Secretaría, de parte interesada o de oficio, opine que las condiciones que le dieron origen han dejado de existir.

La Secretaría estará facultada para solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, con el objeto de determinar la aplicación de los lineamientos de regulación de tarifas que deberá permitir la prestación del servicio en condiciones satisfactorias de calidad y eficiencia”.

“Artículo 159. Los sacrificios y gastos extraordinarios para la seguridad común de la embarcación, deberán ser decididos por el capitán y sólo serán admitidos en avería común aquellos que sean consecuencia directa e inmediata del acto de avería común de conformidad con las siguientes normas:

(...).

II. Corresponde al capitán, al propietario o al naviero de la embarcación afectada, declarar la avería común ante la SEMAR inmediatamente después de producidos los actos o hechos causantes de ésta y, en caso de controversia, la demanda se presentará ante el Juez competente. En caso de ocurrir la avería en un puerto, éste se considerará el primer puerto de arribo;

(...)”.

“Artículo 161. Por operación de salvamento se entenderá toda actividad realizada con el propósito de auxiliar a una embarcación, o bien para salvaguardar otros bienes que se encuentran en peligro en vías navegables o

“Artículo 163. La organización y dirección del Servicio de Búsqueda y Rescate para la salvaguarda de la vida humana en las zonas marinas mexicanas corresponderá a la SEMAR, conforme a lo dispuesto en el artículo 8 Bis, fracción XV de esta Ley. La SEMAR determinará las estaciones de búsqueda y rescate que deban establecerse en los litorales, de conformidad con lo dispuesto en el reglamento respectivo”.

“Artículo 167. Cuando una embarcación, aeronave, artefacto naval, carga o cualquier otro objeto se encuentre a la deriva, en peligro de hundimiento, hundido o varado y a juicio de la SEMAR, pueda constituir un peligro o un obstáculo para la navegación, la operación portuaria, la pesca u otras actividades marítimas relacionadas con las vías navegables, o bien para la preservación del ambiente, conforme al Convenio de Limitación de Responsabilidad de 1976, deberá llevarse a cabo lo siguiente:

I. La SEMAR notificará al propietario o naviero la orden para que tome las medidas apropiadas a su costa para iniciar de inmediato su señalización, remoción, reparación, hundimiento, limpieza o la actividad que resulte necesaria, en donde no represente peligro u obstáculo alguno en los términos de este artículo;

II. Previa notificación de la orden al propietario o naviero, en los supuestos en que exista una posible afectación al ambiente marino, la SEMAR estará obligada a obtener una opinión de la autoridad ambiental competente;

III. El plazo para cumplir con la orden será de tres meses contados a partir de la fecha de la notificación. De no cumplirse con tal requerimiento, la SEMAR estará facultada para removerlo o hundirlo, a costa del propietario o naviero, sin perjuicio de la aplicación de las sanciones administrativas conducentes, y

IV. Durante el transcurso de las actividades que den cumplimiento a la orden, el naviero o el propietario deberá informar a la SEMAR sobre cualquier contingencia o posible afectación al medio marino. Esta obligación no suspenderá el plazo para el cumplimiento de la orden”.

“Artículo 170. En caso de que el propietario, naviero o persona que haya adquirido el derecho para extraer, remover, reflotar o la actividad que sea pertinente, en virtud de una orden administrativa o de cualquier otro acto no concluyera la maniobra en el plazo prescrito, la SEMAR estará facultada para declarar abandonada la embarcación u objeto en cuestión, por lo que constituirán a partir de la publicación de dicha declaración, bienes del dominio de la Nación.

En los casos del párrafo precedente, la SEMAR estará facultada para proceder a la operación de remoción, rescate y venta de los bienes de conformidad con la legislación administrativa en la materia. Si el producto de la venta no fuere suficiente para cubrir todos los gastos de la operación, el propietario tendrá la obligación de pagar a la SEMAR la diferencia, mediante el procedimiento administrativo de ejecución”.

hechos, levantada ante la SEMAR, que refiera alguno de los accidentes o incidentes marítimos señalados en el artículo siguiente”.

“Artículo 183. En materia de abordaje, estarán legitimados para solicitar ante la SEMAR el levantamiento de las actas de protesta correspondientes, los capitanes, los patrones y los miembros de las tripulaciones de las embarcaciones involucradas en el mismo.

Cuando la embarcación sea de pabellón extranjero, el denunciante podrá solicitar que el cónsul del país de la bandera de la embarcación, esté presente durante las diligencias que se practiquen. En caso de que el denunciante sea un tripulante y no domine el idioma español, la SEMAR deberá proveer gratuitamente el traductor oficial”.

“Artículo 264. Salvo lo dispuesto expresamente en esta Ley, a los procesos y procedimientos de naturaleza marítima regulados en este título se les aplicarán de modo supletorio, las normas del Código de Comercio, y, en su defecto, las del Código Federal de Procedimientos Civiles.

Los tribunales federales, la Secretaría y la SEMAR en sus respectivos ámbitos de competencia, serán los facultados para conocer de los procesos y procedimientos regulados por esta Ley, y por lo dispuesto en los Tratados Internacionales, sin perjuicio de que, en los términos de las normas aplicables, las partes sometan sus diferencias a decisión arbitral. La elección de la ley aplicable será reconocida de acuerdo a lo previsto por esta Ley y en su defecto por el Código de Comercio y el Código Civil Federal, en ese orden.

(...)”.

“Artículo 265. Para el emplazamiento a un juicio en materia marítima, cuando el demandado tenga su domicilio en el extranjero, el mismo se efectuará mediante carta rogatoria, o bien, a través de su agente naviero en el domicilio registrado por éste ante la Secretaría. Sólo podrá practicarse el emplazamiento por conducto de agentes navieros que hayan reunido los requisitos establecidos en el artículo 23 de esta Ley.

Si el demandado tiene su domicilio dentro de la jurisdicción del Juez de Distrito que conozca del juicio, deberá contestar la demanda dentro de los nueve días hábiles siguientes a la fecha en que haya surtido efectos el emplazamiento. Si reside fuera de la jurisdicción aludida y hubiera sido emplazado a través de su agente naviero, deberá producir su contestación dentro del término de noventa días hábiles siguientes en que el emplazamiento se haya practicado en el domicilio registrado ante la Secretaría por el agente.

(...)”.

“Artículo 281. Corresponderá al capitán, al propietario o al naviero de la embarcación afectada declarar la avería común ante la SEMAR y, en caso de controversia, la demanda se presentará ante el Juez de Distrito con competencia en el primer puerto de arribo de la embarcación, después de

“Artículo 323. Para la imposición de las sanciones previstas en esta Ley, así como la interposición del recurso administrativo procedente, la SEMAR y la Secretaría observarán lo previsto en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo”.

“Artículo 324. En caso de reincidencia se aplicará una multa por el doble de la cantidad que resulte conforme a este Título”.

“Artículo 326. Los capitanes de puerto en el ámbito territorial de su jurisdicción, impondrán multa equivalente a la cantidad de cincuenta a un mil veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización al momento de determinarse la sanción, tomando en consideración el riesgo o daño causado, la reincidencia y el posterior cumplimiento de la obligación, a:

(...).

V. Los propietarios y navieros de embarcaciones nacionales o extranjeras que incurran en infracciones leves a la presente Ley, cuando éstas sean conocidas mediante los mecanismos de inspección que realice la SEMAR por sí misma o bien, en coordinación con otras dependencias”.

“Artículo 327. La SEMAR impondrá en el ámbito de su competencia, una multa equivalente a la cantidad de un mil a diez mil veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización al momento de determinarse la sanción, tomando en consideración el riesgo o daño causado, la reincidencia y el posterior cumplimiento de la obligación, a:

(...).

III. Los capitanes o patrones de embarcaciones por:

a) Hacerse a la mar, cuando por mal tiempo o previsión de éste, la capitanía de puerto prohíba salir, y

b) No justificar ante la capitanía de puerto las arribadas forzosas de las embarcaciones;

(...).

VI. Derogada.

VIII. Los propietarios y navieros de embarcaciones nacionales o extranjeras que incurran en infracciones graves a la presente Ley, cuando éstas sean conocidas mediante los mecanismos de inspección que realice la SEMAR por sí misma o bien, en coordinación con otras dependencias, y

IX. Derogada”.

“Artículo 328. La Secretaría impondrá una multa equivalente a la cantidad de diez mil a cincuenta mil veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización al momento de determinarse la sanción, tomando en consideración el riesgo o daño causado, la reincidencia y el posterior cumplimiento de la obligación, a:

I. Los navieros y operadores por carecer del seguro a que se refiere el artículo 143 de esta Ley;

“... ”

- V. Los capitanes y patrones de embarcaciones por no utilizar el servicio de pilotaje o remolque cuando éste sea obligatorio;
- VI. Los propietarios de las embarcaciones o los navieros por no contar con el seguro a que se refiere el artículo 176 de esta Ley;
- VII. Los concesionarios de marinas que, sin sujetarse a los requisitos establecidos en el reglamento, autoricen el arribo o despacho de embarcaciones de recreo; y los demás concesionarios por infringir lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables, y
- VIII. Los agentes navieros, por infringir las disposiciones de esta Ley”.

“Artículo 328 Bis. La SEMAR impondrá una multa equivalente a la cantidad de diez mil a cincuenta mil veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización al momento de determinarse la sanción, tomando en consideración el riesgo o daño causado, la reincidencia y el posterior cumplimiento de la obligación, a:

I. Los propietarios de las embarcaciones o los navieros por:

- a) Proceder al desguace en contravención con lo establecido en el artículo 90 de la presente Ley;
- b) No efectuar en el plazo que fije la SEMAR, la señalización, remoción o extracción de embarcaciones, aeronaves o artefactos navales a la deriva, hundidos o varados;
- c) Por prestar los servicios a que se refiere el artículo 42 de esta Ley, sin permiso de la SEMAR, y
- d) Por no cumplir con lo dispuesto en el artículo 177 de esta Ley;

II. Los capitanes o patrones de embarcaciones por no cumplir con la obligación establecida en el artículo 161 de esta Ley;

III. Los concesionarios, por incumplimiento de lo establecido en el artículo 63 de esta Ley;

IV. Los agentes navieros y, en su caso, a los propietarios de la embarcación que incumplan con lo dispuesto en la fracción III del artículo 269 de esta Ley, y

V. Los propietarios y navieros de embarcaciones nacionales o extranjeras que incurran en infracciones gravísimas a la presente Ley, cuando éstas sean conocidas mediante los mecanismos de inspección que realice la propia SEMAR o la Secretaría por sí mismas o bien, en coordinación con otras dependencias”.

Ley de Puertos.

“Artículo 2. Para los efectos de esta ley, se entenderá por:

I Bis. SEMAR: La Secretaría de Marina”.

“Artículo 13. La SEMAR, por caso fortuito o fuerza mayor, o bien cuando existan razones de seguridad nacional o interés público, podrá declarar, en cualquier tiempo, provisional o permanentemente, parcial o totalmente cerrados a la navegación determinados puertos, a fin de preservar la integridad de las personas y la seguridad de las embarcaciones, así como de

VIII. Establecer, en su caso, las bases de regulación tarifaria, cuando en determinado puerto sólo exista una sola terminal o una terminal dedicada a la atención de ciertas cargas, o un sólo prestador de servicios. Para tal efecto la Secretaría podrá solicitar la intervención de la Comisión Federal de Competencia Económica; (...).

“Artículo 17. En cada puerto habilitado existirá una capitanía de puerto, a la que le corresponderá las funciones que le otorga la Ley de Navegación y Comercio Marítimos”.

“Artículo 19 Bis. El CUMAR es un grupo de coordinación interinstitucional entre la SEMAR y la Secretaría, para la aplicación de las medidas de Protección Marítima y Portuaria y la atención eficaz de incidentes marítimos y portuarios, que determinen dichas dependencias en el ámbito de sus competencias. (...).

“Artículo 23. La Secretaría podrá otorgar las concesiones hasta por un plazo de cincuenta años, tomando en cuenta las características de los proyectos y los montos de inversión. Las concesiones podrán ser prorrogadas hasta por un plazo igual al señalado originalmente. Para tales efectos, el concesionario deberá presentar la solicitud correspondiente a más tardar un año antes de la conclusión de la concesión. La Secretaría fijará los requisitos que deberán cumplirse. (...).

“Artículo 41. El administrador portuario se sujetará a un programa maestro de desarrollo portuario, el cual será parte integrante del título de concesión y deberá contener: (...).

El programa maestro de desarrollo portuario y las modificaciones substanciales a éste que se determinen en el Reglamento de esta Ley, serán elaborados por el administrador portuario, y autorizados por la Secretaría, con base en las políticas y programas para el desarrollo de la infraestructura portuaria nacional, con una visión de veinte años, revisable cada cinco años. La Secretaría deberá expedir la resolución correspondiente en un plazo máximo de sesenta días hábiles. En dicho plazo la Secretaría deberá solicitar las opiniones de la SEMAR en lo que afecta a la seguridad nacional; de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales en lo que se refiere a la ecología y de impacto ambiental y de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano en cuanto a los aspectos de desarrollo urbano. Estas opiniones deberán emitirse en un lapso no mayor de quince días hábiles a partir de que la Secretaría las solicite. Si transcurrido dicho plazo no se ha

“Artículo 58 Bis. La planeación del puerto se apoyará en un Comité de Planeación, que se integrará por el Administrador Portuario quien lo presidirá, por dos representantes designados por la Secretaría; un representante de los cesionarios y otro de los prestadores de servicios portuarios. (...).”

“Artículo 62. Cuando los sujetos a regulación de precios o tarifaria consideren que no se cumplen las condiciones señaladas en el artículo anterior, podrán solicitar a la Comisión Federal de Competencia Económica un dictamen sobre el particular. Si dicha Comisión dictamina que las condiciones de competencia hacen improcedente la regulación en todo o en parte se deberá suprimir o modificar en el sentido correspondiente, dentro de los treinta días siguientes a la expedición de la resolución”.

“Artículo 65. La Secretaría sancionará las infracciones a esta Ley con las multas siguientes:

I. No cumplir con las condiciones de construcción, operación y explotación de los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias de acuerdo con lo establecido en los reglamentos, programa maestro de desarrollo portuario, título de concesión y normas oficiales mexicanas, el equivalente a la cantidad de cinco mil a doscientas mil veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización al momento de cometerse la infracción;

II. Construir, operar y explotar terminales, marinas e instalaciones portuarias sin la concesión respectiva, hasta con cien mil veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización al momento de cometerse la infracción;

III. Prestar servicios portuarios sin el permiso o contrato correspondiente, el equivalente a la cantidad de un mil a cincuenta mil veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización al momento de cometerse la infracción;

IV. Construir embarcaderos, atracaderos, botaderos y demás similares sin el permiso correspondiente, hasta con quince mil veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización al momento de cometerse la infracción;

V. Ceder totalmente los derechos y obligaciones derivados de la concesión sin la autorización de la Secretaría, hasta con doscientos (sic) mil veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización al momento de cometerse la infracción;

VI. Aplicar tarifas superiores a las autorizadas, hasta con veinte mil veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización al momento de cometerse la infracción;

VII. Efectuar modificaciones substanciales al programa maestro de desarrollo portuario sin autorización de la Secretaría, hasta con cien mil veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización al momento de cometerse la infracción;

VIII. No presentar los informes a que se refiere el artículo 63 de esta Ley, hasta con tres mil veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización al momento de cometerse la infracción;

IX. No presentar los informes de modificación de programa maestro de desarrollo

XII. No cumplir con lo establecido en los artículos 51 o 54 de esta Ley, el equivalente a la cantidad de diez mil a cincuenta mil veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización al momento de cometerse la infracción, y

XIII. Las demás infracciones a esta Ley o a sus reglamentos, el equivalente a la cantidad de cien a setenta mil veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización al momento de cometerse la infracción.

En caso de reincidencia se aplicará una multa por el doble de la cantidad que resulte conforme a este artículo”.

Asimismo, se combatió la denominación del Capítulo III: “La SEMAR y la Secretaría”.

Reglamento Interior de la Secretaría de Marina.

“**Artículo 7.** El Subsecretario será de la categoría de Almirante y le corresponde:

I. Acordar con el Secretario, el despacho de los asuntos de las Unidades Administrativas bajo su responsabilidad;

II. Establecer los programas de construcción, reparación, renovación y actualización de la infraestructura, equipos, Unidades Administrativas y Operativas de la Armada;

III. Autorizar, en el ámbito de la competencia de la Secretaría, los programas de obras de dragado e ingeniería e intervenir en los de desarrollo portuario;

IV. Establecer los programas de investigación oceanográfica, hidrográfica y meteorológica, así como los relativos a la protección y preservación del medio ambiente marino, en el ámbito de la competencia de la Secretaría, sin perjuicio de las facultades que correspondan a otras dependencias;

V. Intervenir en el otorgamiento de permisos para expediciones y exploraciones de carácter científico en las zonas marinas mexicanas solicitados por instituciones u organismos nacionales e internacionales;

VI. Impulsar la investigación científica y desarrollo de nuevas tecnologías que requiera la Armada y coadyuvar con el sector marítimo nacional, sometiendo a consideración del Secretario los programas correspondientes;

VII. Someter a consideración del Secretario los programas de investigación y desarrollo tecnológico propios de la Secretaría;

VIII. Establecer las normas, sistemas, procesos y procedimientos para la ejecución de las funciones asignadas a las Unidades Administrativas de su responsabilidad;

IX. Supervisar la formulación del anteproyecto de Presupuesto Anual de Egresos de las Unidades Administrativas a su cargo;

X. Intervenir, en su caso, en los juicios constitucionales, en coordinación con la Unidad Jurídica, en suplencia del Secretario;

XI. Suscribir los documentos relativos al ejercicio de sus facultades y aquéllos que le sean señalados por delegación o le correspondan por suplencia;

XV. Aplicar la autoridad en materia de vertimientos de desechos y otras materias al mar distintas al de aguas residuales, así como otorgar y cancelar los permisos en dicha materia en las Zonas Marinas Mexicanas, a través de las regiones, zonas y sectores navales de conformidad con la Ley de Vertimientos en las Zonas Marinas Mexicanas y las disposiciones reglamentarias que de ésta deriven;

XVI. Las demás facultades y responsabilidades que le confieran las disposiciones jurídicas aplicables o le asigne el Secretario”.

“Artículo 8. El Oficial Mayor será de la categoría de Almirante y le corresponde:

I. Acordar con el Secretario el despacho de los asuntos de las Unidades Administrativas bajo su responsabilidad;

II. Planear, organizar, dirigir y evaluar el funcionamiento de las Unidades Administrativas que se le adscriban;

III. Comunicar los nombramientos de los mandos a los que se refiere la Ley Orgánica de la Armada de México, y autorizar los movimientos del personal operativo y de servicios de la Armada;

IV. Suscribir los títulos profesionales, despachos, patentes y nombramientos del personal naval;

V. Autorizar a la Universidad Naval los programas de educación que se impartan en las diferentes instituciones educativas navales que conforman el sistema educativo naval;

VI. Autorizar a la Dirección General de Recursos Humanos la ejecución de los programas de sanidad naval y los de seguridad y bienestar social;

VII. Intervenir en el otorgamiento de las prestaciones de seguridad social para el personal naval;

VIII. Determinar la procedencia de retiro y la retención en el activo, así como autorizar las bajas y licencias del personal naval, conforme a las disposiciones jurídicas aplicables;

IX. Someter a la consideración del Secretario el anteproyecto de Presupuesto Anual de Egresos y el programa de actividades de la Secretaría;

X. Supervisar la realización del:

a) Análisis, diseño, registro y control de la estructura organizacional de la Secretaría;

b) Anteproyecto del manual de organización general de la Secretaría, así como de los manuales de procedimiento y de servicios al público de sus Unidades Administrativas y Operativas, y

c) Estudio de desarrollo organizacional de las Unidades Administrativas y Operativas.

XI. Dirigir el proceso presupuestario conforme a las disposiciones jurídicas aplicables;

XII. Suscribir los convenios y contratos de arrendamiento, adquisiciones, servicios y de obra pública, así como otros en los que la Secretaría sea parte, previa autorización del Secretario y conforme a las disposiciones jurídicas

- XV. Manejar los fondos que se autoricen a la Oficialía Mayor, conforme a los lineamientos que en cada caso se fijen;
- XVI. Establecer la administración del personal civil de la Secretaría, conforme a las disposiciones jurídicas aplicables;
- XVII. Conducir las relaciones laborales de la Secretaría y vigilar el cumplimiento de las Condiciones Generales de Trabajo;
- XVIII. Someter a la consideración del Secretario, para su aprobación, los estudios y proyectos que se elaboren en las Unidades Administrativas a su cargo;
- XIX. Suscribir los documentos relativos al ejercicio de sus facultades, expedir las certificaciones sobre asuntos de su competencia y aquéllos que le sean señalados por delegación o le correspondan por suplencia;
- XX. Intervenir en los juicios de amparo relativos a los asuntos de su competencia, en coordinación con la Unidad Jurídica;
- XXI. Presidir y coordinar, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables, los comités que éstas establezcan, de acuerdo a sus facultades;
- XXII. Formalizar las planillas orgánicas de las Unidades Administrativas y Operativas de la Secretaría, mediante su registro presupuestario, ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público;
- XXIII. Coordinar y poner a consideración del Secretario, los diversos informes de evaluación y de rendición de cuentas, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables;
- XXIV. Someter a aprobación del Secretario los objetivos, estrategias y líneas de acción que regirán a la dependencia, dentro de su ámbito de competencia;
- XXV. Promover, organizar y realizar eventos que coadyuven a la difusión de la historia y cultura naval, así como administrar los recursos asignados para tal fin, y
- XXVI. Las demás facultades que le confieran las disposiciones jurídicas aplicables o le asigne el Secretario”.

“Artículo 10. El Jefe del Estado Mayor General de la Armada, será de la categoría de Almirante y le corresponde:

- I. Asesorar y auxiliar al Alto Mando en la planeación y coordinación de las acciones para cumplir con las atribuciones asignadas a la Armada, a través de la emisión de directivas, órdenes e instrucciones y supervisar el cumplimiento de éstas;
- II. Intervenir en la administración e impartición del Servicio Militar Nacional en la Armada;
- III. Planear los requerimientos de las reservas de la Armada y emitir lineamientos para su movilización conforme a las disposiciones jurídicas aplicables;
- IV. Participar en el análisis y propuesta de la estructura organizacional de la Secretaría;
- V. Proponer al personal núcleo de los cuerpos y servicios para ocupar los distintos mandos y cargos de las Unidades Administrativas y Operativas, así

-
- IX. Fungir como enlace y realizar la coordinación de la Secretaría con las fuerzas armadas e instituciones nacionales y extranjeras;
- X. Estudiar y proponer la organización de las Fuerzas, Regiones, Zonas y Sectores Navales, así como la del Cuartel General del Alto Mando, al igual que el despliegue de las Unidades Operativas, con base en la situación geoestratégica del país;
- XI. Establecer las doctrinas operacional, de adiestramiento, planeamiento, de mando y control, así como supervisar su difusión y aplicación al personal naval;
- XII. Determinar las directivas para la elaboración de los planes logísticos a fin de proporcionar a las Fuerzas, Regiones, Zonas y Sectores Navales los recursos de personal, material y de servicios, para el cumplimiento de sus misiones y atribuciones;
- XIII. Establecer la doctrina y planes que deberán aplicarse en las comunicaciones de la Armada;
- XIV. Establecer y mantener actualizados los sistemas de información y comunicaciones que permiten generar elementos de juicio para la toma de decisiones del Secretario;
- XV. Formular y mantener actualizados los planes, en coordinación con otras dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, para garantizar la defensa exterior y seguridad interior del país en el ámbito de su competencia;
- XV Bis. Determinar las necesidades técnicas que se requieren para el adecuado funcionamiento de los sistemas de información y comunicaciones de las Unidades Administrativas y Operativas de la Secretaría;
- XVI. Evaluar los resultados de las acciones de la Armada, para optimizar el uso de recursos y retroalimentar el proceso de planeación;
- XVII. Realizar los estudios especiales y estratégicos para participar en el desarrollo marítimo nacional y el mantenimiento de la seguridad nacional;
- XVIII. Estudiar y opinar respecto a la construcción de toda clase de instalaciones y vías de comunicación marítimas o de cualquier otra relacionada con la ingeniería portuaria y señalamiento marino;
- XIX. Proponer al Alto Mando los anteproyectos de iniciativas de leyes, reglamentos, acuerdos o decretos que incidan en la competencia de la Secretaría;
- XX. Organizar y coordinar los programas de comunicación social y de relaciones públicas de la Secretaría;
- XXI. Realizar estudios para determinar las características y especificaciones técnicas de las Unidades Operativas, conforme a los avances tecnológicos y a las necesidades operacionales de la Armada;
- XXII. Supervisar el desarrollo y funcionamiento de los procesos logísticos de la Armada a fin de que las Unidades Administrativas cuenten con los medios para el sostenimiento de las operaciones navales;
- XXIII. Establecer las directrices, sistemas, procesos y procedimientos para la ejecución de las funciones asignadas a las Unidades Administrativas y Operativas de la Armada;

- XXVII. Emitir las directivas necesarias en el ámbito de su competencia;
- XXVIII. Aplicar, en coordinación con la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes las disposiciones jurídicas en materia de Protección Marítima y Portuaria en los términos que establezcan los ordenamientos jurídicos del país y los instrumentos internacionales de los que México sea parte;
- XXIX. Planear, organizar, dirigir y controlar el Servicio de Búsqueda y Rescate para la Salvaguarda de la vida humana en la mar, determinar las estaciones de búsqueda y rescate que se establecerán en los litorales, y coordinar con la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos la implementación de las normas aplicables en dichas materias;
- XXIX Bis. Coordinar, en conjunto con la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos, la aplicación de los protocolos y procedimientos del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, de acuerdo con disposiciones jurídicas aplicables;
- XXX. Supervisar la organización de la logística para el mantenimiento de las Unidades de Superficie, de Infantería de Marina, y Aeronavales de la Secretaría y su equipo de apoyo en tierra;
- XXXI. Promover la permanencia, capacitación y adiestramiento del personal de las Unidades de Superficie, de Infantería de Marina y Aeronavales;
- XXXII. Participar en el desarrollo de la infraestructura, administración, seguridad y mantenimiento de las instalaciones de las Unidades de Superficie, Infantería de Marina y Aeronavales de la Secretaría;
- XXXIII. Supervisar las propuestas de necesidades de modernización de las Unidades de Superficie, de Infantería de Marina y Aeronavales;
- XXXIV. Supervisar las ejecuciones del programa de seguridad en el mantenimiento y operación de las Unidades de Superficie, de Infantería de Marina y Aeronavales, a fin de reducir el índice de accidentes e incidentes para fortalecer la cultura de la seguridad;
- XXXV. Integrar las necesidades de las Unidades de Superficie, de Infantería de Marina y Aeronavales proponiendo la adquisición, baja y sustitución de éstas;
- XXXVI. Proponer al Alto Mando la ubicación de los establecimientos logísticos de acuerdo a las necesidades de la Armada;
- XXXVII. Coordinar acciones con otras dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, que se requieran para la aplicación del Plan Nacional de Contingencias para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y otras Sustancias Nocivas en el Mar;
- XXXVIII. Dirigir y supervisar las actividades de la promoción general de ascensos de conformidad con lo establecido en las leyes y reglamentos aplicables;
- XXXIX. Emitir directivas tendientes a incrementar la moral del personal naval, así como para otorgar a éstos estímulos y recompensas conforme a las disposiciones jurídicas aplicables;
- XXXX Bis. Establecer, supervisar y controlar el mantenimiento de las instalaciones

“Artículo 22 Bis. A La Dirección General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos corresponde:

I. Conducir el ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional en las zonas marinas mexicanas, costas y recintos portuarios, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras dependencias de la Administración Pública Federal, en las materias de:

- a) Salvaguarda de la vida humana en la mar;**
- b) Vertimientos de desechos y otras materias al mar distintas al de aguas residuales;**
- c) Seguridad marítima;**
- d) Salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones;**
- e) Control de tráfico marítimo y de la administración y operación del señalamiento marítimo;**
- f) Regulación y vigilancia de la seguridad de la navegación y de la protección portuaria en los términos que fijan los tratados internacionales y las leyes en la materia, y**
- g) Supervisar a la Marina Mercante;**

II. Conducir, coordinar y supervisar a las Capitanías de Puerto, en el ejercicio que éstas hagan de las atribuciones que les confieren las leyes, tratados internacionales, acuerdo interinstitucional de carácter internacional, reglamentos, normas oficiales mexicanas y demás ordenamientos jurídicos aplicables;

III. Ejercer las atribuciones previstas en el artículo 8 Bis, fracciones IV, V, XV, XVI y XVIII de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, para lo cual, cuando lo estime necesario, podrá auxiliarse de las Capitanías de Puerto;

IV. Proponer al Subsecretario el establecimiento de la jurisdicción territorial de las Capitanías de Puerto, así como la jurisdicción marítima de las mismas;

V. Designar a una Capitanía de Puerto a operar como regional, en el caso de que en una entidad federativa con puertos habilitados se encuentren establecidas más de una Capitanía, a la cual le corresponderá ejercer además de sus atribuciones, las funciones de coordinación y representación administrativas de las otras;

VI. Proponer al Subsecretario la designación y remoción de los titulares de las Capitanías de Puerto;

VII. Autorizar la designación de los delegados honorarios;

VIII. Supervisar los casos de arribada forzosa o imprevista de embarcaciones que autoricen las Capitanías de Puerto en su jurisdicción;

IX. Programar, establecer, operar y controlar el señalamiento marítimo y determinar de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables los términos y condiciones a que deberán apegarse los concesionarios de una administración portuaria integral así como las terminales, marinas, instalaciones portuarias y vías navegables en esta materia;

X. Coordinar con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el ámbito de su competencia, el establecimiento de áreas marítimas para fondeaderos, canales de navegación y áreas de seguridad en las zonas adyacentes a los

XIII. Ordenar las investigaciones y actuaciones en materia de accidentes e incidentes marítimos, fluviales y lacustres, designar peritos facultados profesionalmente en la materia, así como emitir los dictámenes correspondientes;

XIV. Autorizar:

a) La dimisión de bandera y cancelación de la matrícula de las embarcaciones y de los artefactos navales, y

b) A través del capitán de puerto el abanderamiento, la matriculación, la dimisión de bandera y la cancelación de matrícula, a embarcaciones y artefactos navales de hasta trescientas unidades de arqueo bruto;

XV. Establecer los lineamientos que regulen la inspección y certificación de las embarcaciones y artefactos navales mexicanos, previstas en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos;

XVI. Establecer los lineamientos que regulen las inspecciones a las embarcaciones extranjeras de conformidad con los tratados internacionales;

XVII. Efectuar inspecciones, verificar y certificar, por sí o a través de terceros autorizados, que las embarcaciones y los artefactos navales cumplan con las disposiciones jurídicas nacionales e internacionales aplicables;

XVIII. Coadyuvar con otras dependencias de la Administración Pública Federal en las actividades de protección al medio ambiente, sin perjuicio de las atribuciones de éstas;

XIX. Supervisar las autorizaciones, revocaciones y suspensiones de permisos, que efectúen las Capitanías de Puerto para la prestación de servicios de transporte marítimo de pasajeros y de turismo náutico, con embarcaciones menores de recreo o deportivas mexicanas o extranjeras;

XX. Supervisar y coordinar con las Capitanías de Puerto los desguaces, remoción y declaratorias de abandono de embarcaciones y artefactos navales que emita el capitán de puerto a favor de la nación;

XXI. Administrar a través de las Capitanías de Puerto los registros nacionales de embarcaciones y de la gente de mar;

XXII. Imponer las sanciones establecidas en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, sus Reglamentos y en los tratados internacionales vigentes en las materias de su competencia por sí o a través de las Capitanías de Puerto;

XXIII. Certificar singladuras y expedir las libretas de mar e identidad marítima de la gente de mar, por sí o a través de las Capitanías de Puerto;

XXIV. Coordinar a través de las Capitanías de Puerto el cuerpo de vigilancia, seguridad y auxilio en las zonas marinas mexicanas, costas y recintos portuarios;

XXV. Proponer al Subsecretario la expedición de normas oficiales mexicanas en el ámbito de su competencia y verificar su cumplimiento; así como promover la difusión de la normativa en materia de seguridad y protección marítima y portuaria e instalaciones estratégicas del país;

XXVI. Establecer y supervisar los servicios de protección a instalaciones estratégicas del país, en su ámbito de competencia y donde el Ejecutivo Federal lo disponga;

XXVII. Coordinar acciones con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes

XXIX. Aplicar y verificar el cumplimiento de las disposiciones legales aplicables en materia de protección marítima de las embarcaciones, artefactos navales e instalaciones portuarias;

XXX. Supervisar y coordinar con las Capitanías de Puerto, la prestación de servicios de ayuda a la navegación y radiocomunicación marítimas, y

XXXI. Las demás facultades que le confieran las disposiciones jurídicas aplicables o que le asigne el Secretario”.

“Artículo 22 Ter. El Director General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos para el ejercicio de sus facultades, se auxiliará por el Director General Adjunto de Capitanías de Puerto, el Director General Adjunto de Protección y Certificación Marítima, y el Director General Adjunto de Ordenamientos, Enlace, Accidentes e Incidentes Marítimos, las Capitanías de Puerto y demás servidores públicos que se requieran para cumplir con las atribuciones de la Dirección General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos, cuando se encuentren autorizados presupuestalmente”.

“Artículo 22 Quáter. La Secretaría contará con una Capitanía de Puerto en cada puerto habilitado, las cuales están subordinadas jerárquicamente a la Dirección General de Capitanías de Puerto y tendrán, dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales y marítimas, las facultades siguientes:

I. Abanderar y matricular embarcaciones y artefactos navales de hasta trescientas unidades de arqueo bruto;

II. Autorizar la dimisión de bandera y cancelación de matrícula de las embarcaciones y artefactos navales de hasta trescientas unidades de arqueo bruto, que correspondan al puerto de su jurisdicción;

III. Revocar y, en su caso, suspender los permisos que haya otorgado para la prestación de servicios de transporte marítimo de pasajeros y de turismo náutico dentro de las aguas de su jurisdicción, con embarcaciones menores;

IV. Calificar los casos de arribada forzosa o imprevista, de las embarcaciones que lleguen al puerto de su jurisdicción;

V. Turnar para la resolución del superior jerárquico, los recursos administrativos que en contra de sus actos, promuevan los interesados, y

VI. Las demás que le confieran las leyes y reglamentos, así como aquellas que expresamente se autoricen para su ejercicio en los términos de este reglamento”.

Ahora bien, contrario a lo que señalaron los quejosos en su demanda de amparo, así como lo argumentado por el Tribunal Colegiado que previno en el conocimiento del asunto, todos los artículos reclamados **no conforman un sistema normativo**, en tanto de su análisis se advierte que regulan aspectos muy diversos sobre la

algunos de los artículos reclamados se refieren a procedimientos y sanciones que acorde a su naturaleza requieren de un acto de aplicación para generar un perjuicio.

En suma, el hecho de que los quejosos indicaran que todos los artículos reclamados conforman un sistema normativo, no es suficiente para validar tal afirmación; por el contrario, se debió emprender un estudio de las disposiciones en cuestión, para dilucidar cuáles generan efectivamente una afectación en la esfera jurídica de los quejosos, esto es, aquellas que se dirigen propiamente a la tareas de ejecución de la navegación, así como las obligaciones y derechos previstos para la tripulación de las embarcaciones.

En consecuencia, en relación con los preceptos reclamados contenidos en la **Ley Orgánica de la Administración Pública Federal**, únicamente resulta procedente el juicio de amparo respecto del artículo 30, fracciones VII Ter y VII Quáter, en tanto regulan lo relativo a la navegación y, por tanto, tienen injerencia en las actividades que lleva a cabo la tripulación; sobre el resto de disposiciones los quejosos carecen de interés, en tanto únicamente prevén: (i) aspectos genéricos sobre las atribuciones de la Secretaría de Marina que carecen de conexión con las actividades propiamente realizadas por la tripulación, o bien, (ii) se refieren a facultades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

anterior ya que se trata de disposiciones que regulan lo relativo a la navegación propiamente o a las actividades que realizan los miembros de la tripulación, mientras que el resto de disposiciones reclamadas se refieren a: (i) facultades genéricas de las autoridades que no se refieren a la navegación y a la tripulación, (ii) atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, (iii) la regulación de propietarios y navieros, así como los permisos y autorizaciones que deben obtener, (iv) previsiones aplicables a embarcaciones extranjeras, y (v) lo relativo a procedimientos y multas, que acorde a su naturaleza requieren un acto de aplicación.

De la **Ley de Puertos** no subsiste la materia del amparo respecto de ninguna de las disposiciones que fueron reclamadas, ya que estas: (i) únicamente prevén facultades genéricas de las autoridades que no se relacionan con las actividades que realizan los integrantes de la tripulación; (ii) se refieren a tarifas y precios por los servicios portuarios que no son cubiertos por la tripulación; (iii) regulan lo relativo a las concesiones para la operación de puertos; (iv) contienen sanciones para la operación de los puertos y no para las actividades de la tripulación; y (v) por lo que respecta a la denominación del Capítulo III de la Ley, se estima que la misma por sí sola no puede generar una afectación en los quejosos.

Del **Reglamento Interior de la Secretaría de Marina** subsiste la materia del amparo solamente respecto del artículo 22 Bis, fracción I, incisos f) y g), y fracciones XXIII y XXX; ya que el resto de

Armada, y la Dirección de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos –esta última únicamente en ciertas facultades–, que de igual manera, carecen de injerencia alguna en las actividades que llevan a cabo los integrantes de las tripulaciones.

En virtud de lo anterior, de conformidad con el artículo 61, fracción XII, en relación con el 63, fracción V, ambos de la Ley de Amparo, esta Segunda Sala decreta el sobreseimiento respecto de las siguientes disposiciones:

a) Los artículos 30, fracciones V y XX; y 36, fracciones I, XVII y XVIII, de la **Ley Orgánica de la Administración Pública Federal**.

b) Los artículos 8; 8 Bis, fracciones I a IV, VI a VIII, X, y XII a XIX; 9, fracciones I a III, V a VII, y IX; 9 Bis; 9 Ter; 10, segundo párrafo; 11, segundo párrafo; 12, primer párrafo; 14, primer y último párrafos; 21, segundo párrafo; 23, primer párrafo; 24, último párrafo; 31, último párrafo; 32, penúltimo párrafo; 33; 35, fracciones III, IV, V y VI; 36, primer párrafo; 39, apartados A, párrafos segundo y tercero, y B, primer párrafo; 42; 43, último párrafo; 44, párrafos segundo, tercero y cuarto; 45, último párrafo; 46; 48, párrafos primero, fracciones I y III, y segundo; 49 Bis; 50, segundo párrafo; 51, párrafos segundo, fracción I, quinto y sexto; 53, segundo párrafo; 55, sexto párrafo; 57, penúltimo párrafo; 58, fracciones II y III; 59, fracción II; 61, segundo párrafo; 63; 65; 66, fracciones I, II, IV, V y VI; 69; 73; 74, fracciones II

fracciones III, incisos a) y b), VI, VIII y IX; 328; y 328 Bis, todos de la **Ley de Navegación y Comercio Marítimos**.

c) Los artículos 2, fracción I Bis; 13; 16, fracción VIII; 17; 19 Bis, párrafo primero; 23, párrafo primero; 41, párrafos segundo, tercero, cuarto, quinto, sexto y séptimo; 58 Bis, párrafo primero; 62; 65; y la denominación del Capítulo III, todos de la **Ley de Puertos**.

d) Los artículos 7; 8; 10; 22 Bis, fracción I, incisos a) a e), y fracciones II a XXII, XXIV a XXIX, y XXXI; 22 Ter; y 22 Quáter, todos del **Reglamento Interior de la Secretaría de Marina**.

Cabe señalar que respecto de ese sobreseimiento se dio vista a la parte quejosa mediante acuerdo de diecisiete de septiembre de dos mil dieciocho, para que manifestara lo que a su derecho legal conviniera; empero, los quejosos no realizaron manifestación alguna.

CUARTO. Estudio de fondo. Los conceptos de violación hechos valer son infundados, de conformidad con las consideraciones siguientes, sustentadas por esta Segunda Sala al resolver los expedientes de amparo en revisión *****, *****, y *****⁷.

Asimismo, previo al análisis de los conceptos de violación es necesario precisar las porciones normativas respecto de las cuales subsiste la materia del presente juicio:

VII Ter. Regular, vigilar la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar y supervisar a la marina mercante;

VII Quáter. Administrar y operar el señalamiento marítimo, así como proporcionar los servicios de información y seguridad para la navegación marítima;

(...)

Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

“Artículo 7. La Autoridad Marítima Nacional la ejerce el 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, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras dependencias.

En materia de marina mercante serán autoridades conforme a lo previsto en esta Ley:

I. La Secretaría y la SEMAR, en el ámbito de sus respectivas competencias;

II. Los capitanes de las embarcaciones mercantes mexicanas, y

III. El cónsul mexicano en el extranjero, acreditado en el puerto o lugar en el que se halle la embarcación que requiera la intervención de la autoridad, para los casos y efectos que esta Ley determine”.

“Artículo 8 Bis. Son atribuciones de la SEMAR, sin perjuicio de las que correspondan a otras dependencias de la Administración Pública Federal:

(...).

V. Organizar, regular y, en su caso, prestar servicios de ayudas a la navegación y radiocomunicación marítima;

(...).

IX. Establecer y organizar un servicio de vigilancia, seguridad y auxilio para la navegación en zonas marinas mexicanas;

(...).

XI. Coadyuvar en el ámbito de su competencia con la autoridad laboral, para el cumplimiento de la resolución de los conflictos marítimos de naturaleza laboral; (...)

“Artículo 9. Cada puerto habilitado tendrá una capitania de puerto, que dependerá de la SEMAR, con una jurisdicción territorial y marítima delimitada, y tendrá las atribuciones siguientes:

(...).

IV. Regular y vigilar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad y señalamiento marítimo, control de tráfico marítimo y de ayudas a la navegación;

(...).

VIII. Recibir y tramitar ante las autoridades correspondientes las reclamaciones laborales de los tripulantes y los trabajadores de las

actos que supongan el incumplimiento de las disposiciones jurídicas aplicables, darán aviso oportuno a las autoridades correspondientes y estarán obligados a poner en conocimiento de la SEMAR cualquier circunstancia que no esté de acuerdo con lo establecido en los certificados de la embarcación o artefacto naval”.

“Artículo 37. La SEMAR, por caso fortuito o fuerza mayor, o bien cuando existan razones de seguridad nacional o interés público, podrá declarar, en cualquier tiempo, provisional o permanentemente, parcial o totalmente cerrados a la navegación determinados puertos, a fin de preservar la integridad de las personas y la seguridad de las embarcaciones, así como de los bienes en general”.

“Artículo 38. La navegación que realizan las embarcaciones se clasifica en:

(...).

La SEMAR, en coordinación con las demás dependencias de la Administración Pública Federal en sus respectivos ámbitos de competencia, deberá vigilar que la realización de las actividades económicas, deportivas, recreativas y científicas a desarrollarse mediante los distintos tipos de navegación, cumplan con las disposiciones internacionales, legales y reglamentarias aplicables”.

“Artículo 49. La capitanía de puerto estará facultada para negar o dejar sin efecto los despachos de salida en los supuestos siguientes:

(...).

VI. Por tener conocimiento de algún accidente, incidente o situación de riesgo de importancia para la seguridad de los tripulantes, sucedida a la embarcación y de conformidad con las disposiciones de esta Ley en materia de investigación de accidentes marítimos, a menos que se haya acreditado fehacientemente la compostura correspondiente a la embarcación, de acuerdo con el criterio de la capitanía de puerto, cuando la reparación no sea de importancia y mediante la certificación de la casa clasificadora cuando la reparación sea mayor, y

(...)”.

“Artículo 60. La SEMAR estará obligada a disponer de los recursos humanos y materiales necesarios para garantizar el funcionamiento y conocimiento público adecuados sobre el señalamiento marítimo y las ayudas a la navegación en las vías navegables.

La SEMAR realizará las labores de señalamiento marítimo y ayudas a la navegación con el propósito de prevenir o solucionar problemas de seguridad en la misma”.

“Artículo 61. La Secretaría determinará los puertos o vías navegables donde deban establecerse los servicios de control de la navegación de conformidad con el reglamento respectivo.

’ ”

II. Corresponde al capitán, al propietario o al naviero de la embarcación afectada, declarar la avería común ante la SEMAR inmediatamente después de producidos los actos o hechos causantes de ésta y, en caso de controversia, la demanda se presentará ante el Juez competente. En caso de ocurrir la avería en un puerto, éste se considerará el primer puerto de arribo; (...).”

“Artículo 181. El capitán o patrón de toda embarcación o en su ausencia el oficial que le siga en mando, estará obligado a levantar el acta de protesta de todo accidente o incidente marítimo; así como de cualquier otro hecho de carácter extraordinario relacionado con la navegación o con el comercio marítimo. Se entenderá por acta protesta la descripción circunstanciada de hechos, levantada ante la SEMAR, que refiera alguno de los accidentes o incidentes marítimos señalados en el artículo siguiente”.

“Artículo 183. En materia de abordaje, estarán legitimados para solicitar ante la SEMAR el levantamiento de las actas de protesta correspondientes, los capitanes, los patrones y los miembros de las tripulaciones de las embarcaciones involucradas en el mismo. (...).”

“Artículo 281. Corresponderá al capitán, al propietario o al naviero de la embarcación afectada declarar la avería común ante la SEMAR y, en caso de controversia, la demanda se presentará ante el Juez de Distrito con competencia en el primer puerto de arribo de la embarcación, después de producidos los actos o hechos causantes de la avería. En caso de ocurrir la avería en un puerto, éste se considerará el primer puerto de arribo”.

Reglamento Interior de la Secretaría de Marina.

“Artículo 22 Bis. A La Dirección General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos corresponde:

I. Conducir el ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional en las zonas marinas mexicanas, costas y recintos portuarios, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras dependencias de la Administración Pública Federal, en las materias de:

(...).

f) Regulación y vigilancia de la seguridad de la navegación y de la protección portuaria en los términos que fijan los tratados internacionales y las leyes en la materia, y

g) Supervisar a la Marina Mercante;

(...).

XXIII. Certificar singladuras y expedir las libretas de mar e identidad marítima de la gente de mar, por si o a través de las Capitanías de Puerto;

En tal sentido, los argumentos contenidos en la demanda de amparo únicamente se analizarán en relación con tales porciones normativas.

a) Primer concepto de violación: transgresión al artículo 129 constitucional.

En primer término, los quejosos argumentan que los artículos reclamados son contrarios al numeral 129 constitucional, pues en este se consigna de manera expresa una limitación para el funcionamiento de las autoridades militares en tiempos de paz, durante el cual únicamente podrán ejercer funciones relacionadas con la disciplina militar, sin abarcar aspectos de seguridad interna, ciudadana o pública.

Indican que la intención del Constituyente al aprobar la disposición, fue la de eliminar la permanencia de las comandancias generales, buscando que las autoridades militares se encontraran enteramente pasivas y ajenas a las funciones de las autoridades políticas y civiles.

Añaden que la Corte Interamericana de Derechos Humanos ha indicado que la presencia militar implica un riesgo a los derechos humanos, por lo que se debe limitar al máximo el uso de este tipo de autoridades, situación que se refuerza por la visita realizada por la Comisión Interamericana en dos mil ocho, en la cual se reconoció que

pública y el funcionamiento del Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea. Sobre tales criterios, los quejosos solicitan que estos se abandonen, al ser contrarios a los pronunciamientos de la Corte Interamericana de Derechos Humanos, de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos, y de la Comisión de Derechos Humanos de las Naciones Unidas.

A su consideración, de conformidad con el artículo 129 constitucional, existe una limitación que impide que las autoridades militares realicen funciones que corresponden propiamente a las civiles, aunado a que los precedentes del Tribunal Pleno fueron emitidos en mil novecientos noventa y seis, momento en que no existía la redacción actual del artículo 1º constitucional, mismo que consagra los principios *pro persona* y de progresividad de los derechos humanos.

Lo anterior se encuentra relacionado con el apartado que los quejosos titularon como “*preámbulo*”, mismo que si bien no consiste formalmente en un concepto de violación, lo cierto es que sí contiene una serie de aspectos en que la demanda basa gran parte de su construcción argumentativa.

En tal apartado exponen que la Secretaría de Marina es una institución militar de conformidad con su contexto histórico, pues en mil novecientos cuarenta se determinó que el Departamento de la Marina Nacional se elevara a rango de Secretaría de Estado, y en un principio

Lo anterior propició que la Secretaría de Marina permaneciera estrictamente como una institución militar. En tal sentido, indica que del texto constitucional se desprende un marco normativo y orgánico específico para las fuerzas armadas de México, lo cual constituye un régimen especial, caracterizado por la disciplina militar, como elemento definitorio del Ejército, pero también como aspecto inherente al personal militar, constituyendo una vertiente institucional como principio organizativo esencial de las fuerzas armadas.

De igual manera, argumentan que la jerarquía superior de la Secretaría de Marina debe ser ocupada forzosamente por militares, aunado a que el personal adscrito a la misma se encuentra inscrito en el Instituto de Seguridad Social para las Fuerzas Armadas Mexicanas, por lo que es posible concluir que el carácter de la dependencia es necesariamente militar, naturaleza que además ha sido reconocido por la Comisión Interamericana de Derechos Humanos en el informe “*Situación de los derechos humanos en México 2016*”.

Finalmente, indican que existe una tendencia mundial, materializada en los trabajos y documentos realizados por la Organización Marítima Internacional, en el sentido de que la marina mercante debe ser controlada por autoridades civiles.

A consideración de esta Segunda Sala, el concepto de violación en estudio es **infundado**.

“Artículo 129. En tiempo de paz, ninguna autoridad militar puede ejercer más funciones que las que tengan exacta conexión con la disciplina militar. Solamente habrá Comandancias Militares fijas y permanentes en los castillos, fortalezas y almacenes que dependan inmediatamente del Gobierno de la Unión; o en los campamentos, cuarteles o depósitos que, fuera de las poblaciones, estableciere para la estación de las tropas”.

Como puede advertirse, la disposición constitucional establece una restricción expresa para el ejercicio de las funciones que tienen asignadas las **autoridades militares**.

En tal sentido, del estudio integral de la demanda de amparo, es posible concluir que los quejosos pretenden equiparar, dentro del concepto “*autoridad militar*”, a: (i) la Secretaría de Marina, y (ii) la Armada de México; equiparación que no es compartida por esta Segunda Sala, lo cual como ya se dijo, conduce a que el concepto de violación sea infundado.

El artículo 80 constitucional establece que el Poder Ejecutivo se depositará en un individuo al que se denominará “*Presidente de los Estados Unidos Mexicanos*”. Sin embargo, por la gran cantidad de atribuciones que dicho Poder ejerce, a pesar de que el mismo se deposita en una sola persona, lo cierto es que para el desempeño de tales funciones, el Presidente contará con una Administración Pública Federal –centralizada y paraestatal–, cuya organización se fijará en la Ley Orgánica que expida el Congreso, a partir de la cual se distribuirán los negocios del orden administrativo federal **entre las Secretarías de Estado**⁸.

De conformidad con el artículo 2º de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, las Secretarías de Estado son dependencias de la administración pública centralizada, en las que se encomiendan funciones para el adecuado ejercicio de las atribuciones del Ejecutivo y, por tanto, para el buen despacho de los negocios del orden administrativo⁹.

Así las cosas, la Secretaría de Marina es una de esas dependencias creadas para el despacho de los asuntos administrativos a cargo del Ejecutivo Federal, al encontrarse en el listado de Secretarías que prevé la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal¹⁰.

En efecto, la Administración Pública Federal, para su mejor y más eficiente funcionamiento, se divide en distintas Secretarías de Estado; tales dependencias son el principal brazo administrativo del Poder Ejecutivo Federal, de las cuales el Presidente de la República se auxilia para el ejercicio de sus atribuciones y el despacho de los asuntos bajo su encargo.

La creación de Secretarías de Estado para llevar a cabo funciones administrativas surge para satisfacer distintas necesidades. Antes que nada, obedece a una necesidad práctica pues las diversas funciones a cargo del Ejecutivo son tan diversas que el Presidente de la República por sí mismo no podría cubrirlas. Además, en las últimas

⁹ Artículo 2º. En el ejercicio de sus atribuciones y para el despacho de los negocios del orden administrativo

décadas, las actividades a desarrollar por el Estado se han vuelto cada vez más especializadas y, por lo tanto, su operación requiere de equipos capaces de desarrollar diversas habilidades técnicas.

Como ya se ha dicho, las Secretarías estarán esencialmente encargadas de los negocios administrativos de la Federación. Por lo tanto, es el Presidente de la República quien podrá llevar a cabo la distribución y despacho de los asuntos administrativos como política y estructuralmente resulte más conveniente a la colectividad, **siempre y cuando lo haga dentro de los límites que la Constitución y la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal le impongan.**

Lo anterior es distinto al concepto de Armada de México, cuya Ley Orgánica en su artículo 1º señala lo siguiente:

“Artículo 1. La Armada de México es una institución militar nacional, de carácter permanente, cuya misión es emplear el poder naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país; en los términos que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes que de ella derivan y los tratados internacionales”.

Como puede advertirse, la Armada de México **sí es una institución de carácter militar**, cuya función central es la salvaguarda de la soberanía y defender la integridad del territorio nacional¹¹, por lo

¹¹ **“Artículo 2 de la Ley Orgánica de la Armada de México.** Son atribuciones de la Armada de México, las siguientes:

I. Organizar, adiestrar, alistar, equipar y operar a las fuerzas que la constituyen para el cumplimiento de su misión y ejercicio de sus funciones;
II. Cooperar en el mantenimiento del orden constitucional del Estado Mexicano;

cual ejercerá sus atribuciones por sí o en conjunto con las otras instituciones que componen a las fuerzas armadas de nuestro país: Ejército y Fuerza Aérea¹².

Cabe señalar que el artículo 73, fracción XIV, constitucional, indica que el Congreso de la Unión tendrá la facultad “*para levantar y sostener a las instituciones armadas de la Unión, a saber: Ejército, Marina de Guerra y Fuerza Aérea Nacionales, y para reglamentar su organización y servicio*”, mientras que el numeral 89, fracción VI, constitucional, precisa que el Presidente de la República tendrá como atribución “*preservar la seguridad nacional, en los términos de la ley respectiva, y disponer de la totalidad de la Fuerza Armada permanente o sea del Ejército, de la Armada y de la Fuerza Aérea para la seguridad interior y defensa exterior de la Federación*”.

aplicables. Cuando en ejercicio de estas funciones, se presente la posible comisión de un hecho que la ley señale como delito, se pondrá a disposición ante la autoridad competente a las personas, objetos, instrumentos y productos relacionados al mismo;

V. Salvaguardar la vida humana mediante operaciones de búsqueda y rescate en las zonas marinas mexicanas, aguas internacionales y en todas aquéllas en las que el Mando Supremo lo ordene;

VI. Proteger instalaciones estratégicas del país en su ámbito de competencia y donde el Mando Supremo lo ordene;

VII. Auxiliar a la población en los casos y zonas de desastre o emergencia; aplicando los planes institucionales de protección civil, en coordinación con otras autoridades;

VIII. Proteger los recursos marítimos, fluviales y lacustres nacionales, así como participar en toda actividad relacionada con el desarrollo marítimo nacional;

IX. Garantizar el cumplimiento del orden jurídico en las zonas marinas mexicanas por sí o coadyuvando con las autoridades competentes en el combate al terrorismo, contrabando, piratería en el mar, robo de embarcaciones pesqueras, artes de pesca o productos de ésta, tráfico ilegal de personas, armas, estupefacientes y psicotrópicos, en los términos de la legislación aplicable;

X. Realizar actividades de investigación científica, oceanográfica, meteorológica, biológica y de los recursos marítimos, actuando por sí o en colaboración con otras instituciones nacionales o extranjeras, o en coordinación con dependencias y entidades de la Administración Pública Federal;

XI. Intervenir, sin perjuicio de las atribuciones de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, en la prevención y control de la contaminación marítima, así como vigilar y proteger el medio marino dentro del área de su responsabilidad, actuando por sí o en colaboración con otras dependencias e instituciones nacionales o extranjeras;

XII. Fomentar y participar con las autoridades civiles en actividades socio-culturales y cívicas en aspectos relacionados con el medio marítimo;

Así, el texto constitucional hace un listado en dichos artículos sobre los componentes de las fuerzas armadas: Ejército, Fuerza Aérea y Armada, y no hace mención de conceptos como los de Secretaría de la Defensa Nacional o Secretaría de Marina.

Tal situación se debe a que existe una distinción constitucional y legal entre instituciones militares, y las Secretarías de Estado como dependencias administrativas que pertenecen al Ejecutivo Federal y coadyuvan en el despacho de los asuntos que le son encomendados.

Ahora bien, del artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, se desprende que la Secretaría de Marina tiene competencia para organizar, administrar y preparar la Armada, manejar el activo y las reservas de la misma, mantener el estado de derecho en las zonas marinas mexicanas a través de la Armada, inspeccionar los servicios de esta y prestar los servicios auxiliares que dicha institución requiera¹³.

Así las cosas, la organización, administración y preparación de la Armada como institución militar integrante de las fuerzas armadas de nuestro país, se encomienda a la Secretaría de Marina; sin embargo, ello no se traduce –como parecen presuponer los quejosos– en que dicha dependencia del Ejecutivo Federal tenga una naturaleza exclusivamente militar y que, por esa razón, a toda su estructura y

¹³ **Artículo 30.** A la Secretaría de Marina corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

funciones se les deba aplicar la prohibición o limitante contenida en el artículo 129 constitucional.

Los artículos cuya validez es combatida por los quejosos en el presente caso, implicaron que la Secretaría de Marina asumiera una serie de funciones en lo relativo a la salvaguarda de la vida humana en el mar, a la seguridad de la navegación, a la supervisión de la marina mercante, así como lo relativo a los señalamientos marítimos. Sin embargo, no se tradujeron en un control del personal asignado a la Armada de México en todo lo relativo al transporte marítimo, esto es – empleando los términos utilizados por los quejosos–, en una “*militarización*” de dicho ámbito.

El artículo 129 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos se trata de una disposición dirigida a las autoridades militares y prevé una limitante expresa sobre su funcionamiento en relación con la disciplina militar “*en tiempo de paz*”; así, dicha previsión constitucional en todo caso se encontraría referida a la Armada de México en su calidad de institución militar, pero no a la Secretaría de Marina, cuya naturaleza, se reitera, es la de dependencia del Ejecutivo Federal para el despacho de los asuntos administrativos que se le encomiendan.

En efecto, el planteamiento contenido en la demanda de amparo, consiste en que, a consideración de los quejosos, resultaba inconstitucional que se trasladaran facultades de la Secretaría de

Armada de México, postura que como ya se precisó, carece de fundamento constitucional y legal.

Incluso, de un análisis de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, es posible advertir que la Secretaría de Marina cuenta –incluso antes de la reforma legal cuya validez se analiza– con una serie de atribuciones que no tienen relación con la disciplina militar.

En efecto, la Secretaría de Marina tiene la facultad de ejercer la autoridad en lo relativo al vertimiento de desechos en el mar diversos a las aguas residuales; también realiza trabajos hidrográficos sobre costas, islas, puertos y vías navegables; interviene en el otorgamiento de permisos para expediciones o exploraciones científicas, extranjeras o internacionales en aguas nacionales; realiza trabajos de investigación sobre ciencias marítimas; integra el archivo de información oceanográfica nacional; y de igual manera lleva a cabo actividades de protección civil y conservación del medio ambiente¹⁴.

Todo lo anterior pone de relieve que **la Secretaría de Marina ha sido entendida o conceptualizada por el legislador como una**

¹⁴ **Artículo 30.** A la Secretaría de Marina corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

(...).

V. Ejercer la autoridad en las zonas marinas mexicanas, en las materias siguientes:

(...).

c) Vertimiento de desechos y otras materias al mar distintas al de aguas residuales, y

(...).

XI. Ejecutar los trabajos hidrográficos de las costas, islas, puertos y vías navegables, así como organizar el archivo de cartas marítimas y las estadísticas relativas;

XII. Intervenir en el otorgamiento de permisos para expediciones o exploraciones científicas, extranjeras o internacionales en aguas nacionales;

(...).

XVII. Programar, fomentar, desarrollar y ejecutar, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras

dependencia del Ejecutivo Federal a la que se le pueden atribuir aspectos ajenos a la disciplina militar, en tanto, se reitera, no se le debe confundir con la diversa Armada de México.

Adicionalmente, cabe señalar que contrario a lo que argumentan los quejosos, la citada reforma legal no implicó que la Secretaría de Marina se convirtiera en la única autoridad competente en el ámbito marítimo y que, por tanto, se “*militarizara*” el mismo; en efecto, la **Secretaría de Comunicaciones y Transportes conserva un gran número de facultades en dicho sector.**

Por ejemplo, en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, se sigue previendo que formulará y conducirá lo relativo al transporte, considerando la intervención que la Ley otorga a la Secretaría de Marina sobre el transporte por agua, aunado a que prevé de manera expresa que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes regulará lo relativo a las reglas para maniobras y servicios marítimos, así como lo concerniente a la regulación, promoción y organización de la marina mercante¹⁵.

¹⁵ “**Artículo 36.** A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I. Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte, con la intervención que las leyes otorgan a la Secretaría de Marina respecto al transporte por agua, así como de las comunicaciones, de acuerdo a las necesidades del país;

(...).

XII. Fijar las normas técnicas del funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes y las tarifas para el cobro de los mismos, así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones; y participar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en el establecimiento de las tarifas de los servicios que presta la Administración Pública Federal de comunicaciones y transportes;

(...).

En el mismo sentido, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, a pesar de que prevé una gran cantidad de atribuciones en favor de la Secretaría de Marina, lo cierto es que continúa reconociendo un amplio listado de facultades a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes¹⁶.

De igual manera, en la Ley de Puertos se reconoce una serie de atribuciones a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como autoridad competente que pertenece al Ejecutivo Federal¹⁷, e incluso se creó el “*Centro Unificado para la Protección*

XX. Administrar los puertos centralizados y coordinar los de la administración paraestatal, y otorgar concesiones y permisos para la ocupación de las zonas federales dentro de los recintos portuarios; (...). ”

¹⁶ “**Artículo 8.** Son atribuciones de la Secretaría, sin perjuicio de las que correspondan a otras dependencias de la Administración Pública Federal:

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

II. Representar al país en las negociaciones de los Tratados Internacionales en materia marítima respecto de las atribuciones que conforme a esta Ley le corresponden; ser la ejecutora de los mismos, y ser su intérprete en la esfera administrativa;

III. Llevar el Registro Público Marítimo Nacional;

IV. Integrar la información estadística del transporte marítimo mercante;

V. Otorgar permisos y autorizaciones de navegación para prestar servicios en vías generales de comunicación por agua, así como verificar su cumplimiento y revocarlos o suspenderlos en su caso, tratándose de embarcaciones mayores;

VI. Organizar, regular y, en su caso, prestar servicios de control de la navegación en los recintos portuarios y zonas de fondeo;

VII. Regular y vigilar que el servicio de pilotaje se preste en forma segura y eficiente, de acuerdo con esta Ley y su Reglamento;

VIII. Organizar, promover y regular la formación y capacitación del personal de la Marina Mercante, así como otorgar certificados de competencia en los términos de esta Ley y su Reglamento; vigilar su cumplimiento y revocarlos o suspenderlos en su caso;

IX. Participar con la SEMAR en la seguridad de la navegación y salvaguarda de la vida humana en el mar;

X. Establecer en coordinación con la SEMAR, las medidas de Protección Portuaria que aplicará el CUMAR, conforme a lo dispuesto en la Ley de Puertos;

XI. Establecer las bases de regulación de tarifas en la prestación de los servicios marítimos en el territorio nacional, incluidos los de navegación costera y de aguas interiores, cuando en opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica no existan condiciones de competencia efectiva;

XII. Solicitar la intervención de la Secretaría de Economía, cuando presuma la existencia de prácticas comerciales internacionales violatorias de la legislación nacional en materia de comercio exterior, así como de los Tratados Internacionales;

XIII. Solicitar la intervención de la Comisión Federal de Competencia Económica, cuando presuma la existencia de prácticas violatorias a la Ley Federal de Competencia Económica, así como coadyuvar en la investigación correspondiente;

Marítima y Portuaria” –CUMAR–, a efecto de coordinar las atribuciones de dicha dependencia y la diversa Secretaría de Marina¹⁸.

De hecho, el diseño del anterior esquema, consistente en que las atribuciones se asignaban a la Secretaría de Marina como dependencia del Ejecutivo Federal, así como lo relativo a que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes conservaría varias facultades en dicho ámbito, se explicitaron en la iniciativa que dio lugar

II. Bis. Fomentar que los distintos tipos de servicios de transporte que convergen en los puertos nacionales se interconecten de manera eficiente;

II. Ter. Fomentar que los servicios mediante los cuales se atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales, sean prestados de manera eficiente;

III. Autorizar para navegación de altura terminales de uso particular y marinas, cuando no se encuentren dentro de un puerto;

IV. Otorgar las concesiones, permisos y autorizaciones a que se refiere esta ley, así como verificar su cumplimiento y resolver sobre su modificación, renovación o revocación;

V. Determinar las áreas e instalaciones de uso público así como las áreas, terminales o instalaciones que se destinen para la atención y servicios a embarcaciones, personas y bienes relacionados con la navegación de cabotaje;

VI. Construir, establecer, administrar, operar y explotar obras y bienes en los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, así como prestar los servicios portuarios que no hayan sido objeto de concesión o permiso, cuando así lo requiera el interés público;

VII. Autorizar las obras marítimas y el dragado con observancia de las normas aplicables en materia ecológica;

VIII. Establecer, en su caso, las bases de regulación tarifaria, cuando en determinado puerto sólo exista una sola terminal o una terminal dedicada a la atención de ciertas cargas, o un sólo prestador de servicios. Para tal efecto la Secretaría podrá solicitar la intervención de la Comisión Federal de Competencia Económica;

IX. Expedir las normas oficiales mexicanas en materia portuaria, verificando y certificando su cumplimiento, además de que vigilará que en los puertos mexicanos sujetos a una Administración Portuaria Integral, todo proceso de mejora, implementación de procedimientos de calidad o la prestación de los servicios, se ajusten a lo establecido a la presente ley, su Reglamento, a la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y a las normas oficiales mexicanas, en los casos en los que se traten aspectos previstos en las mismas;

X. Aplicar las sanciones establecidas en esta ley y sus reglamentos;

XI. Representar al país ante organismos internacionales e intervenir en las negociaciones de tratados y convenios internacionales en materia de puertos, en coordinación con las dependencias competentes;

XII. Integrar las estadísticas portuarias y llevar el catastro de las obras e instalaciones portuarias;

XIII. Interpretar la presente ley en el ámbito administrativo, y

XIV. Ejercer las demás atribuciones que expresamente le fijen las leyes y reglamentos”.

¹⁸ “**Artículo 19 Bis.** El CUMAR es un grupo de coordinación interinstitucional entre la SEMAR y la Secretaría, para la aplicación de las medidas de Protección Marítima y Portuaria y la atención eficaz de incidentes marítimos y portuarios, que determinen dichas dependencias en el ámbito de sus competencias. La organización y funcionamiento del CUMAR se regulará en el reglamento que al efecto se expida”.

“**Artículo 19 Ter.** EL CUMAR tendrá las funciones siguientes:

I. Coadyuvar en el cumplimiento de los tratados o convenios internacionales en los que México sea parte en materia de Protección Marítima y Portuaria;

II. Aplicar las disposiciones y medidas de reacción que se dispongan dentro del marco del capítulo XI-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 y el Código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias para que se cumplan los niveles de protección marítima y portuaria

a los artículos reclamados, formulada por el Presidente de la República y remitida al Congreso de la Unión el cuatro de marzo de dos mil dieciséis.

En tal iniciativa se indicó lo siguiente¹⁹:

“Por lo anterior, se considera pertinente que la Autoridad Marítima Nacional ejerza la Administración Marítima en México, con el fin de evitar confusiones y vacíos de autoridad ante la comunidad marítima nacional e internacional, lo cual se traduce en un dinamismo de las actividades marítimas, fortaleciendo la seguridad y protección marítima y portuaria, así como la protección al medio ambiente marino, como lo establece la OMI, sin que ello se contraponga con el ejercicio de las atribuciones que otras disposiciones jurídicas le confieren a diversas dependencias de la Administración Pública Federal relacionadas con esta materia.

Cabe señalar que la Secretaría de Marina, como dependencia de la Administración Pública Federal, cuenta actualmente con los recursos humanos y materiales necesarios para cumplir, entre otras atribuciones, con el ejercicio de la soberanía y la autoridad en las zonas marinas mexicanas; garantizar el cumplimiento del orden jurídico nacional en dichas zonas; proteger el tráfico marítimo, fluvial y lacustre; intervenir en la prevención y control de la contaminación marina y salvaguardar la vida humana en el mar, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en materia de marina mercante.

(...).

Se transfieren las capitánías de puerto a la Secretaría de Marina redistribuyéndose las atribuciones que actualmente realizan éstas, quedando únicamente en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes aquellas que se relacionen con la regulación, organización y administración de la marina mercante.

Por tanto, a la Secretaría de Marina le corresponderá el otorgamiento de permisos para la prestación de servicios de transporte marítimo de pasajeros y de turismo náutico con embarcaciones menores; autorizar arribos y despachos de las embarcaciones y artefactos navales; abanderar y matricular las embarcaciones y los artefactos navales mexicanos; administrar los registros nacionales de la gente de mar y de embarcaciones; inspeccionar y certificar a las embarcaciones mexicanas y extranjeras; el cumplimiento de tratados internacionales, la legislación nacional, los reglamentos y normas oficiales mexicanas en materia de seguridad y protección marítima y portuaria, salvaguarda de la vida humana en el mar y prevención de la contaminación marina; la imposición de sanciones por infracciones previstas en la misma, así como nombrar y remover a los capitanes de puerto, entre otras.

En este sentido, con la presente reforma la Secretaría de Comunicaciones y

de negocios y generadora de recursos económicos. Lo anterior a través de las oficinas de servicios a la marina mercante.

Asimismo, permanecen como atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la de planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte por agua; de la Marina Mercante, y de los puertos nacionales; llevar el Registro Público Marítimo Nacional; prestar servicios en vías generales de comunicación por agua; regular y vigilar que el servicio de pilotaje se preste en forma segura y eficiente; organizar, promover y regular la formación y capacitación del personal de la marina mercante; otorgar certificados de competencia, así como participar con la Secretaría de Marina en la seguridad y protección marítima y portuaria”.

Por otra parte, los quejosos señalan que los criterios que se emitieron a partir de la resolución de la **acción de inconstitucionalidad** ***** por parte del Tribunal Pleno, deben abandonarse, al ser contrarios a los pronunciamientos de la Corte Interamericana de Derechos Humanos, de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos, y de la Comisión de Derechos Humanos de las Naciones Unidas. Tales criterios son los siguientes:

“SEGURIDAD PÚBLICA. SU REALIZACIÓN PRESUPONE EL RESPETO AL DERECHO Y EN ESPECIAL DE LAS GARANTÍAS INDIVIDUALES. Del análisis sistemático de los artículos 16, 21, 29, 89, fracción VI, 129 y 133, de la Constitución, así como 2o., 3o., 5o., 9o., 10, 13 y 15, de la Ley General que Establece las Bases de Coordinación del Sistema Nacional de Seguridad Pública; 1o., 2o., 3o., 10 y 11, de la Ley Orgánica del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos, y 1o., 2o., 9o. y 10, de la Ley Orgánica de la Armada de México, se deduce que el Estado mexicano, a través de sus tres niveles de gobierno y de todas las autoridades que tengan atribuciones relacionadas, directa o indirectamente, con la seguridad pública, deben coadyuvar a lograr los objetivos de ésta, traducidos en libertad, orden y paz pública, como condiciones imprescindibles para gozar de las garantías que la Constitución reconoce a los gobernados. El examen de los diferentes preceptos citados, con los demás elementos que permiten fijar su alcance, lleva a concluir que, jurídicamente, los conceptos de garantías individuales y seguridad pública no sólo no se oponen sino se condicionan recíprocamente. No tendría razón de ser la seguridad pública si no se buscara con ella crear condiciones adecuadas para que los gobernados gocen de sus garantías; de ahí que el Constituyente Originario y el Poder Reformador de la Constitución, hayan

Consecuentemente, por el bien de la comunidad a la que se debe otorgar la seguridad pública, debe concluirse que resulta inadmisiblemente constitucionalmente un criterio que propicie la proliferación y fortalecimiento de fenómenos que atenten gravemente contra los integrantes del cuerpo social, así como de cualquier otro que favoreciera la arbitrariedad de los órganos del Estado que, so pretexto de la seguridad pública, pudieran vulnerar las garantías individuales consagradas en el Código Supremo. Por tanto, debe establecerse el equilibrio entre ambos objetivos: defensa plena de las garantías individuales y seguridad pública al servicio de aquéllas. Ello implica el rechazo a interpretaciones ajenas al estudio integral del texto constitucional que se traduzca en mayor inseguridad para los gobernados o en multiplicación de las arbitrariedades de los gobernantes, en detrimento de la esfera de **derecho de los gobernados**". (Semanao Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Pleno, jurisprudencia, tomo XI, abril de 2000, P./J. 35/2000, página 557, registro digital 192083).

"EJÉRCITO, ARMADA Y FUERZA AÉREA. SU PARTICIPACIÓN EN AUXILIO DE LAS AUTORIDADES CIVILES ES CONSTITUCIONAL (INTERPRETACIÓN DEL ARTÍCULO 129 DE LA CONSTITUCIÓN). La interpretación histórica, armónica y lógica del artículo 129 constitucional, autoriza considerar que las fuerzas armadas pueden actuar en auxilio de las autoridades civiles, cuando éstas soliciten el apoyo de la fuerza con la que disponen. Por esta razón, el instituto armado está constitucionalmente facultado para actuar en materias de seguridad pública en auxilio de las autoridades competentes y la participación en el Consejo Nacional de Seguridad Pública de los titulares de las Secretarías de la Defensa Nacional y de Marina, quienes por disposición de los artículos 29, fracción I, y 30, fracción I, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, tienen a su mando al Ejército, Armada y Fuerza Aérea, no atenta contra el numeral señalado del Código Supremo. Además, la fracción VI del artículo 89 constitucional faculta al presidente de la República a disponer de dichas fuerzas para la seguridad interior. Por estas razones, no es indispensable la declaratoria de suspensión de garantías individuales, prevista para situaciones extremas en el artículo 29 constitucional, para que el Ejército, Armada y Fuerza Aérea intervengan, ya que la realidad puede generar un sinnúmero de situaciones que no justifiquen el estado de emergencia, pero que ante el peligro de que se agudicen, sea necesario disponer de la fuerza con que cuenta el Estado mexicano sujetándose a las disposiciones **constitucionales y legales aplicables**". (Semanao Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Pleno, jurisprudencia, tomo XI, abril de 2000, P./J. 38/2000, página 549, registro digital 192080).

"EJÉRCITO, FUERZA AÉREA Y ARMADA. LA DETERMINACIÓN DE CUÁLES SON SUS FUNCIONES, EXIGE EL ESTUDIO SISTEMÁTICO DE LA CONSTITUCIÓN Y, POR LO MISMO, LA COMPRENSIÓN DE LAS GARANTÍAS

claras limitaciones, a saber: no vulnerar dichas garantías y no rebasar las atribuciones que las leyes le confieren. Dentro de este marco es preciso que la solución de ese problema se haga conforme a la aplicación del derecho y su estricto acatamiento, que deben respaldar todas las autoridades de los tres niveles de gobierno, encontrando una fórmula equilibrada que suponga necesariamente la existencia y eficacia de mecanismos de defensa en favor de los gobernados, para así prevenir y remediar todo tipo de abuso por parte de las autoridades en el ejercicio de sus facultades, o en la extralimitación en éste, en particular, cuando ello sucede en el delicado campo de la seguridad pública interior”. (Semanao Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Pleno, jurisprudencia, tomo XI, abril de 2000, P./J. 34/2000, página 550, registro digital 192084).

“EJÉRCITO, FUERZA AÉREA Y ARMADA. PUEDEN ACTUAR ACATANDO ÓRDENES DEL PRESIDENTE, CON ESTRICTO RESPETO A LAS GARANTÍAS INDIVIDUALES, CUANDO SIN LLEGARSE A SITUACIONES QUE REQUIERAN LA SUSPENSIÓN DE AQUÉLLAS, HAGAN TEMER, FUNDADAMENTE, QUE DE NO ENFRENTARSE DE INMEDIATO SERÍA INMINENTE CAER EN CONDICIONES GRAVES QUE OBLIGARÍAN A DECRETARLA. El artículo 89, fracción VI, de la Constitución faculta al presidente de la República a utilizar al instituto armado para salvaguardar no sólo la seguridad exterior del país, sino también la interior lo que, de conformidad con el artículo 16 del propio ordenamiento, exige fundar y motivar una decisión de tanta trascendencia. Por estas razones las fuerzas armadas están constitucionalmente facultadas para actuar, acatando órdenes del presidente de la República, cuando sin llegar a los extremos de invasión, perturbación grave de la paz pública o de cualquier caso que ponga a la sociedad en grave peligro o conflicto -previstos por el artículo 29 constitucional- se produzca una situación que haga temer fundadamente por sus características que, de no enfrentarse de inmediato, sería inminente precipitarse en alguna o todas esas graves situaciones. En este supuesto, al no decretarse la suspensión de garantías, ante alternativas viables de solucionar pacíficamente los conflictos o que por no llegar éstos a la gravedad que supone el texto constitucional, o por algún otro motivo, se prevea que podrán controlarse con rapidez, se deberá cuidar escrupulosamente que se respeten las garantías individuales, estableciendo, incluso, a través de los organismos competentes, una estrecha vigilancia para que se actúe del modo especificado”. (Semanao Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Pleno, jurisprudencia, tomo XI, abril de 2000, P./J. 37/2000, página 551, registro digital 192081).

“EJÉRCITO, FUERZA AÉREA Y ARMADA. SI BIEN PUEDEN PARTICIPAR EN ACCIONES CIVILES EN FAVOR DE LA SEGURIDAD PÚBLICA, EN SITUACIONES EN QUE NO SE REQUIERA SUSPENDER LAS GARANTÍAS, ELLO DEBE OBEDECER A LA SOLICITUD EXPRESA DE LAS AUTORIDADES CIVILES A LAS QUE DEBERÁN ESTAR SUJETOS, CON ESTRICTO ACATAMIENTO A LA CONSTITUCIÓN Y A LAS LEYES. Del artículo 89, fracción VI, de la Constitución, se desprende que el presidente de la República tiene facultades para utilizar al instituto armado para salvaguardar no sólo la seguridad exterior del país, sino también la interior lo que, de conformidad con el artículo 16 del propio ordenamiento, exige fundar y motivar una decisión de tanta trascendencia. Por estas razones las fuerzas armadas están constitucionalmente facultadas para actuar, acatando órdenes del presidente de la República, cuando sin llegar a los extremos de invasión, perturbación grave de la paz pública o de cualquier caso que ponga a la sociedad en grave peligro o conflicto -previstos por el artículo 29 constitucional- se produzca una situación que haga temer fundadamente por sus características que, de no enfrentarse de inmediato, sería inminente precipitarse en alguna o todas esas graves situaciones. En este supuesto, al no decretarse la suspensión de garantías, ante alternativas viables de solucionar pacíficamente los conflictos o que por no llegar éstos a la gravedad que supone el texto constitucional, o por algún otro motivo, se prevea que podrán controlarse con rapidez, se deberá cuidar escrupulosamente que se respeten las garantías individuales, estableciendo, incluso, a través de los organismos competentes, una estrecha vigilancia para que se actúe del modo especificado”. (Semanao Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Pleno, jurisprudencia, tomo XI, abril de 2000, P./J. 37/2000, página 551, registro digital 192081).

Fuerza Aérea y Armada en tiempos en que no se haya decretado suspensión de garantías, puedan actuar en apoyo de las autoridades civiles en tareas diversas de seguridad pública. Pero ello, de ningún modo pueden hacerlo 'por sí y ante sí', sino que es imprescindible que lo realicen a solicitud expresa, fundada y motivada, de las autoridades civiles y de que en sus labores de apoyo se encuentren subordinados a ellas y, de modo fundamental, al orden jurídico previsto en la Constitución, en las leyes que de ella emanen y en los tratados que estén de acuerdo con la misma, atento a lo previsto en su artículo 133". (Semanao Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Pleno, jurisprudencia, tomo XI, abril de 2000, P./J. 36/2000, página 552, registro digital 192082).

“SEGURIDAD PÚBLICA. LA PARTICIPACIÓN DE LOS SECRETARIOS DE LA DEFENSA NACIONAL Y DE MARINA EN EL CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA, NO VIOLA EL ARTÍCULO 21 CONSTITUCIONAL. La interpretación gramatical y causal teleológica de la adición del artículo 21 constitucional, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 1994, en cuanto dispone la coordinación de la Federación, el Distrito Federal, los Estados y los Municipios en un Sistema Nacional de Seguridad Pública, lleva a la conclusión de que el precepto no excluye a ninguna autoridad que, de acuerdo con sus atribuciones, tenga alguna relación con ella y que su propósito es lograr una eficiente coordinación entre todas las autoridades de los tres niveles de gobierno, para lograr dicha seguridad pública en todas sus dimensiones, entre ellas, enfrentar con mayor capacidad la delincuencia organizada. El Consejo Nacional de Seguridad Pública es una instancia consultiva que no usurpa facultades constitucionales, ni legales, de ninguna autoridad; por ello, no existe razón para considerar como violatoria del numeral 21 de la Ley Fundamental, la participación de los secretarios de la Defensa Nacional y de Marina en el Consejo Nacional de Seguridad Pública, como lo ordenan las fracciones III y IV del artículo 12 de la Ley General que Establece las Bases de Coordinación del Sistema Nacional de Seguridad Pública, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 11 de diciembre de 1995, tomando en consideración, además, que las leyes orgánicas del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos y de la Armada, señalan, dentro de sus atribuciones, numerosas funciones relacionadas con la seguridad pública, por lo que la participación en el referido consejo, de los secretarios de la Defensa Nacional y de Marina, quienes dirigen esos cuerpos, se justifica, puesto que aun cuando no tengan funciones ejecutivas, tendrán que examinar, programar y tomar decisiones sobre todos los aspectos de la seguridad pública". (Semanao Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Pleno, jurisprudencia, tomo XI, abril de 2000, P./J. 39/2000, página 556, registro digital 192079).

aspectos de seguridad pública; tema diverso al que fue modificado mediante los artículos reclamados en el presente asunto, mismo que se reitera, consistió en una redistribución de atribuciones entre dependencias administrativas pertenecientes al Ejecutivo Federal, y no en la encomienda de ellas a autoridades formalmente militares.

Es por lo anterior que acorde a la naturaleza de los artículos reclamados, resulta innecesario llevar a cabo un pronunciamiento sobre los criterios jurisprudenciales emitidos por el Tribunal Pleno – aspecto que en última instancia correspondería al Pleno y no a esta Segunda Sala– como pretenden los quejosos, ya que dichos criterios se refieren a supuestos jurídicos sumamente diversos a los tratados en el presente asunto.

En tal sentido y atendiendo a las consideraciones antes planteadas, se reitera que a consideración de esta Segunda Sala los artículos reclamados no son contrarios al artículo 129 constitucional, pues si bien este prevé una limitante al actuar de las autoridades militares, lo cierto es que la reforma legal combatida únicamente tuvo como objeto la migración de ciertas atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a la Secretaría de Marina, en su carácter de dependencia del Ejecutivo Federal para la distribución de los asuntos administrativos y el buen despacho de los mismos, y no como una institución exclusivamente militar.

Finalmente, cabe precisar que este pronunciamiento no implica

atiende el presente caso, y a los artículos concretos que fueron reclamados por los quejosos.

En el mismo sentido, es necesario resaltar que, como atinadamente argumentan los quejosos, las atribuciones que fueron conferidas a la Secretaría de Marina con motivo del Decreto reclamado, efectivamente no consisten en funciones relacionadas con temas propios de la disciplina militar.

En virtud de lo anterior, esta Segunda Sala considera que, con independencia de las personas específicas que sean designadas por dicha Secretaría del Ejecutivo Federal para el ejercicio de tales atribuciones, lo cierto es que **en el desempeño de las mismas deberán observar los principios que rigen el actuar de las autoridades administrativas.**

En efecto, el Decreto reclamado asignó a la Secretaría de Marina una serie de atribuciones materialmente administrativas y no militares –cuyo ejercicio se encomendaría en todo caso de manera exclusiva a los elementos que componen a la Armada de México– razón por la cual, en el desempeño de las mismas, los funcionarios de la Secretaría de Marina deberán observar los límites y principios que el texto constitucional, las leyes y demás cuerpos normativos de nuestro país, establecen para el ejercicio de las funciones materialmente administrativas.

En este concepto de violación, los quejosos reiteran los orígenes del artículo 129 constitucional, en el sentido de que su objetivo era limitar o impedir la intervención de las autoridades militares en cuestiones que no tuvieran relación con aspectos de disciplina militar.

Añaden que las autoridades militares pueden auxiliar a las autoridades civiles, cuando estas soliciten dicho apoyo, únicamente en materia de seguridad, y debe ser temporal, siempre bajo el mando de las autoridades civiles, situación que en términos del artículo 16 constitucional, implica que la solicitud de auxilio debe ser expresa, fundada y motivada.

En suma, los quejosos argumentan que los artículos 16, 29, 89, fracción VI, y 129 constitucionales, implican que aun cuando las nuevas facultades de la Secretaría de Marina tuvieran una relación con aspectos de seguridad, lo cierto es que dichas atribuciones únicamente podrían realizarse ante solicitud expresa, fundada y motivada, de manera temporal y bajo subordinación de las autoridades civiles.

A consideración de esa Segunda Sala, el concepto de violación en estudio es **infundado**.

Tal conclusión se sustenta en lo determinado en el apartado anterior, en el sentido de que los artículos reclamados no implicaron la asignación de atribuciones a las autoridades militares del país, sino a

89, fracción VI, y 129 constitucionales, en lo relativo a los requisitos que deben satisfacerse para que las autoridades militares auxilien a las civiles en lo relativo a las tareas de seguridad.

Sin embargo, no resulta necesario que esta Segunda Sala se pronuncie sobre la idoneidad de tales requisitos o parámetros, en tanto los mismos se refieren a la ejecución de tareas de seguridad por parte de las autoridades militares, escenario diverso al que se analiza en el presente caso a partir de los artículos reclamados.

Se reitera que los artículos cuya validez fue combatida, no implicaron un cambio en las funciones asignadas a las fuerzas militares del país, sino una redistribución de las tareas asignadas a una de las dependencias que integran al Ejecutivo Federal.

En consecuencia, los numerales en cuestión no pueden ser analizados a partir de los parámetros que proponen los quejosos, en tanto estos se refieren a los límites que tienen las autoridades encargadas de funciones militares para auxiliar en tareas de seguridad, supuesto diverso al sometido a estudio en el presente caso.

Esto es, el argumento de los quejosos se sustenta en la premisa de que la intervención del personal de la Secretaría de Marina en todo caso se ceñiría a aspectos relacionados con seguridad, y bajo tal punto de partida proponen una serie de parámetros para limitar el

situación que ya fue respondida en el apartado anterior, de ahí que el concepto en estudio sea infundado.

c) Tercer concepto de violación: transgresión al derecho a la igualdad.

Los quejosos indican que de conformidad con el artículo 42 constitucional, el territorio nacional se integra de suelo, espacio aéreo y mar territorial, aspectos sobre los cuales el Ejecutivo puede operar lo relativo al transporte.

Al respecto, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la autoridad reguladora para regular el transporte en sus tres modalidades: terrestre, aéreo y marítimo.

Sobre el transporte aéreo, la Ley de Aeropuertos prevé que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la autoridad competente de la materia, esto es, quien lleva a cabo la operación, administración y explotación de los aeropuertos, y también regula lo relativo al transporte aéreo, tal y como se desprende de la Ley de Aviación Civil.

Por lo que respecta al transporte terrestre, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes también es competente para la regulación, construcción, operación, explotación y conservación de los caminos y puentes, así como lo relativo a los servicios de

encuentran sometidos a autoridades de índole militar, mientras que para la regulación de los transportes aéreo y terrestre se prevé una regulación enteramente civil.

A consideración de esta Segunda Sala, el concepto de violación en estudio es **infundado**.

En principio, es necesario señalar que esta Suprema Corte ha establecido que para llevar a cabo un estudio de igualdad entre dos o más regímenes jurídicos, es preciso establecer un término de comparación, es decir, contar con un parámetro que permita dimensionar a las personas, objetos o magnitudes entre las cuales se afirma existe un trato desigual, en razón de que el derecho a la igualdad es medularmente instrumental y siempre se predica respecto de alguien o algo.

En tal medida, la carga argumentativa de proponer el término de comparación implica que sea idóneo, pues debe permitir que efectivamente se advierta la existencia de algún aspecto homologable, semejante o análogo entre los elementos que se comparan. Así, en caso de no atender un término de comparación objetivo para medir un trato disímil o que este no sea idóneo, el concepto de invalidez que se haga valer resultará infundado.

Los anteriores elementos se desprenden de la jurisprudencia

ello, el control de la constitucionalidad de normas que se estiman violatorias de la garantía de igualdad no se reduce a un juicio abstracto de adecuación entre la norma impugnada y el precepto constitucional que sirve de parámetro, sino que incluye otro régimen jurídico que funciona como punto de referencia a la luz de un término de comparación relevante para el caso concreto. Por tanto, el primer criterio para analizar una norma a la luz de la garantía de igualdad consiste en elegir el término de comparación apropiado, que permita comparar a los sujetos desde un determinado punto de vista y, con base en éste, establecer si se encuentran o no en una situación de igualdad respecto de otros individuos sujetos a diverso régimen y si el trato que se les da, con base en el propio término de comparación, es diferente. En caso de que los sujetos comparados no sean iguales o no sean tratados de manera desigual, no habrá violación a la garantía individual. Así, una vez establecida la situación de igualdad y la diferencia de trato, debe determinarse si la diferenciación persigue una finalidad constitucionalmente válida. Al respecto, debe considerarse que la posición constitucional del legislador no exige que toda diferenciación normativa esté amparada en permisos de diferenciación derivados del propio texto constitucional, sino que es suficiente que la finalidad perseguida sea constitucionalmente aceptable, salvo que se trate de una de las prohibiciones específicas de discriminación contenidas en el artículo 1o., primer y tercer párrafos, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, pues respecto de éstas no basta que el fin buscado sea constitucionalmente aceptable, sino que es imperativo. La siguiente exigencia de la garantía de igualdad es que la diferenciación cuestionada sea adecuada para el logro del fin legítimo buscado; es decir, que la medida sea capaz de causar su objetivo, bastando para ello una aptitud o posibilidad de cumplimiento, sin que sea exigible que los medios se adecuen estrechamente o estén diseñados exactamente para lograr el fin en comento. En este sentido, no se cumplirá el requisito de adecuación cuando la medida legislativa no contribuya a la obtención de su fin inmediato. Tratándose de las prohibiciones concretas de discriminación, en cambio, será necesario analizar con mayor intensidad la adecuación, siendo obligado que la medida esté directamente conectada con el fin perseguido. Finalmente, debe determinarse si la medida legislativa de que se trate resulta proporcional, es decir, si guarda una relación razonable con el fin que se procura alcanzar, lo que supone una ponderación entre sus ventajas y desventajas, a efecto de comprobar que los perjuicios ocasionados por el trato diferenciado no sean desproporcionados con respecto a los objetivos perseguidos. De ahí que el juicio de proporcionalidad exija comprobar si el trato desigual resulta tolerable, teniendo en cuenta la importancia del fin perseguido, en el entendido de que mientras más alta sea la jerarquía del interés tutelado, mayor puede ser la diferencia". (Semana Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Segunda Sala, jurisprudencia, tomo XXXI, abril de 2010, 2a./J. 42/2010, página 427, registro digital 164779).

Así las cosas, a juicio de esta Segunda Sala, el parámetro de

Efectivamente en los ámbitos aéreo, terrestre y marítimo, es posible llevar a cabo transporte, tanto de personas como de bienes, mismo que requiere de cierta regulación normativa –legal y reglamentaria–, así como de una operación de tal sistema, a cargo de autoridades administrativas.

El hecho de que en los tres ámbitos se realicen actividades de transporte, no presupone forzosamente que las mismas deben regularse y ejecutarse del mismo modo, en tanto el transporte en cada uno de los mismos responden a una naturaleza claramente diferenciada.

En otras palabras, el transporte en cada ámbito sí parte de premisas distintas que justifican plenamente un trato diverso y, por tanto, permiten arribar a la conclusión de que las disposiciones en estudio son constitucionales.

La intervención de la Secretaría de Marina en aspectos de transporte marítimo se justifica a partir de las características que tal sector tiene –como ya se indicó en el presente considerando al exponer las razones contenidas en la iniciativa que dio origen a los artículos reclamados–; esto es, el transporte en cada ámbito debe regularse, y su operación debe encomendarse a cierta autoridad administrativa, pero ello no puede implicar como pretenden los quejosos, que exista una cláusula que impida la intervención de otra

Los quejosos pretenden establecer la existencia de un trato diferenciado entre regímenes a su consideración equivalentes, al reducir lo relativo a los ámbitos aéreo, terrestre y marítimo, únicamente al tema del transporte; pasando por alto que dichos ámbitos responden a normativas específicas, y se desenvuelven de manera diferenciada en la práctica a partir de una enorme cantidad de aspectos, sobre temas de comercio tanto nacional como internacional, turismo, migración, seguridad nacional, entre otros.

Ahora bien, cabe precisar que contrario a lo que indican los quejosos, en el presente caso esta Segunda Sala no advierte una diferencia de trato sustentada en alguna categoría sospechosa, esto es, en alguno de los aspectos que se encuentran listados en el último párrafo del artículo 1º constitucional²⁰.

En el mismo sentido, los quejosos indican que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la autoridad competente en materia de transporte aéreo y terrestre, lo cual a su consideración no ocurre en lo relativo al transporte marítimo, pasando por alto que, incluso a pesar de la expedición del decreto legislativo que es combatido en este asunto, dicha autoridad continúa ejerciendo una gran cantidad de atribuciones en este último ámbito, como ya fue expuesto en el presente considerando.

Esto es, contrario a lo que argumentan los quejosos, la Secretaría de Marina no ejerce de modo exclusivo todas las funciones

Finalmente, el argumento de los quejosos se sustenta en la consideración toral de que la modificación legal que combaten, se tradujo en una militarización del ámbito marítimo de nuestro país; no obstante, como ya ha quedado precisado, en todo caso la reforma normativa únicamente migró ciertas facultades de una dependencia administrativa perteneciente al Ejecutivo Federal, a otra que también forma parte de dicho poder.

En tal sentido, se reitera que a consideración de esta Segunda Sala, el concepto de violación es infundado, en tanto no se advierte una transgresión al derecho de igualdad y no discriminación previsto en el artículo 1º constitucional, y la construcción argumentativa de los quejosos se encuentra sustentada en una serie de premisas que ya han sido desvirtuadas en el primer apartado del presente considerando.

d) Cuarto concepto de violación: libertad de ocupación, industria y comercio o trabajo.

Adicionalmente, los quejosos argumentan que, con fundamento en el principio *pro persona*, las limitaciones a los derechos humanos siempre deben interpretarse en sentido estricto. En tal sentido, consideran que la libertad de ocupación, industria y comercio o trabajo prevista en el artículo 5º constitucional, solamente puede restringirse por resolución judicial, o bien, por determinación gubernamental en los

añaden que no puede existir una interferencia legislativa con los mandatos constitucionales, siendo evidente que los artículos reclamados limitan e incluso restringen los derechos contenidos en el artículo 5º constitucional.

A consideración de esta Segunda Sala, el concepto de violación en estudio es **inoperante**.

Lo anterior se debe a que en dicho concepto de violación, los quejosos no exponen razones de por qué existe, a su consideración, una violación a la libertad de trabajo que consagra en su favor el texto constitucional.

En efecto, los quejosos únicamente se limitan a señalar que los numerales reclamados son contrarios al artículo 5º constitucional, pues el hecho de que las capitanías de puerto sean operadas por personal militar, limita e incluso restringe la libertad de trabajo, pero omiten exponer las razones por las cuales, la modificación al esquema organizativo de dichas capitanías se traduce en un obstáculo para las labores que realiza la marina mercante, que se traduzca en una violación al mandato constitucional.

En otras palabras, los quejosos únicamente plantean que el nuevo esquema relativo a las capitanías de puerto se traduce en una violación a su libertad de trabajo, considerando que el hecho de que personal de la Secretaría de Marina intervenga en tales actividades,

genera una limitante a la libertad de trabajo, pues se restringe a exponer que la “*militarización*” de la marina mercante transgrede sus derechos, tema sobre el cual ya se ha indicado en la presente sentencia que no asiste razón a los quejosos; de ahí que el argumento en estudio resulte inoperante.

En efecto, se reitera que las reformas legales y reglamentarias que han sido analizadas a lo largo del presente asunto, no se tradujeron en una militarización de las actividades marítimas, sino que únicamente consistieron en una redistribución de las atribuciones conferidas a las dependencias que componen al Ejecutivo Federal.

e) Quinto concepto de violación: incompetencia para la emisión de los actos reclamados.

Por otra parte, los quejosos argumentan que las autoridades responsables carecían de competencia para emitir los artículos reclamados, pues del artículo 73 constitucional no se desprende la facultad para exceptuar el cumplimiento de una restricción constitucional expresa, como la contenida en el artículo 129 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Los quejosos añaden que lo anterior también implica una transgresión al artículo 135 constitucional, al pasar por alto el procedimiento reforzado para las reformas a dicho ordenamiento;

En el mismo sentido, los quejosos indican que el Ejecutivo Federal también invadió la esfera competencial del Congreso de la Unión, pues en términos del artículo 73 constitucional, únicamente tal autoridad es la que puede regular el servicio que prestan las fuerzas armadas, ya que de aceptar la validez de las reformas se permitiría una grave militarización del Estado.

A consideración de esta Segunda Sala, el concepto de violación en estudio es **infundado**, a partir de los argumentos que se han ido desarrollando a lo largo de la presente sentencia.

Así las cosas, no asiste la razón a los quejosos, cuando argumentan que el Congreso de la Unión excedió sus facultades contenidas en el artículo 73 constitucional, en tanto dicho argumento descansa sobre la premisa de que la reforma legal en estudio implicó una transgresión al artículo 129 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Como ha quedado precisado en los anteriores apartados, las atribuciones que se asignaron a la Secretaría de Marina, no se tradujeron en una violación de lo establecido en el artículo 129 constitucional, razón por la cual, no puede concluirse que el Congreso de la Unión pretendió legislar para exceptuar el cumplimiento de una restricción constitucional expresa, en tanto se reitera, no se actualizó una vulneración en relación al modo en que nuestro texto constitucional regula lo relativo a las fuerzas armadas del país, en

De igual manera, debe concluirse que no asiste la razón a los quejosos, en relación con el argumento de que el Ejecutivo Federal, mediante la expedición del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina, invadió la esfera competencial que tiene asignada a su favor el Congreso de la Unión.

En efecto, no pasa desapercibido para esta Segunda Sala, el hecho de que la fracción XIV del artículo 73 constitucional, establece que el Congreso de la Unión tendrá facultad:

“Para levantar y sostener a las instituciones armadas de la Unión, a saber: Ejército, Marina de Guerra y Fuerza Aérea Nacionales, y para reglamentar su organización y servicio”.

Sin embargo, se reitera una vez más, que las citadas modificaciones legales y reglamentarias que han sido analizadas durante esta sentencia, no pretendieron reformar la regulación y operación de las fuerzas armadas, esto es, de la operación propiamente militar a que hacen referencia los quejosos, sino únicamente del reparto competencial entre la Secretaría de Marina y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ambas en su calidad de dependencias pertenecientes al Ejecutivo Federal.

f) Sexto concepto de violación: ausencia de división entre autoridades militares y civiles.

normativo y organizativo de dicha Secretaría debería tener órganos independientes ocupados por civiles que no dependan de sus superiores militares.

Sin embargo, ninguna de las reformas reclamadas permiten dar certeza de que las nuevas funciones sean ejercidas por autoridades civiles, en tanto estas no tienen relación como la disciplina militar, escenario que transgrede el derecho de legalidad y el principio de certeza jurídica, al dejar en estado de indefensión a los particulares.

A consideración de esta Segunda Sala, el concepto de violación en estudio es **infundado**.

Como se ha señalado a lo largo de esta sentencia, las nuevas atribuciones que fueron conferidas a la Secretaría de Marina no implican transgresión alguna al artículo 129 constitucional, pues se reitera, únicamente se trató de una reforma a la distribución competencial que tienen asignadas las dependencias que conforman al Ejecutivo Federal.

En tal sentido, si la anterior reordenación de atribuciones no se tradujo en una violación al texto constitucional, por consecuencia no resulta necesario que en la Secretaría de Marina se estableciera un cambio organizativo para que los temas relativos a las capitanías de puerto y asuntos marítimos fueran ejecutados por funcionarios que no dependieran de los mandos de dicha Secretaría.

que los artículos reclamados no son contrarios al citado precepto constitucional, entonces no existe razón jurídica alguna para exigir que la Secretaría de Marina cuente con un esquema organizativo interno distinto.

Aceptar el argumento en que se sustenta el concepto de violación en estudio, se traduciría en concluir que el esquema normativo reclamado es válido en términos constitucionales, pero de cualquier manera obligar a un cambio en la estructura de la Secretaría de Marina, no obstante, se reitera, el mismo es válido.

Por el contrario, el concepto de violación se traduce en una exigencia de los quejosos, consistente en que se modifique la organización interna de la Secretaría de Marina, a pesar de su validez constitucional; argumento que se basa en un escenario que ellos consideran más adecuado según su apreciación personal, pero que carece de sustento jurídico.

Lo anterior sin ignorar la precisión contenida en la presente sentencia cuando se analizó el primer concepto de violación hecho valer por los quejosos, en el sentido de que las autoridades pertenecientes a la Secretaría de Marina, al ejercer las funciones que tienen una relación con lo relativo al Decreto reclamado, tendrán que ajustar el ejercicio de sus atribuciones a los principios que rigen el actuar de las autoridades administrativas.

Finalmente, los quejosos argumentan que es inconstitucional el nombramiento del Vicealmirante *****, como Director General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos de la Secretaría de Marina.

Sostienen lo anterior, a partir del argumento consistente en que un militar no puede llevar a cabo funciones que no se relacionen de manera estricta con la disciplina militar, como lo es la supervisión de la marina mercante, situación que pone de manifiesto una violación al artículo 129 constitucional.

Los quejosos indican que con el nombramiento de un militar que ejerce funciones de autoridad, se actualiza el concepto de “*autoridad militar*” prohibido en términos del artículo 129 constitucional, lesionando así sus derechos de legalidad, certeza jurídica e igualdad.

A consideración de esta Segunda Sala, no resulta necesario el análisis de tales argumentos, en tanto en el resultando séptimo de la presente sentencia, se reseñó que el Tribunal Colegiado que previno en el conocimiento del asunto confirmó el sobreseimiento respecto del nombramiento del citado servidor público de la Secretaría de Marina, ante lo cual, no subsiste el juicio de amparo en relación con tal acto reclamado.

Por lo expuesto y fundado, se resuelve:

PRIMERO. Se **sobresee** en el juicio de amparo respecto de los

párrafo; 24, último párrafo; 31, último párrafo; 32, penúltimo párrafo; 33; 35, fracciones III, IV, V y VI; 36, primer párrafo; 39, apartados A, párrafos segundo y tercero, y B, primer párrafo; 42; 43, último párrafo; 44, párrafos segundo, tercero y cuarto; 45, último párrafo; 46; 48, párrafos primero, fracciones I y III, y segundo; 49 Bis; 50, segundo párrafo; 51, párrafos segundo, fracción I, quinto y sexto; 53, segundo párrafo; 55, sexto párrafo; 57, penúltimo párrafo; 58, fracciones II y III; 59, fracción II; 61, segundo párrafo; 63; 65; 66, fracciones I, II, IV, V y VI; 69; 73; 74, fracciones II y IV; 77, apartados A, B y C; 87, párrafos primero, fracción I y segundo; 130, párrafos tercero, cuarto y quinto; 140; 151; 161, último párrafo; 163; 167; 170; 180; 183, segundo párrafo; 264, segundo párrafo; 265, párrafos primero y segundo; 298, primer párrafo; 323; 324; 326, párrafo primero y su fracción V; 327, párrafo primero, fracciones III, incisos a) y b), VI, VIII y IX; 328; y 328 Bis, de la **Ley de Navegación y Comercio Marítimos**; 2, fracción I Bis; 13; 16, fracción VIII; 17; 19 Bis, párrafo primero; 23, párrafo primero; 41, párrafos segundo, tercero, cuarto, quinto, sexto y séptimo; 58 Bis, párrafo primero; 62; 65; y la denominación del Capítulo III, de la **Ley de Puertos**; y 7; 8; 10; 22 Bis, fracción I, incisos a) a e), y fracciones II a XXII, XXIV a XXIX, y XXXI; 22 Ter; y 22 Quáter, del **Reglamento Interior de la Secretaría de Marina**.

SEGUNDO. La Justicia de la Unión **no ampara ni protege a** ***** , ***** , ***** , ***** , ***** , ***** , ***** , ***** y ***** , en contra de los artículos 30,

Bis, fracción I, incisos f) y g), y fracciones XXIII y XXX del **Reglamento Interior de la Secretaría de Marina**.

Notifíquese; con testimonio de la presente resolución, devuélvanse los autos al lugar de su origen y, en su oportunidad, archívese el toca como asunto concluido.

Así lo resolvió la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, por unanimidad de cuatro votos de los señores Ministros Alberto Pérez Dayán (ponente), Javier Laynez Potisek, Margarita Beatriz Luna Ramos y Presidente Eduardo Medina Mora I. Ausente el señor Ministro José Fernando Franco González Salas.

Firman los Ministros Presidente y Ponente, con el Secretario de Acuerdos que autoriza y da fe.

PRESIDENTE DE LA SEGUNDA SALA:

MINISTRO EDUARDO MEDINA MORA I.

PONENTE:

**SECRETARIO DE ACUERDOS DE LA SEGUNDA
SALA:**

LICENCIADO MARIO EDUARDO PLATA ÁLVAREZ.

Esta hoja forma parte del amparo en revisión 506/2018. Quejosos: *****.
Fallado el tres de octubre de dos mil dieciocho. **Conste.**

En términos de lo dispuesto por el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en su sesión del veinticuatro de abril de dos mil siete, y conforme a lo previsto en los artículos 3, fracción II, 13, 14 y 18 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental, así como en el segundo párrafo del artículo 9º del Reglamento de la Suprema Corte de Justicia de la Nación y del Consejo de la Judicatura Federal para la aplicación de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental, en esta versión pública se suprime la información considerada legalmente como reservada o confidencial que encuadra en esos supuestos normativos.

GPVD/ahm/jcs.