

**AMPARO EN REVISIÓN 523/2018**

**QUEJOSOS Y RECURRENTES:  
SERGIO MURGUÍA AGUIRRE, BRIAN  
RODOLFO ROMÁN MARTÍNEZ Y  
ARTURO MORENO DELGADO**

**RECURRENTES ADHESIVOS:  
PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA;  
SECRETARIO DE MARINA;  
SUBSECRETARIO DE MARINA; Y  
DIRECTOR GENERAL DE CAPITANÍAS  
DE PUERTO Y ASUNTOS MARÍTIMOS  
DE LA SECRETARÍA DE MARINA**

**PONENTE: MINISTRO EDUARDO MEDINA MORA I.  
SECRETARIOS: EDUARDO ROMERO TAGLE y  
MARCO TULIO MARTÍNEZ COSÍO**

Ciudad de México. Acuerdo de la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, correspondiente a la sesión de **doce de septiembre de dos mil dieciocho**.

**Vo. Bo.  
Señor Ministro:**

**VISTOS**, para resolver los autos del amparo en revisión **523/2018**; y,

**RESULTANDO:**

**Cotejó:**

## **AMPARO EN REVISIÓN 523/2018**

**Murguía Aguirre, Brian Rodolfo Román Martínez y Arturo Moreno Delgado**, promovieron juicio de amparo indirecto, en el que señalaron como autoridades responsables y actos reclamados los siguientes:

I. El Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Puertos, publicado en el Diario Oficial de la Federación el diecinueve de diciembre de dos mil dieciséis, particularmente:

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

b) Los artículos 7; 8; 8 Bis; 9; 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; 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, 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, párrafo primero y su fracción VI; 49 Bis; 50, primer, segundo y tercer párrafos; 51, párrafos segundo, tercero, fracción I, quinto y sexto; 52; 53, primer.

77, apartados 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), 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, párrafo 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**.

La discusión, aprobación, expedición, refrendo y publicación de tales artículos fueron reclamados, en el ámbito de sus competencias, a la Cámara de Diputados, a la Cámara de Senadores, al Presidente de la República, al Secretario de Gobernación, al Director del Diario Oficial de la Federación y al Secretario de Marina.

II. El Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del **Reglamento Interior de la Secretaría de Marina**, publicado en el Diario Oficial de la Federación el dieciséis de

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

III. El nombramiento de Jorge Manuel Sainz Zamorano como Director General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos, efectuado el dieciséis de junio de dos mil diecisiete. Dicho acto fue reclamado al Secretario de Marina.

Adicionalmente, se reclamó el ejercicio de funciones, con fundamento en tales artículos, del Secretario de Marina, del Subsecretario de Marina y del Director General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos.

**SEGUNDO. Trámite y sentencia del juicio de amparo.** Por razón de turno el asunto fue asignado al Juzgado Séptimo de Distrito en Materia Administrativa en la Ciudad de México, mismo que mediante acuerdo de treinta y uno de julio de dos mil diecisiete<sup>2</sup>, registró el expediente con el número 1089/2017, y previno a los quejosos, a efecto de que manifestaran si combatían los anteriores artículos como autoaplicativos o heteroaplicativos y, en este último caso, precisaran el acto de aplicación que reclamaban.

Una vez que los quejosos dieron cumplimiento a tal prevención, señalando que **combatían los artículos como autoaplicativos**<sup>3</sup>, la Juez de Distrito emitió un acuerdo el diecisiete de agosto de dos mil diecisiete<sup>4</sup>. mediante el cual **admitió** a trámite la demanda de

Seguidos los trámites correspondientes, el veintidós de noviembre de dos mil diecisiete, la Secretaria en Funciones de Juez de Distrito celebró audiencia constitucional<sup>5</sup>, dictando sentencia que terminó de engrosar ese mismo día<sup>6</sup>, en la cual determinó **sobreseer** en el juicio, por las siguientes razones:

- Con fundamento en el artículo 61, fracción XIII, en relación con el 108, fracciones III y VIII, ambos de la Ley de Amparo, se decretó el sobreseimiento en relación con los actos reclamados al Secretario de Gobernación y al Director del Diario Oficial de la Federación, consistentes en el refrendo y publicación de los actos reclamados; asimismo, se decretó el sobreseimiento respecto del acto reclamado al Secretario de Marina, consistente en el refrendo del Decreto por el que se modificaron disposiciones del Reglamento Interior de dicha dependencia, toda vez que tales actos no se combatieron por vicios propios.

- Por otra parte, los quejosos carecen de interés para reclamar los actos que señalaron en su demanda de amparo.

- Las normas reclamadas están dirigidas esencialmente a regular el nuevo reparto de atribuciones entre la Secretaría de Marina v la Secretaría de Comunicaciones v Transportes. así como el resto

## **AMPARO EN REVISIÓN 523/2018**

- Los quejosos señalan que a partir de la reforma, las capitanías de puertos, la habilitación de delegados honorarios y de inspectores dependen de la Secretaría de Marina, y se le otorgan facultades a tal dependencia que no son propias de la disciplina militar, ni se relacionan con la seguridad pública, lo cual estiman, es una violación al artículo 129 constitucional, aunado a que consideran, existe una discriminación en relación con las demás personas que se dedican a actividades vinculadas directamente con el transporte aéreo y terrestre, en las cuales las autoridades encargadas no son militares.

- Si los quejosos se ostentan como marinos mercantes, y de esa circunstancia se desprende su interés para reclamar normas generales que regulen las facultades de la Secretaría de Marina en materia de puertos y actividades marítimas, entonces era necesario acreditar que tienen dicha calidad.

- Los documentos que exhibieron los quejosos únicamente acreditan que tienen la capacidad para desempeñar los cargos en cuestión, pero no que actual y efectivamente lo hagan.

- Así las cosas, las documentales en comento no prueban, en sí mismas, que los promoventes actualmente ejerzan o intervengan en el comercio marítimo, esto es, no acreditaron que realizan actividades de explotación comercial v marítimas de embarcaciones v artefactos

no acreditaron que efectivamente hacen o hicieron recientemente tales actividades, ni que se encuentran en servicio activo.

- Los quejosos no exhibieron tampoco documental alguna que acredite que son propietarios o poseedores de alguna embarcación o artefacto naval, que prestan o presten recientemente un servicio a bordo de éstos, o que son agentes navieros, y tampoco remitieron constancia alguna de tiempo de embarque que compruebe que han navegado en los últimos años.

- En tal sentido, lo procedente es decretar el sobreseimiento en relación con los artículos reclamados y, por consecuencia, también decretar el sobreseimiento respecto del nombramiento del Director General de Capitanías y Puertos, en tanto tampoco se demostró una afectación generada por dicho nombramiento.

**TERCERO. Recursos de revisión y resolución del Tribunal Colegiado.** En contra de la anterior determinación, los quejosos interpusieron recurso de revisión, mediante escrito presentado el ocho de diciembre de dos mil diecisiete<sup>7</sup>.

Del asunto correspondió conocer al Séptimo Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito, cuyo Magistrado Presidente en auto de cuatro de enero de dos mil dieciocho<sup>8</sup>. tuvo por

## **AMPARO EN REVISIÓN 523/2018**

De igual manera, mediante escrito presentado el diez de enero de dos mil dieciocho, el Presidente de la República, el Secretario de Marina, el Subsecretario de Marina, y el Director General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos de la Secretaría de Marina, interpusieron recurso de revisión adhesiva<sup>9</sup>.

El Magistrado Presidente del Tribunal Colegiado admitió el recurso de revisión adhesiva, en auto de once de enero de dos mil dieciocho<sup>10</sup>.

Así las cosas, en sesión de veinticuatro de mayo de dos mil dieciocho<sup>11</sup>, el citado Tribunal Colegiado de Circuito dictó una resolución, a través de la cual determinó lo siguiente:

- Se declaró firme el sobreseimiento decretado en relación con los actos reclamados al Secretario de Gobernación y al Director del Diario Oficial de la Federación, consistentes en el refrendo y publicación de los actos reclamados, así como el acto reclamado al Secretario de Marina, consistente en el refrendo del Decreto por el que se modificaron disposiciones del Reglamento Interior de dicha dependencia, pues sobre dichos sobreseimientos, los quejosos no formularon agravio alguno.



- Las normas reclamadas como un **sistema normativo integral**, reordenaron las atribuciones de las autoridades y las obligaciones de los particulares en el rubro marítimo.

- Los quejosos combatieron los preceptos como un sistema normativo integral, en el cual se modificó el sistema de dirección y organización del rubro marítimo, incluyendo facultades de vigilancia del comercio marítimo que se asignaron a la Secretaría de Marina.

- Los quejosos acreditaron ser personal de marina mercante, por lo que les asiste interés jurídico para combatir la constitucionalidad de las normas reclamadas, pues las mismas vinculan a su esfera jurídica desde su sola entrada en vigor.

- El sistema normativo contiene disposiciones de carácter autoaplicativo, como ciertas obligaciones que se imponen a personas físicas o morales, embarcaciones y artefactos navales que ejerzan o intervengan en actividades marítimas, así como la obtención de ciertos permisos por parte de la Secretaría de Marina.

- De lo anterior se obtiene que una gran parte de los preceptos –si bien no todos–, establecen deberes a cargo de los sujetos destinatarios y, por ende, rigen a los quejosos desde su entrada en vigor. siendo reclamados como parte del nuevo sistema normativo:

## **AMPARO EN REVISIÓN 523/2018**

- En tal sentido, resultan infundados e inoperantes los argumentos hechos valer en la revisión adhesiva.

- Al revocarse el sobreseimiento decretado por la Juez de Distrito, se analizaron los restantes motivos de improcedencia alegados, y se desestimó el consistente en que la demanda de amparo resultaba extemporánea.

- Finalmente, se ordenó la remisión de los autos a esta Suprema Corte, al subsistir un planteamiento de constitucionalidad en relación con la validez del sistema normativo integral que fue reclamado por los quejosos.

**CUARTO. Trámite ante esta Suprema Corte.** Una vez que se recibieron los autos del presente asunto, mediante acuerdo de veintisiete de junio de dos mil dieciocho, el Ministro Presidente determinó que este Alto Tribunal asumiría su competencia originaria para conocer de los recursos de revisión, se ordenó el registro del asunto con el número de amparo en revisión 523/2018, se turnó el expediente para su estudio al **Ministro Eduardo Medina Mora I.**, se ordenó su envío a la Sala de su adscripción y, finalmente, se ordenó notificar al Agente del Ministerio Público de la Federación<sup>12</sup>.

avocara al conocimiento del asunto y, por tanto, ordenó remitir el expediente relativo a su Ponencia para la elaboración del proyecto de resolución respectivo<sup>13</sup>.

Finalmente, el proyecto de sentencia fue publicado de conformidad con lo dispuesto en los artículos 73 y 184 de la Ley de Amparo en vigor.

**CONSIDERANDO:**

**PRIMERO. Competencia.** Esta Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación es competente para conocer y resolver el presente recurso de revisión, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 107, fracción VIII, inciso a), de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 83 de la Ley de Amparo; 11, fracción V, y 21, fracción XI de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación; punto Tercero, en relación con el punto Segundo, fracción III, del Acuerdo General Plenario 5/2013, publicado el veintiuno de mayo de dos mil trece en el Diario Oficial de la Federación; toda vez que se interpuso en contra de una resolución dictada en audiencia constitucional dentro un juicio de amparo indirecto y en la demanda se señalaron como actos reclamados diversos artículos de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. de la Lev de Navegación v Comercio Marítimos. v de la Lev

## **AMPARO EN REVISIÓN 523/2018**

**SEGUNDO. Legitimación y oportunidad.** La oportunidad de ambos recursos y la legitimación del recurso de revisión principal no serán materia de análisis por esta Segunda Sala, pues el Tribunal Colegiado que previno en el conocimiento del asunto, determinó en su resolución de veinticuatro de mayo de dos mil dieciocho, que tanto el recurso de revisión principal, así como el recurso adhesivo, fueron interpuestos dentro del plazo legal correspondiente y, el primero de ellos, por parte legitimada.

Por lo que respecta a la legitimación del recurso de revisión adhesiva, no obstante que el análisis de tal aspecto correspondía al Tribunal Colegiado que previno en el conocimiento del asunto, lo cierto es que de la lectura de su resolución se advierte que no realizó el mismo, ante lo cual, esta Segunda Sala procede a su estudio.

En tal sentido, Rafael Vega Cabrera, actuando como Jefe de la Unidad Jurídica de la Secretaría de Marina, cuenta con legitimación para interponer el recurso, de conformidad con los artículos 10, fracción III, de la Ley Orgánica de la Armada de México, 2, fracción IX, y 16, fracción III, del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina, así como en términos de los artículos 9 de la Ley de Amparo, y Tercero, fracción IV, numeral 24 del *“Acuerdo General por el que se establecen las reglas a que se sujetará la representación del*

**TERCERO. Procedencia.** 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 Amparo<sup>14</sup>.

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 Amparo<sup>15</sup>, 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

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

instancia; lo cual, en otras palabras, significa que el legislador permite al tribunal revisor examinar la procedencia del amparo bajo supuestos diversos que no sólo 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<sup>16</sup>, 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,***

*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 III, la de estudiar la causa de improcedencia expuesta por el Juez de Distrito y, de estimarla infundada, confirmar el sobreseimiento si apareciere probado otro motivo legal, lo que patentiza que la procedencia puede examinarse bajo supuestos diversos que no sólo involucran a las hipótesis legales apreciadas por el juzgador de primer grado, sino también a los motivos susceptibles de actualizar esas hipótesis, lo que en realidad implica que, a pesar de que el juzgador haya tenido por actualizada o desestimada determinada improcedencia, bien puede abordarse su estudio bajo un matiz distinto que sea generado por diversa causa constitucional, legal o jurisprudencial, o aun 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”.*

En ejercicio de la facultad descrita, esta Segunda Sala analizará si respecto de las normas reclamadas se actualiza alguna una 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:*

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

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 Mexicanos<sup>17</sup>, en el sentido de 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”*, 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 256/2013** resuelto por esta Segunda Sala<sup>18</sup>, 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; pueden ser individualizadas de tal manera que se afecte inmediata y directamente el status jurídico de la persona.

- 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.

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

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 de amparo. Sobre el particular es dable indicar que los elementos constitutivos destacados son concurrentes, por tanto, basta la ausencia de alguno de ellos para que el medio de defensa intentado sea improcedente.”<sup>19</sup>

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 sólo 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<sup>20</sup> de rubro y texto siguientes:

***“INTERES JURIDICO EN EL AMPARO CONTRA LEYES. NO SE ACREDITA UNICAMENTE 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***

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

*a la parte quejosa; afectación que debe probarse, tomando en cuenta que el artículo 4o. de la Ley de Amparo previene que el juicio de garantías únicamente 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 sólo así se puede concluir que la ley, desde el momento de su iniciación de vigencia, afecta los intereses jurídicos del solicitante del amparo”.*

En tal sentido, cabe recordar que los quejosos acreditaron durante el juicio de amparo que: (i) Sergio Murguía Aguirre cuenta con la certificación de “**Primer maquinista**”; (ii) Brian Rodolfo Román Martínez tiene el título de “**Piloto naval**”; y (iii) Arturo Moreno Delgado se encuentra certificado como “**Oficial de máquinas en prácticas**”.

Ahora bien, de conformidad con la Ley de Navegación y Comercio Marítimos<sup>21</sup>, 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 otros<sup>22</sup>:

---

<sup>21</sup> “**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”.

<sup>22</sup> “**Artículo 2.-** Para efectos de esta Ley se entenderá por:

**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 éstos, que a su vez, haya contratado con el propietario, naviero o armador.

---

*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.*

**Artículo 25.** *Las personas que presten un servicio a bordo de las embarcaciones y artefactos navales mexicanos, se considerarán para efectos de esta Ley como tripulantes de los mismos.*

*El reglamento respectivo establecerá la dotación mínima de tripulantes para cada tipo de embarcación pesquera, así como los requisitos de los certificados de competencia necesarios de conformidad con la legislación pesquera y los tratados internacionales aplicables.*

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

**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 embarcado que sólo realiza funciones de instrucción, capacitación y supervisión de las actividades de captura, manejo o proceso de recursos pesqueros.

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 pilotos navales y los maquinistas (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 iurídica de los quejosos.

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 embarcaciones y búsqueda y rescate para salvaguardar la vida humana en la mar y el control de tráfico marítimo;*

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

*d) Protección marítima y portuaria, en los términos que fijan los tratados internacionales y las leyes de la materia, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras dependencias de la Administración Pública Federal;*

*[...]*

*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;*

*[...].*

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

*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 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.** 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;*



*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;*

*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;*

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

- 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, la legislación nacional, los reglamentos y las normas oficiales mexicanas en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, así como de prevención de la contaminación marina por embarcaciones;*
- VII. Inspeccionar a las embarcaciones extranjeras, de conformidad con los Tratados Internacionales;*
- VIII. Otorgar autorización de inspectores a personas físicas, para que realicen la verificación y certificación del cumplimiento de lo que establezcan los 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;*

*XIX. Las demás que señalen otras disposiciones jurídicas aplicables.*

**Artículo 9.** *Cada puerto habilitado tendrá una capitanía 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 esta Ley;*

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

*VII. Ordenar las medidas que le sean requeridas por el CUMAR, conforme a lo dispuesto en la Ley de Puertos;*

*VIII. Recibir y tramitar ante las autoridades correspondientes las reclamaciones laborales de los tripulantes y los trabajadores de las embarcaciones, en el término establecido en la fracción II del artículo 35 de esta Ley, y*

*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;*

## **AMPARO EN REVISIÓN 523/2018**

**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 expedir un pasavante de navegación mientras se tramita la matrícula mexicana, de conformidad con los requisitos que establezca el reglamento respectivo.

[...]

**Artículo 14.** El certificado de matrícula de una embarcación

*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 capitanía 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.*

## **AMPARO EN REVISIÓN 523/2018**

*así como cumplir con los requisitos establecidos en los Tratados Internacionales.*

### **Artículo 32. ...**

*(...)*

*Los documentos que establece el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar y los demás Tratados Internacionales, serán expedidos por la Secretaría de conformidad con el reglamento respectivo.*

*(...)*

**Artículo 33.** *Este Capítulo será aplicable en caso de que una embarcación con bandera extranjera se encuentre en vías navegables mexicanas y cualquier 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:*

*I. Dentro de las veinticuatro horas siguientes al arribo de la embarcación, o en su caso, al momento en que se hubiere producido el suceso denunciado, el capitán de toda embarcación o, en su ausencia, el oficial que le siga en mando, o bien la persona que acredite la representación legal de los tripulantes, estarán legitimados para solicitar se levante un acta de protesta ante la capitanía de puerto, de conformidad con lo establecido en el capítulo precedente;*

*II. En un plazo de tres días hábiles luego de la presentación de la protesta, la capitanía de puerto que haya conocido de la misma deberá notificar sobre el conflicto existente al cónsul del pabellón de la embarcación y a aquellos de la nacionalidad de los tripulantes, a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, a la Secretaría de Salud, al Instituto Nacional de Migración, a la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, y a la Administración Portuaria, para que actúen en el ámbito de su competencia y sus funciones;*

*III. En el mismo plazo establecido en la fracción anterior, la capitanía de puerto deberá citar al agente naviero consignatario de la*

*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 los bienes en general.*

**Artículo 38.** *La navegación que realizan las embarcaciones se*

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

*mediante los distintos tipos de navegación, cumplan con las disposiciones internacionales, legales y reglamentarias aplicables.*

**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:*



*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 capitanía de puerto para prestar los servicios de:*

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

*b) Seguridad, salvamento y auxilio a la navegación, y*

*III. No requerirán permiso para prestar servicios de:*

*a) Transporte de carga y remolque;*

*b) Pesca, excepto en los casos de embarcaciones extranjeras, de conformidad con lo previsto en la ley que rige la materia y sus disposiciones reglamentarias, así como los Tratados Internacionales;*

*c) Dragado, en los casos de embarcaciones mexicanas, y*

*d) Utilización de embarcaciones especializadas en obra civil, construcción de infraestructura naval y portuaria, así como las dedicadas al auxilio en las 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*

## **AMPARO EN REVISIÓN 523/2018**

*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 capitanía 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 capitanía 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 Internacionales. El reglamento correspondiente establecerá un régimen simplificado para las embarcaciones menores.*

*La capitanía de puerto, en su ámbito de competencia, estará obligada a verificar que en la autorización de arribo a puerto de embarcaciones 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.*

*En caso de encontrarse algún incumplimiento a las normas aplicables en materia de Protección Marítima y Portuaria, la capitanía de puerto dará vista al 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*

*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.** *Las embarcaciones de recreo y deportivas de uso particular extranjeras registrarán su arribo únicamente ante la capitanía del primer puerto que toquen en territorio mexicano. Estas embarcaciones, mexicanas o extranjeras, sólo requerirán despacho cuando pretendan realizar navegación de altura, sin embargo, deberán registrar cada entrada y salida en alguna marina autorizada. Toda marina turística, deportiva o de recreo deberá llevar una*

## **AMPARO EN REVISIÓN 523/2018**

*embarcaciones de las citadas categorías que, por causas de seguridad en la navegación y de la vida humana en el mar de conformidad con las disposiciones internacionales, legales y reglamentarias, se consideren faltas de aptitud para hacerse a la mar.*

*En todo caso, el despacho de embarcaciones para navegación de altura, deberá ser expedido por la capitanía de puerto respectiva.*

**Artículo 51.** *Se entiende por despacho vía la pesca, la autorización a una embarcación para que se haga a la mar con el objeto de realizar actividades pesqueras.*

*La capitanía de puerto estará obligada a expedir un despacho por cada embarcación pesquera. El plazo de vigencia del despacho será el mismo que 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.*

*La capitanía de puerto deberá suspender el despacho vía la pesca cuando:*

*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 52.** *Los movimientos de entrada y salida de las embarcaciones en los puertos, así como las maniobras de fondeo, atraque, alijo y amarre dentro de los mismos, quedarán sujetos a las prioridades que se establezcan en las reglas de operación del puerto respectivo.*

*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.*

*En el supuesto de que una embarcación que no sea de turismo náutico, recreo o deportiva se encuentre fondeada más allá de la jurisdicción del puerto, el capitán de puerto ya sea de oficio o a petición de parte, aplicará las normas de esta Ley relativas al amarre y abandono.*

**Artículo 54.** *Las embarcaciones cargadas con substancias explosivas o inflamables, ejecutarán sus operaciones de carga y alijo en el lugar que determinen las reglas de operación del puerto y en estricto cumplimiento a las indicaciones que por razones de seguridad ordene la capitanía de puerto.*

**Artículo 55.** ...

(...)

*El servicio público de pilotaje o practicaaje 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 aquellas que se encuentren autorizadas en el puerto para el servicio 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:*

[...]

**Artículo 58. ...**

[...]

*II. El capitán tendrá la obligación de atender las indicaciones del piloto de puerto si a su criterio no expone la seguridad de la embarcación o de las 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.*

*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 navegación, con apego a lo que establezca el reglamento respectivo, las reglas de operación de cada puerto y el título de concesión. No obstante lo anterior, la SEMAR mantendrá su responsabilidad de conformidad con este Capítulo, sin perjuicio de la responsabilidad de los concesionarios.*

**Artículo 64.** *Los capitanes de las embarcaciones y quienes dirijan las operaciones en los artefactos navales, están obligados a informar por cualquier medio de comunicación desde el momento de su avistamiento a la capitanía de puerto más próxima, sobre las interrupciones o deficiencias que se adviertan en las materias reguladas en este capítulo. La capitanía de puerto a su vez, estará obligada a informar a todas las embarcaciones que se encuentren en la misma área sobre tales interrupciones o deficiencias. A su arribo a puerto, el capitán deberá informar lo señalado en este artículo por escrito a la capitanía de puerto, quien deberá tomar de inmediato las medidas necesarias para eliminar las interrupciones o las deficiencias.*

**Artículo 65.** *El servicio de inspección es de interés público. La SEMAR inspeccionará y certificará que las embarcaciones y artefactos navales mexicanos cumplan con la legislación nacional y con los Tratados Internacionales en materia de seguridad en la navegación y de la vida humana 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;*

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

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 67.** Las capitanías de puerto estarán obligadas a responder por escrito las solicitudes de certificación e inspección, así como las quejas relacionadas con estos servicios. Además, deberá mantener un libro abierto al público en donde consten dichas quejas.

**Artículo 68.** Las capitanías de puerto a través de los inspectores a ellas adscritos darán prioridad al cumplimiento de las obligaciones derivadas de los Tratados Internacionales.

**Artículo 69.** Las capitanías 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 capitanías de puerto.

**Artículo 70.** Cada capitanía de puerto, a través de los inspectores a ellas adscritos, deberán inspeccionar al menos a un quince por ciento de las embarcaciones extranjeras que se encuentren en sus respectivos puertos, de conformidad con el Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto.

**Artículo 71.** Los propietarios, navieros, operadores, agentes navieros, capitanes y tripulantes de las embarcaciones están obligados a facilitar las inspecciones a las que se refiere este capítulo, para lo cual deberán proporcionar la información que se les solicite, así como ejecutar las maniobras que se les requieran, siempre que no se exponga la seguridad de la embarcación y la de las instalaciones portuarias.

En caso de diferencia con el inspector, cualquiera de los sujetos citados en este artículo, estará facultado para comunicarse con el



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 distribución de competencias de las dependencias de la Administración Pública Federal en materia de prevención y control de la contaminación marina, se basará en las siguientes normas, para lo cual dichas dependencias estarán obligadas a celebrar los convenios de coordinación necesarios que garanticen la efectiva prevención y control bajo la responsabilidad de sus titulares, quienes deberán además dar seguimiento estricto de su aplicación:

A. La SEMAR certificará e inspeccionará en el ámbito portuario que las embarcaciones cumplan con lo establecido en el presente Capítulo y reportará 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

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

*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 capitanía 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 capitanía 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 pudiese 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*

*II. La capitanía de puerto declarará el amarre temporal, designando el lugar y tiempo de permanencia, en el supuesto de que una embarcación que no sea de turismo náutico, recreo o deportiva permanezca en puerto durante un lapso superior a diez días hábiles desde su atraque, cuando se ponga en riesgo la seguridad de los tripulantes, de la embarcación o del puerto.*

*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.*

*[...].*

*estuviere en peligro de hundimiento o constituya un estorbo para la navegación u operación portuaria, la capitanía de puerto por sí misma o a solicitud de la Administración Portuaria, ordenará su remolque al lugar que convenga a esta última.*

*Si no se cumpliera la orden, la capitanía de puerto coordinará la maniobra por cuenta del propietario de la embarcación. Acto seguido, decretará el ejercicio del derecho de retención y hará la declaratoria de abandono, procederá al trámite de ejecución de la garantía, y en su caso al remate de la embarcación por entero o mediante desguace.*

*El remate de la embarcación se tramitará siempre que no se haya otorgado garantía, o cuando existiendo no sea suficiente para pagar el costo de las maniobras, los daños y perjuicios ocasionados o que puedan generarse, así como todos los adeudos pendientes a liquidar.*

**Artículo 89.** *La capitanía de puerto declarará el abandono de embarcaciones a favor del Estado, en los siguientes casos:*

*I. Si permanece en puerto sin realizar operaciones y sin tripulación, durante un plazo de diez días hábiles y sin que se solicite la autorización de amarre temporal;*

*II. Cuando fuera de los límites de un puerto se encuentre en el caso de la fracción anterior, el plazo será de treinta días hábiles;*

*III. Cuando hubieren transcurrido los plazos de amarre temporal y su prórroga, sin que la embarcación sea puesta en servicio, de conformidad con el artículo anterior; y*

*IV. Cuando quedare varada o se fuere a pique, sin que se lleven a cabo las maniobras necesarias para su salvamento en el plazo establecido.*

*En tanto no se efectúe la declaratoria de abandono, el propietario de la embarcación naufragada seguirá siéndolo.*

**Artículo 90.** *El desguace de una embarcación se autorizará por la capitanía de puerto, previa dimisión de bandera, contando con la opinión favorable de la autoridad ambiental competente en el lugar y plazo determinado, siempre y cuando, no perjudique la navegación y los servicios portuarios, se cuente con un programa de trabajo y se compruebe plenamente la propiedad de la embarcación. Lo anterior,*

## **AMPARO EN REVISIÓN 523/2018**

*Cuando se pretenda realizar el desguace fuera del área de operación concesionada de un puerto determinado, se requerirá la autorización de la capitanía de puerto en los mismos términos y con la misma garantía, de conformidad con lo establecido en este artículo.*

**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 de Conducta de las Conferencias Marítimas.*

*[...]*

*La Secretaría estará facultada para establecer la base de regulación de tarifas en la prestación de los servicios de transporte marítimo de mercancías 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 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*

*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 en otras zonas marinas, en términos de lo dispuesto por el Convenio de Salvamento Marítimo de 1989.*

*[...]*

*Cuando se lleven a cabo operaciones de búsqueda, rescate o salvamento, deberá hacerse del conocimiento de la SEMAR de inmediato mediante los medios electrónicos disponibles y por escrito en el primer puerto de arribo dentro de las veinticuatro horas siguientes de la llegada de éste.*

## **AMPARO EN REVISIÓN 523/2018**

*establecerse en los litorales, de conformidad con lo dispuesto en el reglamento respectivo.*

**Artículo 164.** *El salvamento de embarcaciones en los términos que señala el artículo 161 de esta Ley, dentro de la jurisdicción de la capitanía de puerto será coordinado por su titular, quien estará facultado para utilizar los elementos disponibles en el puerto a costa del propietario o naviera de la embarcación de que se trate, por el tiempo necesario que dure la operación.*

**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.*

*otorgar garantía suficiente cuyo monto y tiempo de exhibición será fijado por dicha autoridad.*

**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.*

**Artículo 173.** *Toda persona que descubra un derelicto estará obligada a comunicarlo de inmediato a la capitanía de puerto competente mediante una declaración circunstanciada. Si el derelicto representara un peligro en los términos de este capítulo, el capitán de puerto deberá ordenar la actividad pertinente de acuerdo al mismo.*

**Artículo 180.** *La SEMAR estará facultada para investigar todo accidente o incidente marítimo que tenga lugar en cualquier vía navegable.*

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

## **AMPARO EN REVISIÓN 523/2018**

*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 184.** *El acta de protesta se presentará ante el capitán de puerto y se sujetará a las siguientes reglas:*

*I. Deberá levantarse dentro de las veinticuatro horas siguientes al arribo de la embarcación o en su caso, al momento en que se hubiere producido el suceso denunciado;*

*II. El denunciante expondrá los hechos, actos u omisiones materia de la denuncia en forma detallada y circunstanciada;*

*III. De oficio o a petición del denunciante, el capitán de puerto estará facultado para requerir la declaración de toda persona involucrada en los hechos denunciados o conocedora de ellos, así como para realizar las inspecciones y mandar practicar los peritajes que fueren convenientes para determinar las circunstancias en que se produjeron los acontecimientos denunciados, sus probables causas, los daños ocasionados y las personas a quienes podría imputarse responsabilidad; y*

*IV. Todas las actuaciones se harán constar en un acta administrativa, la cual será firmada por los que intervengan en ella y por el capitán de puerto.*

*Las actuaciones que se lleven a cabo en la investigación de los accidentes marítimos deberán respetar en general las disposiciones internacionales en la materia, y de modo especial, aquéllas contenidas en los tratados internacionales de la Organización Marítima Internacional, (OMI).*

**Artículo 185.** *Realizadas las actuaciones a que se refiere el artículo anterior, el expediente será remitido a la SEMAR, la cual deberá:*

*[...]*

*II. Emitir dictamen, fundado y motivado en el que se establezca si se incurrió en infracción administrativa.*

*Cuando se trate de operaciones de salvamento, el dictamen emitido por la SEMAR determinará también el monto probable o estimado de la remuneración, la cual deberá calcularse en los términos del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo. Lo dispuesto en*



**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 266.** *La inspección del libro de navegación o de los certificados de una embarcación se harán a bordo de ésta, o bien en las oficinas de la capitanía de puerto en donde se encuentre la embarcación. Cuando la inspección se realice en la capitanía de puerto, al término de la misma, los objetos materia de ésta, se*

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

*transmisión de textos a la Secretaría de Marina, a la Secretaría, y a la capitanía de puerto para los efectos correspondientes.*

**Artículo 275.** *Es competente para conocer del proceso hipotecario marítimo, el Juez de Distrito con jurisdicción en el domicilio del deudor o en el del puerto de matrícula de la embarcación, a elección del actor, y para su tramitación, se observarán las reglas del Capítulo III del Título Séptimo "Del Juicio Hipotecario" del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal, en lo no previsto en las fracciones siguientes:*

*I. Al admitir el Juez de Distrito la demanda, ordenará el embargo de la embarcación y mandará hacer las anotaciones respectivas en el folio correspondiente del Registro Público Marítimo Nacional. Asimismo, admitida la demanda, el Juez de Distrito lo comunicará por vía telefónica y la confirmará por cualquier medio de transmisión de textos a la Secretaría de Marina, a la Secretaría y a la capitanía de puerto a efecto de que no se otorgue despacho ni se permita la salida del puerto a la embarcación;*

*II. La diligencia de embargo se iniciará con el requerimiento de pago al deudor, su representante o la persona con la que se entienda aquella, y de no hacerse el pago, se requerirá al deudor, a su representante o a la persona con la que se entienda la diligencia, para que entregue al depositario designado por el actor, la embarcación embargada; y acto seguido se emplazará al demandado;*

*III. Transcurrido el plazo de alegatos, el Juez de Distrito dictará sentencia, y si en ésta se ordena el remate de la embarcación hipotecada, la subasta se llevará a cabo con base en el precio que hubieren pactado las partes, y a falta de convenio, en el resultante de la valuación que se hiciere en los términos del citado código;*

*En todo caso, antes de proceder al remate, deberá exhibirse el certificado de folio de inscripción y gravámenes de la embarcación en el Registro Público Marítimo Nacional, cuando ésta se encuentre matriculada en el país, y se citará a los acreedores que aparezcan en el mismo para que ejerzan los derechos que les confiere la presente Ley; y*

*Efectuada la adjudicación, se entregará la embarcación al adquirente libre de todo gravamen, previo el pago del saldo del*

**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.*

**Artículo 298.** *Cualquier interesado podrá solicitar ante el Juez de Distrito competente, la inexistencia de la declaración de avería común declarada ante la SEMAR. Dicha pretensión se ventilará de conformidad con el procedimiento establecido en los artículos 287 a 291 de la presente Ley.  
[...].*

**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:*

- I. Los navieros, por no cumplir con los requisitos del artículo 20;*
- II. Los capitanes y patronos de embarcaciones, por no traer a bordo de la embarcación el original del certificado de matrícula a que se refiere el artículo 10;*
- III. Los navieros por no cumplir con lo establecido en el artículo 51;*
- IV. Las personas que cometan infracciones no previstas expresamente en este título, a los Tratados Internacionales, a los reglamentos administrativos, o a las normas oficiales mexicanas*

## **AMPARO EN REVISIÓN 523/2018**

**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:*

*I. Los capitanes de embarcaciones por no cumplir con lo dispuesto por el artículo 159;*

*II. Los patrones de embarcaciones o quien dirija la operación en los artefactos navales, por no cumplir con lo dispuesto por el artículo 30;*

*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;*

*II. Las personas físicas o morales que actúen como agente naviero u operador, sin estar autorizados o inscritos en el Registro Público Marítimo Nacional, respectivamente;*

*III. Por prestar los servicios a que se refiere el artículo 42 de esta Ley, sin permiso de la Secretaría;*

*IV. Los solicitantes de permisos temporales de navegación que de*

- 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:

## **AMPARO EN REVISIÓN 523/2018**

*a fin de preservar la integridad de las personas y la seguridad de las embarcaciones, así como de los bienes en general.*

**Artículo 16.** *La autoridad en materia de puertos radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejercerá por conducto de la Secretaría, a la que, sin perjuicio de las atribuciones de otras dependencias de la Administración Pública Federal, corresponderá:*

*[...]*

*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*

*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 emitido la opinión respectiva, se entenderá como favorable.*

*En el caso de modificaciones menores al programa maestro de desarrollo portuario, éstas sólo deberán registrarse ante la Secretaría.*

*La Secretaría, con vista en el interés público, podrá modificar los usos, destinos y modos de operación previstos en el programa maestro de desarrollo portuario respecto de las diferentes zonas del puerto o grupo de ellos o terminales aún no utilizadas.*

*Si dichas modificaciones causaren algún daño o perjuicio comprobable al concesionario, éste será indemnizado debidamente.*

**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*

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

*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 registrar las modificaciones menores al programa maestro de desarrollo portuario, hasta con un mil veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización al momento de cometerse la infracción;*

*X. No cumplir con lo establecido en los artículos 45 o 47 de esta Ley, 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;*

*XI. No cumplir con lo establecido en los artículos 46 o 53 de esta Ley, hasta con treinta mil veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización al momento de cometerse la infracción;*



*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 1.*** *La Secretaría de Marina, como parte integrante de la Administración Pública Federal Centralizada, tiene a su cargo las atribuciones conferidas por la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley Orgánica de la Armada de México y demás disposiciones legales aplicables, así como por los reglamentos, decretos, acuerdos y órdenes del Presidente de los Estados Unidos Mexicanos.*

***Artículo 3.*** *Al frente de la Secretaría, estará el Secretario, quien para el desahogo de los asuntos de su competencia se auxiliará de:*

*I. Servidores públicos:*

*A. Subsecretario;*

*B. Oficial Mayor;*

*C. Inspector y Contralor General de Marina, y*

*D. Jefe del Estado Mayor General de la Armada;*

*II. Unidades Administrativas:*

*A. Unidad de Promoción y Protección de los Derechos Humanos;*

*B. Unidad Jurídica;*

*C. Universidad Naval;*

*C Bis. Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos, y*

*D. Direcciones Generales:*

*1. De Construcciones Navales;*

*2. De Servicios;*

*3. De Investigación y Desarrollo:*

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

### *IV. Unidades Operativas:*

*A. Fuerzas Navales, Regiones, Zonas, Sectores y otras que se establezcan;*

*B. Cuartel General del Alto Mando;*

*C. Unidad de Inteligencia Naval, y*

*D. Unidad de Operaciones Especiales de la Armada de México, y*

*IV Bis. Capitanías de Puerto, y*

*V. Los demás que se establezcan conforme a las disposiciones jurídicas aplicables.*

**Artículo 4.** *La Secretaría a través de sus servidores públicos, Unidades Administrativas, Unidades Operativas y Órganos Colegiados realizará sus actividades de manera programada, conforme a los objetivos, estrategias y líneas de acción establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo, de acuerdo con lo señalado en el presente Reglamento y demás disposiciones jurídicas aplicables.*

**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*

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;

XII. Presidir y coordinar, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables, los comités que éstas establezcan, de acuerdo a sus facultades;

XIII. Representar a la Secretaría, por acuerdo del Secretario, en las comisiones, consejos u órganos de gobierno de instituciones y entidades en las que participe esta Dependencia;

XIV. Establecer la coordinación operativa del Sistema Nacional de Alerta de Tsunamis;

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

## **AMPARO EN REVISIÓN 523/2018**

*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 aplicables;*

*XIII. Autorizar la documentación necesaria para los pagos con cargo al presupuesto;*

*XIV. Programar y ejercer los recursos presupuestarios que transfiere el Instituto de Seguridad Social para las Fuerzas Armadas Mexicanas, con el fin de efectuar las subrogaciones necesarias para la atención médica integral al personal retirado, así como para los derechohabientes de éste y del personal naval en el activo de la Secretaría;*

*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*

*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 como comisiones externas a la*

## **AMPARO EN REVISIÓN 523/2018**

*VIII. Obtener, procesar y distribuir información de interés estratégico y operativo para el cumplimiento de la misión y atribuciones de la Armada;*

*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;*

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 su responsabilidad;

XXIV. Participar en la elaboración del programa sectorial de la Secretaría, sujetándose al Plan Nacional de Desarrollo, definiendo los objetivos, estrategias y líneas de acción que habrán de ejecutarse;

XXV. Coordinar con los sectores público, privado y social, la elaboración de los programas en donde participe la Secretaría;

XXVI. Integrar y participar de acuerdo a sus facultades, en comisiones y comités, internos o externos, transitorios o permanentes, nacionales e internacionales;

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;

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

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;

XXXIX Bis. Establecer y supervisar los servicios de protección a instalaciones estratégicas del país, en el ámbito de competencia de la Secretaría de Marina, conforme a las disposiciones jurídicas aplicables;

XL. Planear, conducir y ejecutar actividades de seguridad y ciberdefensa para la protección de la infraestructura crítica de la Secretaría y coadyuvar en el ámbito de su competencia con las demás instituciones del Estado, y

XLI. Las demás que le confieren las disposiciones jurídicas



*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*

## **AMPARO EN REVISIÓN 523/2018**

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 puertos;*

XI. *Coordinar con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el ámbito de su competencia la designación de las áreas de seguridad en las instalaciones y áreas de explotación y exploración de recursos naturales en aguas de jurisdicción federal;*

XII. *Proponer al Subsecretario las normas en materia de búsqueda y rescate para la salvaguarda de la vida humana en la mar en coordinación con la Armada y, en su caso, supervisar que se cumplan las normas que se emitan;*

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 si 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*

*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 si 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 si 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 en la aplicación de medidas de seguridad y protección marítima; así como de protección portuaria en los términos que fijan las disposiciones jurídicas nacionales e internacionales aplicables;*

*XXVIII. Supervisar que las Capitanías de Puerto cumplan con la normatividad vigente, para la autorización de arribos y despachos de las embarcaciones y artefactos navales;*

*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.*

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

*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 navegación, los permisos y autorizaciones para realizar actividades marítimas, la planeación y operación de los puertos, y una serie de

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 conformaban un sistema normativo, no era suficiente para validar tal afirmación; por el contrario, se debió emprender un estudio de las disposiciones, 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.

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

30; 37; 38, último párrafo; 49, párrafo primero y su fracción VI; 53, primer párrafo; 60; 61, primer párrafo; 64; 71; 159, fracción II; 181; 183, primer párrafo; y 281; lo 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 éstas: (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 Lev. se estima que la misma por sí

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 disposiciones reclamadas hacen alusión a: (i) disposiciones generales sobre la organización interna de la Secretaría que no se relacionan con la tripulación de embarcaciones; y (ii) las atribuciones específicas que tienen el Secretario de tal dependencia, así como el Subsecretario, el Oficial Mayor, el Jefe del Estado Mayor General de la 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.

Finalmente, también resulta improcedente el juicio de amparo respecto del nombramiento de Jorge Manuel Sainz Zamorano como Director General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos, pues de las disposiciones respecto de las cuales subsiste el juicio de amparo en los términos precisados, no se advierte algún artículo en el cual se consagren las atribuciones para la designación de tal funcionario.

En otras palabras, los quejosos combaten el nombramiento del Director General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos de la Secretaría de Marina. a partir de la aplicación del citado sistema

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

sobreseimiento de los artículos que han sido listados en los párrafos precedentes, debe hacerse extensivo al nombramiento en cuestión, en tanto éste no fue combatido por vicios propios.

En efecto, como fue reconocido por los propios quejosos al dar cumplimiento a la prevención que les realizó el Juez de Distrito en auto de treinta y uno de julio de dos mil diecisiete, el presente juicio se promovió contra normas generales en su carácter de autoaplicativas, sin que el citado nombramiento consista en una norma de tal índole, aunado a que tal acto de autoridad no fue combatido por vicios propios, sino únicamente como una consecuencia de la aplicación de las normas reclamadas.

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 v último**



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, primer, segundo y tercer párrafos; 51, párrafos segundo, tercero, fracción I, quinto y sexto; 52; 53, segundo y tercer párrafos; 54; 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; 67; 68; 69; 70; 73; 74, fracciones II y IV; 77, apartados A, B y C; 87, párrafos primero, fracción I y II, y segundo; 88; 89; 90; 130, párrafos tercero, cuarto y quinto; 140; 151; 161, último párrafo; 163; 164; 167; 169; 170; 173; 180; 183, segundo párrafo; 184; 185, párrafo primero, fracción II, párrafos segundo y tercero; 264, segundo párrafo; 265, párrafos primero y segundo; 266; 270; 275; 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, 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, párrafo 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 1; 3; 4; 7; 8; 10; 22 Bis, fracción I, incisos a) a e). v fracciones II a XXII. XXIV a XXIX. v XXXI: 22 Ter: v 22 Quáter.

## **AMPARO EN REVISIÓN 523/2018**

e) También resulta improcedente el juicio respecto del nombramiento de Jorge Manuel Sainz Zamorano como Director General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos.

Cabe señalar que no resultaba necesario dar vista a los quejosos en términos del artículo 64, segundo párrafo, de la Ley de Amparo<sup>23</sup>, en tanto esta Segunda Sala ha estimado que en el caso se actualiza la misma causal de improcedencia que ya se analizó en la sentencia recurrida –contenida en el artículo 61, fracción XII, de la Ley de Amparo–, y el matiz bajo el cual se estudió –no haberse generado una afectación en la esfera jurídica de los quejosos por no encontrarse en determinados supuestos normativos– fue planteada en los informes justificados rendidos tanto por la Cámara de Diputados, por el Presidente de la República, así como por las autoridades responsables pertenecientes a la Secretaría de Marina.

**CUARTO. Estudio de fondo.** Previo al análisis de los conceptos de violación que fueron hechos valer en la demanda de amparo, es necesario precisar respecto de qué porciones normativas subsiste la materia del presente juicio:

### **Ley Orgánica de la Administración Pública Federal:**

*“Artículo 30. A la Secretaría de Marina corresponde el despacho 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; [...]*

### **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; [...].*

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

*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 embarcaciones, en el término establecido en la fracción II del artículo 35 de esta Ley, y [...].*

**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 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*

*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 53.** *El capitán de puerto estará obligado a que no se prolongue la permanencia de embarcaciones en el puerto sin causa justificada, cuando esto ponga en riesgo la vida o la integridad corporal de los tripulantes. [...]*

**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. [...]*

**Artículo 64.** *Los capitanes de las embarcaciones y quienes dirijan las operaciones en los artefactos navales, están obligados a informar por cualquier medio de comunicación desde el momento de su avistamiento a la capitanía de puerto más próxima, sobre las interrupciones o deficiencias que se adviertan en las materias reguladas en este capítulo. La capitanía de puerto a su vez, estará obligada a informar a todas las embarcaciones que se encuentren en la misma área sobre tales interrupciones o deficiencias. A su arribo a puerto, el capitán deberá informar lo señalado en este artículo por escrito a la capitanía de puerto, quien deberá tomar de inmediato las medidas necesarias para eliminar las interrupciones o las deficiencias.*

**Artículo 71.** *Los propietarios, navieros, operadores, agentes*

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

*En caso de diferencia con el inspector, cualquiera de los sujetos citados en este artículo, estará facultado para comunicarse con el capitán de puerto durante la inspección, quien estará obligado a resolverla a la brevedad posible, sin perjuicio del derecho de aquellos para hacer valer sus derechos ante los tribunales competentes.*

**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 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*

**“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;*

*[...]*

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

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

**- 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 éste se consigna de manera expresa una limitación para el funcionamiento

## **AMPARO EN REVISIÓN 523/2018**

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 en México se está presentando una militarización de los encargados de la seguridad ciudadana.

De igual manera, citan diversos precedentes emitidos por esta Suprema Corte en relación con la disciplina militar, la seguridad pública y el funcionamiento del Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea. Sobre tales criterios, los quejosos solicitan que éstos se abandonen, al ser contrarios a los pronunciamientos de la Corte Interamericana de Derechos Humanos, de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos. v de la Comisión de Derechos Humanos de las Naciones



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 tuvo encomendada los temas de la marina mercante, mismos que se trasladaron en mil novecientos setenta y seis a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Lo anterior propició que la Secretaría de Marina permaneciera

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

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**.

En primer término, debe hacerse notar que el artículo 129 constitucional –cuya transgresión alejan los queiosos–. establece a 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**

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

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 administrativo<sup>25</sup>.

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 Federal<sup>26</sup>.

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.

---

*creación de las entidades paraestatales y la intervención del Ejecutivo Federal en su operación. (...)*

<sup>25</sup> “**Artículo 2o.** En el ejercicio de sus atribuciones y para el despacho de los negocios del orden administrativo encomendados al Poder Ejecutivo de la Unión, habrá las siguientes dependencias de la Administración Pública Centralizada:

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 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”*

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

salvaguarda de la soberanía y defender la integridad del territorio nacional<sup>27</sup>, por lo cual ejercerá sus atribuciones por sí o en conjunto

---

<sup>27</sup> **“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;

**III.** Realizar acciones para salvaguardar la soberanía y defender la integridad del territorio nacional en el mar territorial, zona marítimo-terrestre, islas, cayos, arrecifes, zócalos y plataforma continental; así como en aguas interiores, lacustres y ríos en sus partes navegables, incluyendo los espacios aéreos correspondientes, así como vigilar los derechos de soberanía en la zona económica exclusiva;

**IV.** Proteger el tráfico marítimo, fluvial y lacustre, en las zonas marinas mexicanas, aguas interiores navegables y donde el Mando Supremo lo ordene, así como establecer las áreas restringidas a la navegación, incluidos los espacios aéreos correspondientes, en coordinación con las autoridades competentes y de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los instrumentos jurídicos internacionales y la legislación nacional;

**IV Bis.** Ejercer funciones de guardia costera para mantener el estado de derecho en las zonas marinas mexicanas, costas y recintos portuarios, además de la seguridad y protección marítima, a través de acciones de vigilancia, verificación, visita, inspección u otras acciones previstas en las disposiciones jurídicas 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;

con las otras instituciones que componen a las fuerzas armadas de nuestro país: Ejército y Fuerza Aérea<sup>28</sup>.

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*”.

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.

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

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 ésta y prestar los servicios auxiliares que dicha institución requiera<sup>29</sup>.

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 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

---

<sup>29</sup> “**Artículo 30.** A la Secretaría de Marina corresponde el despacho de los siguientes asuntos:  
I. Organizar, administrar y preparar la Armada;  
II. Manejar el activo y las reservas de la Armada en todos sus aspectos;  
(...)”



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 Comunicaciones y Transportes a la Secretaría de Marina, contraviniendo así el artículo 129 constitucional, a partir de la presunción de que esta última dependencia únicamente cuenta con una naturaleza de índole militar, al pretender equipararla con la Armada de México. postura que como va se precisó. carece de

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

Incluso, de un análisis de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, es posible advertir que la Secretaría de Marina cuenta –inclusive 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 ambiente<sup>30</sup>.

---

<sup>30</sup> **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 dependencias, los trabajos de investigación científica y tecnológica en las ciencias marítimas, creando los institutos de investigación necesarios;*

Todo lo anterior pone de relieve que **la Secretaría de Marina ha sido entendida o conceptualizada por el legislador como una 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 mercante<sup>31</sup>.

---

*XXV. Inspeccionar, patrullar y llevar a cabo labores de reconocimiento y vigilancia para preservar,*

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

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 Transportes<sup>32</sup>.

---

*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;*

*(...)*

*XIV. Regular, promover y organizar la marina mercante;*

*XV. Establecer los requisitos que deban satisfacer el personal técnico de la aviación civil, marina mercante, servicios públicos de transporte terrestre, así como conceder las licencias y autorizaciones respectivas;*

*(...)*

*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;*

*XIX. Adjudicar y otorgar contratos, concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua; así como coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios, los medios de transporte que operen en ellos y los servicios principales, auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación para su eficiente operación y funcionamiento, salvo los asignados a la Secretaría de Marina;*

*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; (...)*

<sup>32</sup> **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;*

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 Federal<sup>33</sup>, e incluso se creó el “*Centro Unificado para la Protección*

---

*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”.*

<sup>33</sup> “**Artículo 16.** La autoridad en materia de puertos radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejercerá por conducto de la Secretaría, a la que, sin perjuicio de las atribuciones de otras dependencias de la Administración Pública Federal, corresponderá:

*I. Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional;*

*II. Fomentar la participación de los sectores social y privado, así como de los gobiernos estatales y municipales, en la explotación de puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, así como impulsar la competitividad de los puertos mexicanos en sus instalaciones, servicios y tarifas, atendiendo a los intereses de la Nación;*

*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*

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

*Marítima y Portuaria*” –CUMAR–, a efecto de coordinar las atribuciones de dicha dependencia y la diversa Secretaría de Marina<sup>34</sup>.

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

---

*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”.*

<sup>34</sup> **“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 conforme a lo siguiente:*

*a) Nivel de protección 1: Establecer en todo momento medidas mínimas de Protección Marítima y Portuaria;*

*b) Nivel de protección 2: Establecer medidas adicionales de Protección Marítima y Portuaria a las establecidas en el inciso anterior por aumentar el riesgo de que ocurra un suceso que afecte la*

facultades en dicho ámbito, se explicitaron en la iniciativa que dio lugar 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 siguiente<sup>35</sup>:

*“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 capitanías 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*

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

*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 Transportes continuará a cargo de la administración portuaria, el fomento y desarrollo portuario, el control y capacitación de la marina mercante, las obras marítimo portuarias y de dragado, el desarrollo de la industria marítima, las concesiones, permisos y sus tarifas y, en general, toda actividad productiva, 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 1/96** 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:



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 dado las bases para que equilibradamente y siempre en el estricto marco del derecho se puedan prevenir, remediar y eliminar o, al menos disminuir, significativamente, situaciones de violencia que como hechos notorios se ejercen en contra de las personas en su vida, libertad, posesiones, propiedades y derechos. Por ello, sería inadmisibles en el contexto jurídico constitucional interpretar la seguridad pública como posibilidad de afectar a los individuos en sus garantías, lo que daría lugar a acudir a los medios de defensa que la propia Constitución prevé para corregir esas desviaciones. Consecuentemente, por el bien de la comunidad a la que se debe otorgar la seguridad pública, debe concluirse que resulta inadmisibles 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

**“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”<sup>37</sup>.

**“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 INDIVIDUALES Y DE LA SEGURIDAD PÚBLICA, CONFORME AL RÉGIMEN JURÍDICO VIGENTE.** Para determinar cuáles son las funciones que puede desempeñar el instituto armado, integrado por esos cuerpos, es preciso atender al estudio sistemático de la Constitución en la que destacan las garantías individuales consagradas en el título primero v. en especial. la garantía de legalidad prevista en el artículo 16. en

*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”<sup>38</sup>.*

**“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,**

**“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 estudio relacionado de los artículos 16, 29, 89, fracción VI, y 129, de la Constitución, así como de los antecedentes de este último dispositivo, se deduce que al utilizarse la expresión "disciplina militar" no se pretendió determinar que las fuerzas militares sólo pudieran actuar, en tiempos de paz, dentro de sus cuarteles y en tiempos de guerra, perturbación grave de la paz pública o de cualquier situación que ponga a la sociedad en grave peligro o conflicto, fuera de ellos, realizando acciones para superar la situación de emergencia, en los términos de la ley que al efecto se emita. Es constitucionalmente posible que el Ejército, 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"<sup>40</sup>.

**“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

*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”<sup>41</sup>.*

Al respecto, resulta innecesario que esta Segunda Sala se pronuncie sobre la conformidad de tales criterios jurisprudenciales con las determinaciones interamericanas o de Naciones Unidas, pues los mismos se refieren a autoridades y funciones eminentemente militares: Ejército, Fuerza Aérea y Armada, y su validez o no en 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.

## **AMPARO EN REVISIÓN 523/2018**

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 éste 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 que esta Segunda Sala esté validando cualquier tipo de reforma legal a la estructura y atribuciones que tienen encomendadas las dependencias que componen a la Administración Pública Federal; esta determinación se encuentra determinada por las razones a que

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.

**- Segundo concepto de violación: parámetros para el auxilio**

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

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 éstas 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



la Secretaría de Marina como departamento administrativo perteneciente al Ejecutivo Federal.

No pasan desapercibido los criterios que los quejosos extraen a partir de la interpretación conjunta que realizan de los artículos 16, 29, 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 éstos se refieren a los límites que tienen las autoridades encargadas de funciones militares para auxiliar en tareas de

## **AMPARO EN REVISIÓN 523/2018**

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 actuar de las autoridades militares; sin embargo, se reitera que toda la construcción argumentativa parte de que los quejosos consideran que la Secretaría de Marina tiene una naturaleza exclusivamente militar, y no de departamento administrativo perteneciente al Ejecutivo Federal, situación que ya fue respondida en el apartado anterior, de ahí que el concepto en estudio sea infundado.

**- 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 Lev de Aeroportos prevé que la

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 autotransporte federal, y lo concerniente al transporte ferroviario.

En tal sentido, los artículos reclamados son contrarios al principio de igualdad y no discriminación a partir de una categoría sospechosa, pues los sujetos inmersos en lo relativo al transporte marítimo se 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

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

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 éste no sea idóneo, el concepto de invalidez que se haga valer resultará infundado.

Los anteriores elementos se desprenden de la jurisprudencia 42/2010 de esta Segunda Sala<sup>42</sup>, cuyo rubro y texto son los siguientes:

***“IGUALDAD. CRITERIOS QUE DEBEN OBSERVARSE EN EL CONTROL DE LA CONSTITUCIONALIDAD DE NORMAS QUE SE ESTIMAN VIOLATORIAS DE DICHA GARANTÍA.*** La igualdad normativa presupone necesariamente una comparación entre dos o más regímenes jurídicos, ya que un régimen jurídico no es discriminatorio en sí mismo, sino únicamente en relación con otro. Por 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

*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”.*

Así las cosas, a juicio de esta Segunda Sala, el parámetro de diferenciación que se desprende de la demanda de amparo, no resulta

## **AMPARO EN REVISIÓN 523/2018**

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

Transportes, a pesar de que existan circunstancias que así lo justifiquen.

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 constitucional<sup>43</sup>.

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

## **AMPARO EN REVISIÓN 523/2018**

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 que tiene el Ejecutivo Federal en materia de transporte marítimo.

Finalmente, el argumento de los quejosos se sustenta en la consideración total 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 un 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.

**- Cuarto concepto de violación: libertad de ocupación.**



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 términos que marque la ley.

Así, consideran que la militarización de la marina mercante, transgrede el derecho humano a la libertad de trabajo, en tanto las capitanías de puerto quedan subordinadas a la autoridad militar, y 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.

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

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, en automático se traduce en una limitante al ejercicio de sus derechos.

No obstante, se reitera que de la demanda de amparo no se advierten argumentos que expliquen por qué, a consideración de los quejosos, la intervención de personal de la Secretaría de Marina genera una limitante a la libertad de trabajo, pues se limitan 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

**- 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; argumentan que transgredir una restricción constitucional expresa no es una atribución con que cuenten las autoridades responsables para la emisión de leyes secundarias.

En el mismo sentido, los quejosos indican que el Ejecutivo Federal también invadió la esfera competencia 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.

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

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 tanto la reforma legal y reglamentaria en estudio únicamente obedeció a una modificación del reparto de competencias entre dependencias del Ejecutivo Federal.

De igual manera, debe concluirse que no asiste la razón a los

Marina, invadió la esfera competencia 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.

**- Sexto concepto de violación: ausencia de división entre autoridades militares y civiles.**

Por otra parte, los quejosos argumentan que suponiendo sin conceder que la Secretaría de Marina tuviera un carácter distinto al de

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

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 éstas 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

En otras palabras, el argumento de los quejosos tendría méritos si se aceptara la premisa de que el esquema normativo sometido a análisis, en efecto conlleva alguna contravención al artículo 129 constitucional; por el contrario, si no se comparte tal premisa, es decir, 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 que pase desapercibida la precisión contenida en la presente sentencia cuando se analizó el primer concepto de

## **AMPARO EN REVISIÓN 523/2018**

reclamado, tendrán que ajustar el ejercicio de sus atribuciones a los principios que rigen el actuar de las autoridades administrativas.

### **- Séptimo concepto de violación: nombramiento del Director General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos.**

Finalmente, los quejosos argumentan que es inconstitucional el nombramiento del Vicealmirante Jorge Manuel Sainz Zamorano, 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 considerando tercero de



ante lo cual, no subsiste el juicio de amparo en relación con tal acto reclamado.

Por lo expuesto y fundado, esta Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación,

**RESUELVE:**

**PRIMERO.** Se **sobresee** en el juicio de amparo, respecto de los artículos 30, fracciones V y XX; y 36, fracciones I, XVII y XVIII, de la **Ley Orgánica de la Administración Pública Federal**; 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 I, II, 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, primer, segundo y tercer párrafos; 51, párrafos segundo, tercero, fracción I, quinto y sexto; 52; 53, segundo y tercer párrafos; 54; 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; 67; 68; 69; 70; 73; 74. fracciones II y IV; 77. apartados A. B y C; 87. párrafos primero.

## AMPARO EN REVISIÓN 523/2018

párrafos segundo y tercero; 264, segundo párrafo; 265, párrafos primero y segundo; 266; 270; 275; 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, párrafo 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 1; 3; 4; 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**, así como en contra del nombramiento de Jorge Manuel Sainz Zamorano como Director General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos.

**SEGUNDO.** La Justicia de la Unión **no ampara ni protege** a Sergio Murguía Aguirre, Brian Rodolfo Román Martínez y Arturo Moreno Delgado, en contra de los artículos 30, fracciones VII Ter y VII Quáter, de la **Ley Orgánica de la Administración Pública Federal**; 7; 8 Bis, fracciones V, IX y XI; 9, fracciones IV y VIII; 30; 37; 38, último párrafo; 49, párrafo primero y su fracción VI; 53, primer párrafo; 60; 61, primer párrafo; 64; 71; 159, fracción II; 181; 183, primer párrafo; y 281, de la **Ley de Navegación y Comercio Marítimos**; y 22 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 cinco votos de los señores Ministros Alberto Pérez Dayán, Javier Laynez Potisek, José Fernando Franco González Salas, Margarita Beatriz Luna Ramos y Presidente Eduardo Medina Mora I. (ponente).

Firman el Ministro Presidente y Ponente, con el Secretario de Acuerdos de la Segunda Sala que autoriza y da fe.

**PRESIDENTE Y PONENTE**

**MINISTRO EDUARDO MEDINA MORA I.**

**AMPARO EN REVISIÓN 523/2018**

**SECRETARIO DE ACUERDOS**

**LIC. MARIO EDUARDO PLATA ÁLVAREZ**

En términos de lo previsto en los artículos 3, fracción XXI, 8º, 23, 24, fracción VI, 113 y 116 de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el cuatro de mayo de dos mil quince, vigente a partir del día siguiente, se publica esta versión pública en la cual se suprime la información considerada legalmente como reservada o confidencial que encuadra en esos supuestos normativos.