

Escrito por Hugo Sergio Gomez Smith  
Viernes, 05 de Marzo de 2021 10:11

---



## UN SÍNTOMA DE LA DESCOMPOSICIÓN SOCIAL

**Piratería y robo marítimo**

**en la Sonda de Campeche**

***Hugo Sergio Gomez Smith***

***La mayor parte de los delitos se suscitan al anochecer, cuando ya es débil la vigilancia y muchas actividades cesan, allá entre las 21:00 y 00 horas.***

*Durante este último año, de enero a diciembre, diversos buques de la Sonda de Campeche sufrieron ataques armados que no han ido más allá del saqueo de objetos personales de las tripulaciones y materiales diversos de los buques fácilmente comercializables en el mercado negro.*

**SI BIEN LOS MONTOS** no han sido elevados, han encendido la alarma de la comunidad internacional. La estadística de la Secretaría de Marina documenta ya 21 incursiones, a diversos buques grúa y abastecedores tan solo en 2020; algunos de bandera extranjera, que ante la incertidumbre han notificado a sus gobiernos esta inusual situación que afecta la salud de su personal, por el elevado nivel de estrés que induce la posibilidad de un asalto y la distracción de personal para sobre vigilancia.

De hecho, Panamá lanzó señales de alerta a los buques de su bandera para que tomen precauciones en esta zona. Mientras la Cámara Internacional de Comercio ha colocado en su página web, una señal distintiva en rojo a sus miembros como una zona de peligro para la navegación a esta latitud.

Aunque, si bien es un hecho alarmante por el impacto mediático y por tratarse la Sonda de Campeche de una zona de seguridad nacional para México, no se le puede atribuir características de piratería que es un flagelo, del cual de 1994 a 2014 la Organización Marítima Internacional había contabilizado 6 mil 614 ataques a buques en tránsito internacional, ejecutados en diversas zonas del mundo como los mares de China, el estrecho de Málaca y los mares de Somalia.

Las víctimas principales son los buques de granel mas de 1,600 incursiones, luego le siguen los buques tanque con 1,200 y Entiéndase que estos ataques —los verdaderos actos de piratería— tienen por objeto la depredación brutal para robar el buque con todo y carga.

A veces hasta matar a todos los tripulantes o bien, vender en el mercado negro el buque robado para ser utilizado como transporte de drogas o el transporte de emigrantes ilegales. O quizá para cometer algún acto de terrorismo. Mientras que en campeche son simples asaltos a mano armada que tienen como escenario el mar.

La declinación de Cantarell, el auge a la descomposición social.

Si vamos a las definiciones, encontramos que la piratería es un crimen trasnacional que no tiene comparación con estos casos pues, en Campeche por muy mediáticos que sean los eventos, el objeto simplemente ha sido un vil robo; delitos más que nada impulsados por la descomposición social de aquellos lugares debido al alto índice desempleo que ha generado el cese de muchas actividades petroleras que ante la declinación de Cantarell, el sexto yacimiento petrolero mas grande del mundo, decenas de plataformas apagaron sus luces e incontables buques yacen surtos en puerto. Mientras los escasos contratistas nacionales se ha ido la quiebra por falta de pago.

El ruido de los helicópteros sobre el cielo de campeche cada días es más débil, mientras los negocios cierran día con día. Las rentas se derrumban golpeado a todos por igual. Hoteleros, dueños de restaurantes y bares, taxistas y hasta vendedores callejeros. Nadie se libra del drama, Mientras la sombra funesta de la delincuencia amenaza con apoderarse de la la isla. Se repite la historia de la vieja Faja de Oro que solo dejó devastado y estéril grandes extensiones del campo veracruzanos. Lo mismos efectos que en las aguas de Campeche con el ocaso de la pesca: solo quedan los rescoldos de la contaminación y una grave descomposición provocada por la gran población flotante que cada día desluce más la llamada Plaza de los Lamentos como se conoce al parque municipal; prolifera la delincuencia.

## Dicotomía, entre piratería y robo marítimo

Ahora déjeme decirle, que en el caso de la explotación de las plataformas petroleras y actividades conexas en la Sonda de Campeche, no existe un convenio Internacional que rija su operación. Le compete a cada país expedir sus normas pues la OMI se ha negado a entrar a este tema por considerarlo intervencionista, por lo que existe la convergencia de diversas legislaciones segmentadas: en caso de la seguridad marítima y contaminación por buques, se regula por los tratados internacionales distintos: en el caso de Marpol que sanciona a los buques cuando se derrama en el transporte; pero en el caso de las plataformas fijas la contaminación marina se rige por el Convenio de Londres.

Otro es el caso de la protección marítima establecida en el Código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) competencia de la Guardia Costera mexicana y de la Autoridad Marítima Nacional, que tienen su propio protocolo para no chocar con la guardia nacional y al cual están obligados los buques mercantes.

Escrito por Hugo Sergio Gomez Smith  
Viernes, 05 de Marzo de 2021 10:11

---

Pero como su competencia que se base en el tonelaje del buque, solo le aplica al 30 por ciento de las embarcaciones pues el resto son pequeñas naves que no alcanzan las 500 unidades de aqueo. Aunque también rige la Ley de Seguridad Nacional por ser las plataformas petroleras instalaciones estratégicas pero sin duda hay grandes vacíos y confusiones y voy al caso.

Existen en el Código penal Federal, términos imprecisos pues la legislación mexicana a la luz del artículo 5 señala que la piratería es un delito de orden nacional que deberá juzgado en tribunales mexicanos; pero cuando se ejecute la alta mar la jurisdicción mexicana aplicará siempre y cuando sean buques de bandera nacional; pero falla en su artículo 146 del título señalado como Delitos contra el Derecho Internacional, al describir y tipificar dicho delito pues dice literalmente : comente un acto de piratería:

**1.- LOS QUE, PERTENECIENDO** a la tripulación de una nave mercante mexicana, de otra nación, o sin nacionalidad, apresen a mano armada alguna embarcación, o cometan depredaciones en ella, o hagan violencia a las personas que se hallen a bordo;

**2.- LOS QUE, YENDO A BORDO** de una embarcación, se apoderen de ella y la entreguen voluntariamente a un pirata, y;

**3.- LOS CORSARIOS** que, en caso de guerra entre dos o más naciones, hagan el curso sin carta de marca o patente de ninguna de ellas, o con patente de dos o más beligerantes, o con patente de uno de ellos, pero practicando actos de depredación contra buques de la República o de otra nación para hostilizar a la cual no estuvieren autorizados. Estas disposiciones deberán igualmente aplicarse en lo conducente a las aeronaves.

**Artículo 147.-** Se impondrán de quince a treinta años de prisión y decomiso de la nave, a los que pertenezcan a una tripulación pirata.

Y es ahí donde está la dicotomía, pues no establece la palabra clave pues diferencia es que en el caso de la piratería, tal comisión del delito es la alta mar de acuerdo con la Convención

Escrito por Hugo Sergio Gomez Smith  
Viernes, 05 de Marzo de 2021 10:11

---

de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar que en su artículo 101 señala: en su definición de la piratería:

Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes: a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:

i) Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;

ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.

Y he aquí que hay tres palabras clave que definen este complejo crimen de orden internacional: Fines personales, Depredación y Altamar. Según la CONVEMAR (Convención



Escrito por Hugo Sergio Gomez Smith  
Viernes, 05 de Marzo de 2021 10:11

---

sobre el Derecho del Mar, 1982), para que se considere piratería, el acto sobre el buque debe llevar consigo la intención de depredar, porque si un grupo faccioso o de terroristas, por ejemplo secuestra un buque en altamar con fines políticos, no se le considera piratería, sino que es un acto terrorista y la diferencia estriba en que cuando es así, es decir con fines políticos, el único que puede hacer frente al evento es el país de la bandera del buque; pero cuando un buque es abordado con fin de depredar le hacen frente fuerzas internacionales previamente acordadas. Ahora bien si el delito se comete en aguas de jurisdicción de un país X, tampoco es piratería o sea dentro del mar territorial o la zona económica exclusiva de un país. Se le consideraría un robo marítimo porque esta convención nos remite Altamar o sea aguas internacionales, que es un lugar que nos puede alejar, según la conformación de la plataforma continental de cada país. Más allá de 200 o 350 millas náuticas de la costa (1852 metros por milla) según el caso. En Campeche no van más allá de las 70 millas dentro se la considera la zona económica exclusiva de México.

**LA SECRETARÍA DE MARINA**, ante los continuos robos y ataques y embarcaciones en la Sonda de Campeche ha informado a la Organización Marítima Internacional de las nuevas medidas que se han tomado en esta región para proteger a las plataformas petroleras y buques. Con fecha 20 de enero la embajadora de México ante la OMI Aureny Aguirre O'sunza, hizo llegar a este organismo un documento del Secretario de Marina de México, Ojeda.

## Los robos en la Sonda, el modus operandi

Pero ¿cómo operan los pseudo piratas de la Sonda de Campeche? Bueno la mayor parte de los delitos se suscitan al anochecer cuando ya es débil la vigilancia y muchas actividades cesan, allá entre las 21:00 y 00 horas: Operan en grupos entre 3 y 8 participantes.

Los ladrones escogen los buques que presentan mayor vulnerabilidad. Llegan en lanchas rápidas de hasta 10 metros de largo y un metro y medio de ancho como máximo, dotadas de potentes motores, Y es precisamente las que son de escaso franco bordo, bajas por un costado, las principales víctimas cuando suben a robarse las pertenencias de los tripulantes. Ya sea por escaleras improvisadas o mismo equipo de la embarcación que cuelga por un costado. Pero hay casos diversos pues una de las fortalezas de ese código es que establece un sistema de alarma silencioso que al ser activadas de inmediato acuden las fuerzas de de reacción que tiene establecidos tiempos limites para su respuesta pues están conectadas con la Guardia Costera mexicana; pero como algunas embarcaciones este sistema esta configurado o conectado a sus autoridades que son extranjeras pues nadie responde.

En la Sonda de Campeche laboran, en su mayoría, buques de bandera de Estados Unidos,

Escrito por Hugo Sergio Gomez Smith  
Viernes, 05 de Marzo de 2021 10:11

---

Antigua y Barbuda, Bahamas, Belice, Dinamarca, Gibraltar, Islas Man, Italia, Liberia, Islas Marshall, Países Bajos Panamá Singapur, Noruega Tuvalu y Vanuatu. A estos países ya la Secretaría de Marina solicitó que configuren sus sistemas de alerta y los interconecten a las autoridades mexicanas.

Ante el escalamiento de estos eventos que hay llegado al plano de la Organización Marítima Internacional (OMI) el Secretario de Marina, Almirante Rafael Ojeda a través de la Embajadora permanente de México ante este organismo, Aureny Aguirre presentó el 20 de enero de este año, un documento intitulado: “Medidas implementadas por la Autoridad Marítima Nacional en el Golfo de México”, informando la estrategia adoptada en la Sonda de Campeche entre las que destacan el establecimiento de zonas seguras de fondeo. También dio a conocer el operativo Operación Refuerzo Sonda de Campeche, el cual se aplica desde 2011, donde describe un despliegue de actividades que abarcan los puntos débiles reforzando la vigilancia e inspecciones de los buques así como levantando un censo de la propiedad de las embarcaciones de hasta quince metros de longitud o eslora —como se le dice en el argot marítimo— o bien el establecimiento de zonas seguras de fondeo incrementando la vigilancia en zonas lacustres y terrestres.

Otro factor importantes es la prueba y calibrado de los equipos de alerta de los buques mercante: la Guardia Costera realizó 569 pruebas en tiempo real a 369 buques que se despliegan en esa zona a las vez que se invitó mediante las capitanías de puerto a las embarcaciones extranjeras a que configuren sus equipos de tal manera que la Autoridad Marítima Nacional sea la receptora de a señal de auxilio.

Sin duda, estas medidas tendrán algún impacto en los robos en la Sonda de Campeche; pero si la situación económica no mejora, incluso pueden escalar a robos de mayor nivel, pues el uso de la tecnología hoy les permite a los delincuentes acceder a información que antes se consideraba privilegiada, como la localización de las plataformas petroleras y buques abastecedores, por lo que es más fácil la planificación de los delitos.

Al igual que en Somalia, la piratería es considerada un acto de reivindicación social, en Campeche y Tabasco hay inconformidad; pues los efectos por los impactos de las actividades petroleras solo han traído un auge temporal; pero cuando se marchan solo queda el encarecimiento de la vida y daños ocasionados por la contaminación. Se carece de estrategia de resiliencia social. Es preciso revisar el impacto de cada peso que se invierte en explotación de los litorales en aras del petróleo y re direccionar los ingresos.

Firmar ya una ley de mares y costas para buscar un desarrollo social entorno al patrimonio marítimo. México es de los países que menos explotan su potencial. Los estados de la costa, solo producen 28 por ciento del PIB Nacional, mientras que en EE.UU. el 76 por ciento viene de esta fuente. Y la Semar está a cargo también de la política marítima nacional que debe buscar el bienestar de las comunidades costeras. Los robos y los delitos son solo un síntoma de la descomposición social. El verdadero mal es más profundo.

Escrito por Hugo Sergio Gomez Smith  
Viernes, 05 de Marzo de 2021 10:11

---

## **UN SÍNTOMA DE LA DESCOMPOSICIÓN SOCIAL**

**Piratería y robo marítimo**

**en la Sonda de Campeche**

***Hugo Sergio Gomez Smith***

***La mayor parte de los delitos se suscitan al anochecer, cuando ya es débil la vigilancia y muchas actividades cesan, allá entre las 21:00 y 00 horas.***

*Durante este último año, de enero a diciembre, diversos buques de la Sonda de Campeche sufrieron ataques armados que no han ido más allá del saqueo de objetos personales de las tripulaciones y materiales diversos de los buques fácilmente comercializables en el mercado negro.*

**SI BIEN LOS MONTOS** no han sido elevados, han encendido la alarma de la comunidad internacional. La estadística de la Secretaría de Marina documenta ya 21 incursiones, a diversos buques grúa y abastecedores tan solo en 2020; algunos de bandera extranjera, que ante la incertidumbre han notificado a sus gobiernos esta inusual situación que afecta la salud de su personal, por el elevado nivel de estrés que induce la posibilidad de un asalto y la distracción de personal para sobre vigilancia.

De hecho, Panamá lanzó señales de alerta a los buques de su bandera para que tomen precauciones en esta zona. Mientras la Cámara Internacional de Comercio ha colocado en su página web, una señal distintiva en rojo a sus miembros como una zona de peligro para la navegación a esta latitud.

Aunque, si bien es un hecho alarmante por el impacto mediático y por tratarse la Sonda de Campeche de una zona de seguridad nacional para México, no se le puede atribuir características de piratería que es un flagelo, del cual de 1994 a 2014 la Organización Marítima Internacional había contabilizado 6 mil 614 ataques a buques en tránsito internacional, ejecutados en diversas zonas del mundo como los mares de China, el estrecho de Málaga y los mares de Somalia.

Las víctimas principales son los buques de granel mas de 1,600 incursiones, luego le siguen los buques tanque con 1,200 y Entiéndase que estos ataques —los verdaderos actos de piratería— tienen por objeto la depredación brutal para robar el buque con todo y carga.

A veces hasta matar a todos los tripulantes o bien, vender en el mercado negro el buque robado para ser utilizado como transporte de drogas o el transporte de emigrantes ilegales. O quizá para cometer algún acto de terrorismo. Mientras que en campeche son simples asaltos a mano armada que tienen como escenario el mar.

La declinación de Cantarell, el auge a la descomposición social.

Si vamos a las definiciones, encontramos que la piratería es un crimen trasnacional que no tiene comparación con estos casos pues, en Campeche por muy mediáticos que sean los eventos, el objeto simplemente ha sido un vil robo; delitos más que nada impulsados por la descomposición social de aquellos lugares debido al alto índice desempleo que ha generado el cese de muchas actividades petroleras que ante la declinación de Cantarell, el sexto yacimiento petrolero mas grande del mundo, decenas de plataformas apagaron sus luces e incontables buques yacen surtos en puerto. Mientras los escasos contratistas nacionales se ha ido la quiebra por falta de pago.

El ruido de los helicópteros sobre el cielo de campeche cada días es más débil, mientras los negocios cierran día con día. Las rentas se derrumban golpeado a todos por igual. Hoteleros, dueños de restaurantes y bares, taxistas y hasta vendedores callejeros. Nadie se libra del drama, Mientras la sombra funesta de la delincuencia amenaza con apoderarse de la la isla. Se repite la historia de la vieja Faja de Oro que solo dejó devastado y estéril grandes extensiones del campo veracruzanos. Lo mismos efectos que en las aguas de Campeche con el ocaso de la pesca: solo quedan los rescoldos de la contaminación y una grave descomposición provocada por la gran población flotante que cada día desluzca más la llamada Plaza de los Lamentos como se conoce al parque municipal; prolifera la delincuencia.

**Dicotomía, entre piratería y robo marítimo**

Ahora déjeme decirle, que en el caso de la explotación de las plataformas petroleras y actividades conexas en la Sonda de Campeche, no existe un convenio Internacional que rija su operación. Le compete a cada país expedir sus normas pues la OMI se ha negado a entrar a este tema por considerarlo intervencionista, por lo que existe la convergencia de diversas legislaciones segmentadas: en caso de la seguridad marítima y contaminación por buques, se regula por los tratados internacionales distintos: en el caso de Marpol que sanciona a los buques cuando se derrama en el transporte; pero en el caso de las plataformas fijas la contaminación marina se rige por el Convenio de Londres.

Otro es el caso de la protección marítima establecida en el Código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) competencia de la Guardia Costera mexicana y de la Autoridad Marítima Nacional, que tienen su propio protocolo para no chocar con la guardia nacional y al cual están obligados los buques mercantes.

Pero como su competencia que se base en el tonelaje del buque, solo le aplica al 30 por ciento de las embarcaciones pues el resto son pequeñas naves que no alcanzan las 500 unidades de aqueo. Aunque también rige la Ley de Seguridad Nacional por ser las plataformas petroleras instalaciones estratégicas pero sin duda hay grandes vacíos y confusiones y voy al caso.

Existen en el Código penal Federal, términos imprecisos pues la legislación mexicana a la luz del artículo 5 señala que la piratería es un delito de orden nacional que deberá juzgado en tribunales mexicanos; pero cuando se ejecute la alta mar la jurisdicción mexicana aplicará siempre y cuando sean buques de bandera nacional; pero falla en su artículo 146 del título señalado como Delitos contra el Derecho Internacional, al describir y tipificar dicho delito pues dice literalmente : comente un acto de piratería:



**1.- LOS QUE, PERTENECIENDO** a la tripulación de una nave mercante mexicana, de otra nación, o sin nacionalidad, apresen a mano armada alguna embarcación, o cometan depredaciones en ella, o hagan violencia a las personas que se hallen a bordo;

**2.- LOS QUE, YENDO A BORDO** de una embarcación, se apoderen de ella y la entreguen voluntariamente a un pirata, y;

**3.- LOS CORSARIOS** que, en caso de guerra entre dos o más naciones, hagan el curso sin carta de marca o patente de ninguna de ellas, o con patente de dos o más beligerantes, o con patente de uno de ellos, pero practicando actos de depredación contra buques de la República o de otra nación para hostilizar a la cual no estuvieren autorizados. Estas disposiciones deberán igualmente aplicarse en lo conducente a las aeronaves.

**Artículo 147.-** Se impondrán de quince a treinta años de prisión y decomiso de la nave, a los que pertenezcan a una tripulación pirata.

Y es ahí donde está la dicotomía, pues no establece la palabra clave pues diferencia es que en el caso de la piratería, tal comisión del delito es la alta mar de acuerdo con la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar que en su artículo 101 señala: en su definición de la piratería:

Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes: a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:

i) Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;

Escrito por Hugo Sergio Gomez Smith  
Viernes, 05 de Marzo de 2021 10:11

---

ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.

Y he aquí que hay tres palabras clave que definen este complejo crimen de orden internacional: Fines personales, Depredación y Altamar. Según la CONVEMAR (Convención sobre el Derecho del Mar, 1982), para que se considere piratería, el acto sobre el buque debe llevar consigo la intención de depredar, porque si un grupo faccioso o de terroristas, por ejemplo secuestra un buque en altamar con fines políticos, no se le considera piratería, sino que es un acto terrorista y la diferencia estriba en que cuando es así, es decir con fines políticos, el único que puede hacer frente al evento es el país de la bandera del buque; pero cuando un buque es abordado con fin de depredar le hacen frente fuerzas internacionales previamente acordadas. Ahora bien si el delito se comete en aguas de jurisdicción de un país X, tampoco es piratería o sea dentro del mar territorial o la zona económica exclusiva de un país. Se le consideraría un robo marítimo porque esta convención nos remite Altamar o sea aguas internacionales, que es un lugar que nos puede alejar, según la conformación de la plataforma continental de cada país. Más allá de 200 o 350 millas náuticas de la costa (1852 metros por milla) según el caso. En Campeche no van más allá de las 70 millas dentro se la considera la zona económica exclusiva de México.

**LA SECRETARÍA DE MARINA**, ante los continuos robos y ataques y embarcaciones en la Sonda de Campeche ha informado a la Organización Marítima Internacional de las nuevas medidas que se han tomado en esta región para proteger a las plataformas petroleras y buques. Con fecha 20 de enero la embajadora de México ante la OMI Aurenny Aguirre O'sunza, hizo llegar a este organismo un documento del Secretario de Marina de México, Ojeda.

**Los robos en la Sonda, el modus operandi**

Escrito por Hugo Sergio Gomez Smith  
Viernes, 05 de Marzo de 2021 10:11

---

Pero ¿cómo operan los seudo piratas de la Sonda de Campeche? Bueno la mayor parte de los delitos se suscitan al anochecer cuando ya es débil la vigilancia y muchas actividades cesan, allá entre las 21:00 y 00 horas: Operan en grupos entre 3 y 8 participantes.

Los ladrones escogen los buques que presentan mayor vulnerabilidad. Llegan en lanchas rápidas de hasta 10 metros de largo y un metro y medio de ancho como máximo, dotadas de potentes motores, Y es precisamente las que son de escaso franco bordo, bajas por un costado, las principales víctimas cuando suben a robarse las pertenencias de los tripulantes. Ya sea por escaleras improvisadas o mismo equipo de la embarcación que cuelga por un costado. Pero hay casos diversos pues una de las fortalezas de ese código es que establece un sistema de alarma silencioso que al ser activadas de inmediato acuden las fuerzas de de reacción que tiene establecidos tiempos limites para su respuesta pues están conectadas con la Guardia Costera mexicana; pero como algunas embarcaciones este sistema esta configurado o conectado a sus autoridades que son extranjeras pues nadie responde.

En la Sonda de Campeche laboran, en su mayoría, buques de bandera de Estados Unidos, Antigua y Barbuda, Bahamas, Belice, Dinamarca, Gibraltar, Islas Man, Italia, Liberia, Islas Marshall, Países Bajos Panamá Singapur, Noruega Tuvalu y Vanuatu. A estos países ya la Secretaría de Marina solicitó que configuren sus sistemas de alerta y los interconecten a las autoridades mexicanas.

Ante el escalamiento de estos eventos que hay llegado al plano de la la Organización Marítima Internacional (OMI) el Secretario de Marina, Almirante Rafael Ojeda a través de la Embajadora permanente de México ante este organismo, Aureny Aguirre presentó el 20 de enero de este año, un documento intitulado: “Medidas implementadas por la Autoridad Marítima Nacional en el Golfo de México”, informando la estrategia adoptada en la Sonda de Campeche entre las que destacan el establecimiento de zonas seguras de fondeo. También dio a conocer el operativo Operación Refuerzo Sonda de Campeche, el cual se aplica desde 2011, donde describe un despliegue de actividades que abarcan los puntos débiles reforzando la vigilancia e inspecciones de los buques así como levantando un censo de la propiedad de las embarcaciones de hasta quince metros de longitud o eslora —como se le dice en el argot marítimo— o bien el establecimiento de zonas seguras de fondeo incrementando la vigilancia en zonas lacustres y terrestres.

Escrito por Hugo Sergio Gomez Smith  
Viernes, 05 de Marzo de 2021 10:11

---

Otro factor importantes es la prueba y calibrado de los equipos de alerta de los buques mercante: la Guardia Costera realizó 569 pruebas en tiempo real a 369 buques que se despliegan en esa zona a las vez que se invitó mediante las capitanías de puerto a las embarcaciones extranjeras a que configuren sus equipos de tal manera que la Autoridad Marítima Nacional sea la receptora de a señal de auxilio.

Sin duda, estas medias tendrán algún impacto en los robos en la Sonda de Campeche; pero si la situación económica no mejora, incluso pueden escalar a robos de mayor nivel, pues el uso de la tecnología hoy les permite a los delincuentes acceder a información que antes se consideraba privilegiada, como la localización de las plataformas petroleras y buques abastecedores, por lo que es más fácil la planificación de los delitos.

Al igual que en Somalia, la piratería es considerada un acto de reivindicación social, en Campeche y Tabasco hay inconformidad; pues los efectos por los impactos de las actividades petroleras solo han traído un auge temporal; pero cuando se marchan solo queda el encarecimiento de la vida y daños ocasionados por la contaminación. Se carece de estrategia de resiliencia social. Es preciso revisar el impacto de cada peso que se invierte en explotación de los litorales en aras del petróleo y re direccionar los ingresos.

Firmar ya una ley de mares y costas para buscar un desarrollo social entorno al patrimonio marítimo. México es de los países que menos explotan su potencial. Los estados de la costa, solo producen 28 por ciento del PIB Nacional, mientras que en EE.UU. el 76 por ciento viene de esta fuente. Y la Semar está a cargo también de la política marítima nacional que debe buscar el bienestar de las comunidades costeras. Los robos y los delitos son solo un síntoma de la descomposición social. El verdadero mal es más profundo.

# UN SÍNTOMA DE LA DESCOMPOSICIÓN SOCIAL Piratería y robo marítimo en la Sonda de Campeche

Escrito por Hugo Sergio Gomez Smith

Viernes, 05 de Marzo de 2021 10:11

---