

LA PIRATERÍA MARÍTIMA EN MÉXICO (2018-2024)



21 de febrero de 2025

La Sonda de Campeche se ha convertido en el epicentro de una crisis de seguridad que, desde hace años, desafía la soberanía marítima nacional y evidencia la falta de voluntad política para dotar a la Secretaría de Marina (SEMAR) de las herramientas indispensables de trabajo y vigilancia.

El reciente asalto a la plataforma Zaap Delta-D, ocurrido en febrero de 2025, no es un incidente aislado, sino el episodio más reciente de una tendencia que ha puesto en jaque al gobierno federal y dejado expuesta la incapacidad de respuesta del Estado. Este ataque pirata sucedió apenas días después de un incidente similar en la plataforma KU-H, lo que subraya la crisis de seguridad que se ha acentuado en los últimos seis años, particularmente en la Sonda de Campeche.

Un análisis de los datos revela una discrepancia significativa entre los informes oficiales y los documentados por organizaciones internacionales. Mientras que la Secretaría de Marina (SEMAR) ha presentado cifras conservadoras, la Federación Internacional de Trabajadores de la Industria Transportadora (FIT) reportó 180 ataques únicamente en 2019, cifra que contrasta de manera drástica con los registros oficiales mexicanos.

Esta diferencia refleja un problema sistémico en el reporte y la clasificación de incidentes, señala el Dr. Rafael Lara Martínez, investigador de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP), quien ha documentado extensamente este fenómeno a través de su investigación publicada en la *Revista de Investigación en Ciencias Jurídicas* (Lara Martínez, 2023).

180
ATAQUES
PIRATAS
ÚNICAMENTE
EN 2019



INTERNATIONAL
TRANSPORT
WORKERS'
FEDERATION

Respuesta institucional insuficiente

Entre 2018 y 2022 se documentaron al menos 102 intentos de abordaje a plataformas marinas. De estos, la Secretaría de Marina (SEMAR) **logró frustrar 36**, lo que significa que dos tercios de los asaltos piratas resultaron exitosos.



Un ejemplo ilustrativo es el buque patrulla P117 "Matamoros", que originalmente fue un dragaminas de Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial (1945) antes de ser cedido a México. Este caso refleja las limitaciones de la flota actual, ya que las bases navales carecen de equipos de reacción adecuados, como helicópteros para el transporte de tropas de élite, así como armas y buques con capacidades tácticas de respuesta inmediata. Esta situación facilita la comisión de diversos ilícitos, incluyendo la caza ilegal de ballenas por buques pesqueros japoneses en aguas del Pacífico mexicano.



2 de cada 3 asaltos de piratas fueron exitosos

El impacto de estos ataques trasciende las pérdidas materiales, afectando diversos aspectos de la seguridad nacional, especialmente debido a la amenaza directa que representan para la infraestructura crítica de producción petrolera.

La soberanía territorial también se ve comprometida debido a la incapacidad de mantener un control efectivo sobre regiones estratégicas, lo que ha llevado a países como Panamá y Estados Unidos a emitir advertencias a sus buques sobre los riesgos de navegar en aguas mexicanas.

Patrones de ataque y modus operandi

Según informes del Sindicato de Trabajadores Petroleros, se ha observado una creciente sofisticación en las operaciones de los piratas. Los perpetradores han desarrollado tácticas que incluyen el abordaje simultáneo de múltiples instalaciones en períodos cortos, utilizando embarcaciones pequeñas y haciéndose pasar por pescadores locales. Este modus operandi fue particularmente evidente en el caso de la plataforma Fortius en 2019, donde los atacantes emplearon esta táctica de camuflaje para acceder a la instalación.

La situación en los mares territoriales y zonas económicas exclusivas hoy representa un serio desafío para la seguridad nacional, lo que exige una inversión presupuestaria federal significativa. Esta inversión debe fortalecer la capacidad de respuesta de la SEMAR, permitiéndole actuar de manera robusta y coordinada, especialmente en colaboración con Estados Unidos.

Acciones de política pública y coordinación bilateral

- Formalizar acuerdos de cooperación con países que hayan enfrentado exitosamente problemas similares.
- Participar activamente en mecanismos internacionales para combatir la piratería.
- Compartir información con agencias internacionales especializadas en seguridad marítima.
- Establecer un grupo de trabajo conjunto entre la SEMAR y la Guardia Costera de Estados Unidos.
- Implementar un sistema integrado de vigilancia marítima que permita compartir información en tiempo real entre ambos países.
- Desarrollar ejercicios conjuntos de respuesta rápida en la región del Golfo de México.
- Crear un centro de comando y control conjunto entre PEMEX y la SEMAR.
- Establecer zonas especiales de vigilancia con monitoreo permanente mediante video y radar, como lo ha solicitado la Federación Internacional de Trabajadores de la Industria Transportadora (FIT).