

MICHAEL WOLF
de la Embarcación "The Disperser"
mwolf@disperser.info
(612) 21 9 11 49

La Paz, Baja California Sur, a 12 de abril del año 2021.

Comandante de la Segunda Zona Naval:

Le escribo como refugiado así como por un problema grave aquí en La Paz, que ha provocado severos daños a mi embarcación, y que la ha deshabilitado y me ha dejado varado en La Paz. Este problema también afecta a otras personas que visitan La Paz en barco, y ha provocado una reducción dramática del turismo marítimo en los últimos años.

El problema es la influencia indebida de los extranjeros en los asuntos mexicanos aquí en La Paz, y los rumores y crímenes cometidos contra mexicanos y visitantes extranjeros por un gran grupo de inmigrantes, en su mayoría ilegales, quienes son protegidos por estas poderosas personas. Los rumores y crímenes cometidos por estas personas han dejado mi embarcación, que es mi hogar principal y hospicio, gravemente dañada y inhabilitada, y a mí, gravemente herido y sin instalaciones para reparar mi embarcación. He agotado todos los esfuerzos posibles, así como mis recursos financieros, para intentar reparar mi embarcación. El daño a ésta es severo, la situación a la que me han orillado es intolerable, tengo mala salud física y estoy en constante peligro por el estado de mi embarcación y los rumores difundidos por dichas personas. El apoyo que necesito es para conseguir unas instalaciones para que pueda realizar estas reparaciones y dejar el área, instalaciones que usted puede proporcionar, tal como el astillero abandonado en Pichilingue, el cual, técnicamente pertenece a la Marina.

Mi propuesta es ajustar el lugar y transportar mi embarcación, después utilizar la infraestructura para transportar las embarcaciones que están abandonadas en la bahía y poder deshacerse de ellas de manera legal y segura. Esta propiedad está actualmente abandonada, se adapta idealmente a mi situación y; de hecho, está en el centro de los problemas que provocaron daños en mis embarcaciones y lesiones a mi persona y a mi familia. El uso de esta propiedad me brindará la oportunidad de reparar mi embarcación y al mismo tiempo permitir la remoción de embarcaciones que representan un peligro para la navegación y, por lo tanto, problemas futuros con los que la Marina eventualmente tendrá que lidiar, y sobre todo, poder hacer uso de éstas instalaciones, mismas que actualmente no se encuentran en uso, resolverá mis problemas y me permitirá salir de La Paz, y lo haré sin costo para nadie, más aun, beneficiando a la Armada al brindar la recuperación de tierras pertenecientes a la Armada, así como despejar la bahía de embarcaciones peligrosas.

Le solicito de la manera más atenta, que por favor revise los siguientes detalles de mi situación y propuesta. Si necesita más información o le gustaría reunirse para comentar éstos asuntos personalmente, comuníquese conmigo mediante correo electrónico o por teléfono. La información de contacto se encuentra proporcionada arriba. No tengo forma de recibir correo postal aquí en México debido a mi situación, y agradecería su atención respecto de mis dificultades de comunicación. Me gustaría reunirme con usted y comentar estos asuntos en persona, pero necesitaría un traductor como mínimo para poder adaptarme debido a mis discapacidades.

Le agradezco,

Michael Wolf

Mi condición y estado de salud:

Soy discapacitado, ya que sufrí daño cerebral en el año 2004. Necesito un proveedor de cuidados. Mi embarcación está específicamente configurada para adaptarse a mi salud y otras necesidades. No puedo vivir en otras circunstancias. He invertido mi futuro en mi barco. Sin mi barco, no tengo futuro. Mis discapacidades y necesidades se pueden verificar aquí:

<http://disperser.info/documents/refuge/priorapplication/HealthCertificateMX.pdf>

Actualmente estoy sufriendo de varias hernias, que son el resultado directo de la situación en la que me sometieron debido a la actividad delictiva aquí en la industria del turismo marino de La Paz. También se me reventó un tímpano el año pasado y todavía tengo dificultades con trabajos bajo el agua en mi embarcación. Mi condición me deja sensible al estrés, lo que disminuye mi capacidad para funcionar. La cantidad de estrés que estoy viviendo ahora debido al nivel de daño de mi embarcación y la gravedad de mi situación, ha limitado gravemente mi capacidad para funcionar normalmente y, por lo tanto, cuidar de mí mismo. Mi salud se está deteriorando.

Llegué a La Paz en el año 2014 con el Baja Ha Ha, un rally que me brindó la asistencia necesaria para mi primer viaje en velero de larga distancia, tomado porque tuve que huir del acoso y maltrato en mi estado de vulnerabilidad. Intenté solicitar refugio cuando llegué a México, pero mis esfuerzos se vieron frustrados, y desde entonces descubrí que esto se debe a una persona, Daniel Shroyer, quien actúa para proteger a quienes están aquí en México sin autorización y que operan negocios ilegales. He promovido mi caso de manera persistente y enérgica a pesar de su intromisión y la de otras personas. Mi caso de refugio está avanzando, ya que el IFDP presentó recientemente una solicitud de audiencia por inacción por parte de COMAR en respuesta a mi solicitud de refugio. Puede confirmar esto con Evelyn Sánchez Martínez de IFDP en: evelyn.sanchez.martinez@correo.cjf.gob.mx, a quien otorgo autorización para comentar mi caso según sea necesario, para confirmar qué estoy solicitando, y el estado de mi solicitud de refugio aquí en México.

Soy muy inteligente y, a pesar de necesitar un proveedor de cuidados para que me ayude con mi cuidado básico, soy capaz de aprender y hacer cualquier cosa que necesite para vivir, incluidas todas las reparaciones, el mantenimiento y las mejoras de mi embarcación, asumiendo el contar con las instalaciones requeridas. También soy el único experto competente con las habilidades necesarias para trabajar en mi embarcación, dado que es de un material único, ferrocemento laminado. No sólo he completado todo el trabajo en mi barco, sino que también he construido un bote de ferrocemento e inventé dos nuevos tipos de velas. Incluso, he sugerido hacer pangas con ferrocemento. Mi currículum se puede revisar en: <http://disperser.info/cv.wolf.html>. Mi propuesta para hacer pangas de ferrocemento se puede encontrar en: <http://disperser.info/documents/ProposalLFC.pdf>. No necesito los servicios de un astillero para reparar mi embarcación y, de hecho, ningún astillero tiene capacidad. Solo necesito las instalaciones y la infraestructura, para poder transportar y reparar mi propia embarcación.

La Condición de mi embarcación:

Mi embarcación es una embarcación a motor con centro de piloto de ferrocemento laminado de 67 pies de largo y 48 toneladas, fabricada en 1975 en Sacramento, California, y que compré como embarcación incompleta, pero en funcionamiento, en septiembre del año 2012.

He vivido en mi embarcación desde el 31 de diciembre del año 2012. El daño a mi embarcación es extenso. La embarcación está inhabilitada y no puede salir de La Paz sin riesgo significativo para los ocupantes.

Hay dos componentes principales en el daño a mi embarcación: el daño directo de Cantamar, debido a la falta de conexión a tierra o neutral en el cableado de la marina, y el daño relacionado con el hecho de mi privación del acceso a las instalaciones de reparación, que se produjo como resultado de los rumores propiciados y difundidos por Daniel Shroyer y otros aquí en La Paz, y en otras partes de México.

El daño galvánico a mi embarcación incluye daños severos a mi motor de propulsión, un Detroit Diesel 4-53, de dos tiempos y cuatro cilindros, que requiere una reconstrucción completa o reemplazo a pesar de tener tan solo 350 horas de uso. Mi transmisión se encuentra completamente inservible y requiere reemplazo. Mi generador también requiere una reconstrucción completa a pesar de tener únicamente 50 horas de servicio. Todas las válvulas de toma de mar están congeladas y deben reconstruirse o reemplazarse. El eje de la hélice está dañado y requiere reemplazo. Mi eje de timón está dañado y requiere reparación o reemplazo después evaluarlo. Mi skeg (*talón de quilla*) requiere reemplazo. El skeg dañado es un peligro ya que su falla daría lugar a la pérdida del timón y, posteriormente, de la embarcación.

Debido a que no he podido repararla, el casco se ha dañado hasta el punto de requerir el reemplazo de todo el mortero debajo de la línea de flotación. Mi embarcación es de ferrocemento, fabricado en los Estados Unidos de América, bajo procesos específicos y documentados. Estoy lo suficientemente familiarizado con estos procesos para reparar mi embarcación, y ya he realizado pruebas con morteros de reemplazo. Sólo me falta el equipamiento para sacar el bote del agua para que el mortero pueda ser reemplazado. En su estado actual, la embarcación no se puede limpiar debido a la pérdida de mortero y el riesgo de pérdida de cemento adicional, así como la exposición de la armadura de acero al daño galvánico que, por supuesto, llevaría a la pérdida total de la embarcación. Por lo tanto, la embarcación no puede navegarse, moverse a motor, ni remolcarse a ninguna distancia.

El daño a mi motor y transmisión ha sido documentado fotográficamente y se puede revisar aquí: <http://dispenser.info/Galleries/EngineDamage/index.html>

He adquirido otras embarcaciones para tener medios para reparar mi embarcación. Una de estas embarcaciones es un bote de arrastre de madera. Requiere reparación, pero nuevamente, se me niega el acceso a las instalaciones debido a los rumores difundidos por Daniel Shroyer y sus amigos. Esta embarcación necesita reparaciones en el espejo de popa. La madera del casco se separa del espejo de popa. A medida que avanza este daño, las fugas se hacen más grandes. La embarcación corre riesgo inminente de hundirse y requiere ser reparada. Adquirí esta embarcación con la idea de venderla o comercializarla para facilitar las reparaciones de mi embarcación. En cambio, nuevamente me estafaron, esta vez por Marina Don José, quien se negó a cumplir el contrato que había sido pagado por el propietario al que le compré el barco.

Detalles de mi propuesta de uso del astillero abandonado en Pichilingue:

La propiedad se encuentra ubicada en Pichilingue, al oeste del Club Cantamar. Es un pequeño astillero con rampa y casa y con algo de infraestructura para trabajar en pequeñas embarcaciones. La propiedad fue ganada al mar por la Marina antes del año 1998. En 1998 FONDEPORT cedió el terreno a Baja California Sur, con la condición de que se utilizara para crear un parque industrial y requería que la propiedad fuera utilizada comercialmente. La ley se puede encontrar aquí: <http://dispenser.info/documents/21Sep98Solo.pdf>. La titularidad de la propiedad actualmente está a nombre del Estado de Baja California Sur, lo cual puede ser verificado en este documento: <http://dispenser.info/documents/RegistroPublicoPropiedad.pdf>.

Intenté poder hacer uso de la propiedad y encontré los detalles de la misma y acudí con el propietario registrado, el Estado de Baja California Sur, quien me pidió que proporcionara una propuesta, que está disponible aquí y que incluye detalles de la propiedad y su estado de titularidad: <http://disperser.info/documents/ProposalPichilingue.pdf>. Karsten Honack me contactó de inmediato, quien reclama la propiedad de la tierra y me amenazó. Sus amenazas están documentadas en: <http://disperser.info/documents/AllKastorEmails.pdf> y los correos electrónicos que documentan la participación del Estado se pueden encontrar en: <http://disperser.info/documents/PatrimonioInmobiliarioEmails.pdf>

Hay una casa en la propiedad pero que actualmente se encuentra inhabitable debido a que la línea de alcantarillado está cortada por el negocio de al lado. Soy la única persona que tiene conocimiento de este hecho ya que fui testigo de cómo sucedió. La propiedad incluye un velero en mal estado y que probablemente es chatarra, ya que es un casco de acero con aparente severo daño por oxidación. La propiedad también cuenta con suficiente infraestructura para que pueda remolcar mi embarcación y otras embarcaciones más pequeñas. La propiedad es reclamada por Karsten Honack, hijo de Wolfgang Honack, a quien Mac Shroyer regaló ilegalmente la tierra en el año 1998, en su calidad de director de la API. El único documento que cede esta propiedad a Wolfgang Honack y por lo tanto a Karsten Honack, es un contrato entre Mac Shroyer y Wolfgang Honack que está disponible para su revisión en: <http://disperser.info/documents/APIContract.pdf>

Se documenta que la propiedad ha sido utilizada como residencia privada. La ley estipula que la tierra debe usarse comercialmente; de lo contrario, volverá a ser propiedad federal. He documentado pruebas de que la tierra se utilizó de forma privada en lugar de comercial; incluyendo fotografías del uso reciente del lugar para fiestas y eventos familiares por parte de los cuidadores, así como para actividades delictivas, incluida la descarga de armas de fuego de manera no segura, como se evidencia en: <http://disperser.info/documents/GunsOnProperty.jpg>

La propiedad ha sido recientemente anunciada a la venta, en un precio de lista de USD\$ 650,000 (\$ 13,000,000MXN) por Karsten Honack, que se puede verificar en: <http://disperser.info/documents/SaleRentalFlyer.pdf>

Como posible alternativa para el uso de la propiedad, o de manera adicional, técnicamente tengo el derecho legal de posesión de la propiedad de Cantamar ya que durante cuatro años fui la única persona en la propiedad durante la noche. Establecí el derecho de posesión del muelle, la tienda, la unidad de almacenamiento y el condominio que necesito para reparar mi embarcación. Dado que esto también es técnicamente propiedad que pertenece a la Marina (el operador ha violado gravemente todos y cada uno de los contratos relacionados con el uso de esa tierra, que no es de su propiedad), y que el operador de Cantamar ha perdido sus derechos de uso de la propiedad, dicha propiedad también podría ser puesta a mi disposición y podría hacer reparaciones a mi embarcación utilizando esa propiedad. Idealmente, me gustaría usar ambas propiedades, ya que puedo administrar Cantamar como un negocio exitoso que contribuya a la economía local, en lugar de sacar de ella como lo hace Cantamar, al lavar dinero de Socorro Aggressor a través de habitaciones de hotel desocupadas en Cantamar; hechos de los cuales tuve conocimiento por parte del contador y gerente comercial de Cantamar.

Delitos en mi contra, causas de daños a mi embarcación y razones por las que no puedo reparar mi embarcación:

Llegué a La Paz en noviembre del año 2014, al ser abandonado por Baja Ha Ha en Bahía Tortugas, después de enterarme de que mi tripulación había sido deportada de La Paz semanas antes. Me encontraba sin tripulación y tuve que contratar tripulación porque el personal de Baja Ha Ha no me ayudaría como era su responsabilidad. Ese trato se basa en mis discapacidades, representa discriminación y es algo que padezco mucho y sin que sea mi culpa. Es parte de la razón por la que necesito un proveedor de cuidados, que no tenía en ese momento. Mis discapacidades me impiden interactuar socialmente con éxito.

Al llegar, fui maltratado por la comunidad local de navegantes, que inmediatamente difundió rumores sobre mí, mismas que pusieron en peligro mi vida durante la primera tormenta tropical que experimentaría, y que llegó a La Paz en mayo del año 2015. Inmediatamente comencé a buscar una manera de escapar de la comunidad de navegantes inmigrantes ilegales y encontré Cantamar en Pichilingue, donde me cotizaron \$2200MXN pesos por mes de renta para fondear mi embarcación. Permanecí en Cantamar cuatro años hasta que me sacaron físicamente de manera ilegal. Los detalles de los hechos que llevaron a la avería de mi embarcación, los delitos cometidos en mi contra y el traslado ilegal de mi embarcación de la marina en la que había establecido mi domicilio legal, se encuentran documentados en: <http://disperser.info/documents/NarrativeForAccusation.pdf>

La comunidad de navegación aquí en La Paz está compuesta casi en su totalidad por inmigrantes ilegales y personas que de otra manera violan las leyes mexicanas (y estadounidenses) para obtener ganancias financieras. La red de radio matutina en el canal 22 de VHF es operada por personas que no tienen derecho a usar una radio marina, ni cuentan con permiso legal para estar en La Paz, lo hacen para beneficio personal en lugar de un servicio comunitario, y operan sus propios negocios y discriminan a otras empresas al no permitir que otras empresas utilicen la red, y al mismo tiempo permiten que sus amigos lo hagan. Además, el guión de la red de radio incluye una recomendación para que todos los que escuchen cometan fraude y evasión de impuestos, en el sentido de que el operador de la red de radio instruye a las personas para que no utilicen un lenguaje que sugiera una actividad delictiva, para encubrir una actividad delictiva real (“no compramos ni vendemos, intercambiamos por cocos” esa es la frase exacta que se utiliza). Estas personas operan una comunidad altamente discriminatoria que excluye a otros visitantes, y especialmente a los mexicanos de los negocios legales y otras actividades. Este comportamiento discriminatorio perjudica a muchas personas y es algo que ya no toleraré de estas personas.

Desde que me sacaron de Cantamar, he agotado todos mis recursos financieros y de todo tipo, tratando de encontrar una manera de reparar mi embarcación. Intenté contratar un muelle en API en Pichilingue, sólo para que me dijeran que tenía que pagar \$45 mil pesos por dos semanas. Fui rechazado en mis esfuerzos por buscar el uso del muelle en la escuela técnica de Pichilingue, y por rentar un espacio en el depósito de chatarra frente a Pemex. Intenté contratar una grúa privada para remolcar en Atalanta, pero me robaron la idea y me quedé sin instalaciones una vez más. Fui rechazado por discriminación por FONATUR y se me negó el uso del ascensor para trasladar mi embarcación a una propiedad privada donde podría hacer reparaciones yo mismo. Marina Palmira me robó el espacio de alquiler del muelle y gasté mis fondos restantes en el astillero Abaroa, que a pesar de pagarles \$8,000 dólares americanos, y recibir la promesa de remolcar mis embarcaciones, en cambio me robaron, se quedaron con mi depósito y no las remolcaron como lo prometieron. La decisión referente a la denuncia que intenté interponer contra Marina Palmira se puede encontrar en: http://disperser.info/documents/Profeco_Decision.pdf

Entre las personas que me han agraviado se encuentran Mac y su hijo Daniel Shroyer, quienes han propiciado y difundido estos rumores, sabotaron mi caso de Refugio ante COMAR y el INM, me

acosaron, y también obstruyeron la investigación legal de delitos federales y de otro tipo contra mí y otros. Daniel Shroyer y sus amigos también protegen a otras personas que me dañan a mí y a otros, especialmente Robert Stephens, un norteamericano que ha estado en La Paz durante más de 20 años haciendo negocios ilegales, poseyendo propiedades ilegalmente y robando embarcaciones y vehículos a extranjeros. Robert Stephens me robó recursos importantes que necesitaba para reparar mi embarcación y contrató a un mexicano para que me agrediera físicamente y me hiciera daño. Robert Stephens también es el único responsable de casi todos los botes abandonados en La Paz, ya que los adquiere ilegalmente, los despoja de componentes valiosos como motores y los abandona en la bahía con anclas atadas solo con cuerdas y se dejan desatendidos. Dos de estos barcos se han desplazado hacia el extremo sur de la bahía cuando hay viento y ahora representan un peligro para la navegación, así como para las personas que intentan disfrutar de las playas de La Paz.

He intentado denunciar los delitos cometidos en mi contra. Los abogados que contraté para ayudarme, Godofredo Contreras Verdudo y Alfredo García Zamora, ambos me robaron y en lugar de ayudarme con las personas para quien los contraté me ayudaran, las ayudaron a ellas. El ministerio público actúa en mi contra en lugar de ayudarme debido a Daniel Shroyer y su influencia. El Departamento de Estado de los Estados Unidos protege a Daniel Shroyer y sus esfuerzos para extraer riqueza de México, y por lo tanto no me ayudará en mi situación, a pesar de estar al tanto de estos hechos que he presentado aquí, incluida la evidencia de actividad delictiva. He agotado todos los recursos para intentar encontrar un remedio legal a mis problemas.

Situación actual.

Actualmente me encuentro en quiebra; hace mucho que mis recursos financieros se agotaron por culpa de ladrones que se hacían pasar por negocios marinos. Estoy anclado frente al Hotel La Posada, con mis otras dos embarcaciones y cerca de otro navegante que ha tenido problemas durante mucho tiempo con la "mafia gringa" aquí en La Paz, a quien también he ofrecido ayudar en la reparación de su embarcación de ferrocemento. No tengo idea de qué hacer para tener acceso a las instalaciones necesarias para poder reparar mi embarcación. No puedo abandonar mi barco y no lo haré. La temporada de tormentas tropicales se acerca rápidamente. Mi embarcación y yo hemos sido extremadamente vulnerables a las tormentas tropicales desde que mi embarcación fue dañada y sacada ilegalmente de Cantamar. Gasté más de USD\$5000 (\$100,000MXN) para alquilar un espacio en el muelle para resguardarme del clima tropical el año pasado. Ya no tengo los fondos para proteger mi embarcación.

Sugerencias.

Soy una persona muy observadora y me he visto afectado y, por lo tanto, inmerso en los problemas que afectan al turismo marino y de otro tipo aquí en La Paz, y puedo hacer sugerencias sobre las cuales la Marina puede actuar y mejorar dramáticamente la situación. Los problemas tienen su origen en que los extranjeros llegan a México y tienen una influencia indebida en los asuntos mexicanos. Mi esperanza es poder hacer sugerencias que permitan a los mexicanos tomar más control sobre sus asuntos.

Hay dos problemas importantes que deben resolverse: la presencia de extranjeros con influencia indebida y la infraestructura establecida por éstos, y otros extranjeros que benefician a estos extranjeros a expensas de los mexicanos y que debe ser eliminada o modificada para adaptarse a las necesidades de México.

Solicito encarecidamente la deportación o regularización de los extranjeros que se encuentran en La Paz sin permiso legal, incluido un gran contingente de marineros que viven tanto en el fondeo como en los puertos deportivos aquí en La Paz, particularmente Marina de La Paz y Marina Don José. Solicito una auditoría por parte del INM de todos los residentes de estos puertos deportivos, prestando especial atención al hecho de que estos extranjeros compran visas de turista mucho más allá del límite legal; y algunos extendieron su estadía literalmente por décadas.

Definitivamente el medio más productivo para abordar a estos extranjeros es prestar atención a los extranjeros que operan negocios aquí en La Paz ilegalmente. Todos estos negocios están convenientemente enlistados en el "directorio de servicios" del Club Cruceros que se puede encontrar en: https://clubcruceros.net/pdf/service_directory.pdf. El club también es una entidad ilegal que ha estado operando en contradicción con sus propias reglas durante más de 12 meses (no han tenido elecciones durante dos años). La red de radio operada por el club también debe cerrarse y entregarse a marineros y el guión debe modificarse, para así eliminar el lenguaje auto-criminalizante. La red de radio es operada casi exclusivamente por extranjeros que ni siquiera viven en embarcaciones, y sólo sirve para beneficiarse a ellos mismos y a los negocios ilegales que manejan estos extranjeros y a sus amigos, en detrimento de otros marineros además de los mexicanos.

La infraestructura más destructiva implementada por estos extranjeros es, por mucho, La API existe para beneficiar a los extranjeros a expensas de los mexicanos. La API fue fundada por un extranjero y atiende las necesidades de éste y otros extranjeros usurpando la Constitución mexicana y cediendo tierras del mar a extranjeros. La API es tan corrupta que es una institución de corrupción que le hace más daño a México de lo que beneficia. Por lo tanto, la API debe ponerse en manos mexicanas y bajo el control mexicano. La API debe ser nacionalizada y sugeriría que se ponga bajo el control de la Marina hasta que se pueda formar una institución gubernamental adecuada. Sugiero además la reubicación geográfica de toda la administración a ubicaciones aleatorias de la API para disminuir significativamente el potencial de corrupción.

Un ejemplo muy evidente de la influencia indebida de los extranjeros en México es la ley marítima de México, que es ampliamente criticada como una broma entre los marineros y los marinos mercantes. La Bahía de La Paz está contaminada por embarcaciones hundidas y abandonadas porque estos extranjeros querían asegurarse de poder venir a La Paz y no preocuparse de que sus embarcaciones fueran robadas por estafas de salvamento. Pero en cambio, tiene una situación en la que tiene que esperar diez años para importar un barco hundido, debido a cómo están escritas e interpretadas estas leyes.

Por tanto, sugiero que se reinterprete la ley. Ningún juez en México estará de acuerdo en que las leyes de México requieren un proceso de 10 años para importar un barco hundido. Según las normas internacionales, y como se entiende en las industrias marítimas, un buque hundido no es un buque hasta que se rescata y repara. Por lo tanto, todas las embarcaciones que cumplan con las definiciones internacionales de salvamento deben ser certificadas como tales por la Armada de México y tratadas como tales, y la reclamación de propiedad solo se satisface después de la reclamación de salvamento. De esta manera, un mexicano puede reclamar el rescate de un barco hundido, y no tener que importar el barco, y puede reparar y poner en servicio inmediatamente el barco como un barco mexicano. Si bien; esto abre la posibilidad de corrupción, eso se ve atenuado por el requisito de certificación y la participación de la Armada en el proceso, dejándolo en manos de la Armada de México, en lugar de los extranjeros. También es más importante que las leyes de México no desalienten el salvamento para evitar el abandono de embarcaciones por parte de extranjeros.

El mayor problema que afecta a los marineros al traer sus negocios a La Paz, es el costo de los servicios marítimos aquí, especialmente los puertos deportivos y los astilleros. Los puertos deportivos y los astilleros aquí son caros, si no más, que los puertos deportivos y los astilleros en los Estados Unidos de América; sin embargo, estos puertos deportivos y astilleros no ofrecen la calidad de los servicios que ofrecen sus contrapartes estadounidenses. La razón de esto es simple: los fletes marítimos no regulados significan que el dinero de estos fletes no se contabiliza adecuadamente y, por lo tanto, los astilleros y los puertos deportivos obtienen su parte al aumentar el costo de sus servicios. En cambio, lo que debería suceder es lo que sucede en todos los demás lugares del mundo: los charters deben pagar las tarifas de embarque para sus clientes y registrar el charter con la autoridad correspondiente.

Por lo tanto, sugiero que todos los puertos deportivos y operadores turísticos sean obligados a registrar sus recorridos, incluido un manifiesto de pasajeros, por nombre y con los documentos de identificación adecuados, y que los puertos deportivos que albergan estos botes también se registren y paguen una tarifa por persona, que puede ser cobrado por los puertos deportivos como tarifa de embarque. Las embarcaciones que operan chárteres son empresas comerciales y, por lo tanto, deben ser tratados como tales en los puertos deportivos donde están atracados los barcos no comerciales. De esta manera, el SAT puede estar seguro de recaudar todos los ingresos de los viajes charter, y la Marina puede estar al tanto en todo momento, de quién está en qué barco para el turismo marino, en caso de situaciones de emergencia.

También sugeriría la incautación de Cantamar a la familia Aguilar. La propiedad es administrada, por su propio sistema de admisión, como un medio para lavar dinero y complacencias de influencias. Por lo tanto, la propiedad se administra como una empresa criminal que daña de hecho a la industria del turismo marino, y también está documentada como contaminante del medio ambiente, como se puede ver en: <http://dispenser.info/Galleries/Cantamar/CantamarGallery.html>. Debido a que la propiedad fue ganada al mar, técnicamente pertenece a la Marina y sería operada bajo un contrato con API. Ese contrato ha sido violado con tanta frecuencia y flagrancia, que se niega por completo.