Julio 2025

El mega petrolero Champ (IMO 9166687) estaba encallado en Pakistán en 2013, listo para ser desguazado luego de cumplir su vida útil. Reapareció años después como tanquero furtivo y ahora trasiega crudo venezolano.
Foto: ShipSpotting.com

LAS RUTAS OCULTAS DEL CRUDO VENEZOLANO:

flotas fantasma y evasión de sanciones

Los barcos de flotas fantasmas que evaden sanciones internacionales llegan a diario a aguas de Venezuela en busca del petróleo que llevan a China y otros países asiáticos. Nada parece detenerlos y ni siquiera tienen que llegar a puerto para ser cargados con miles de barriles de crudo.

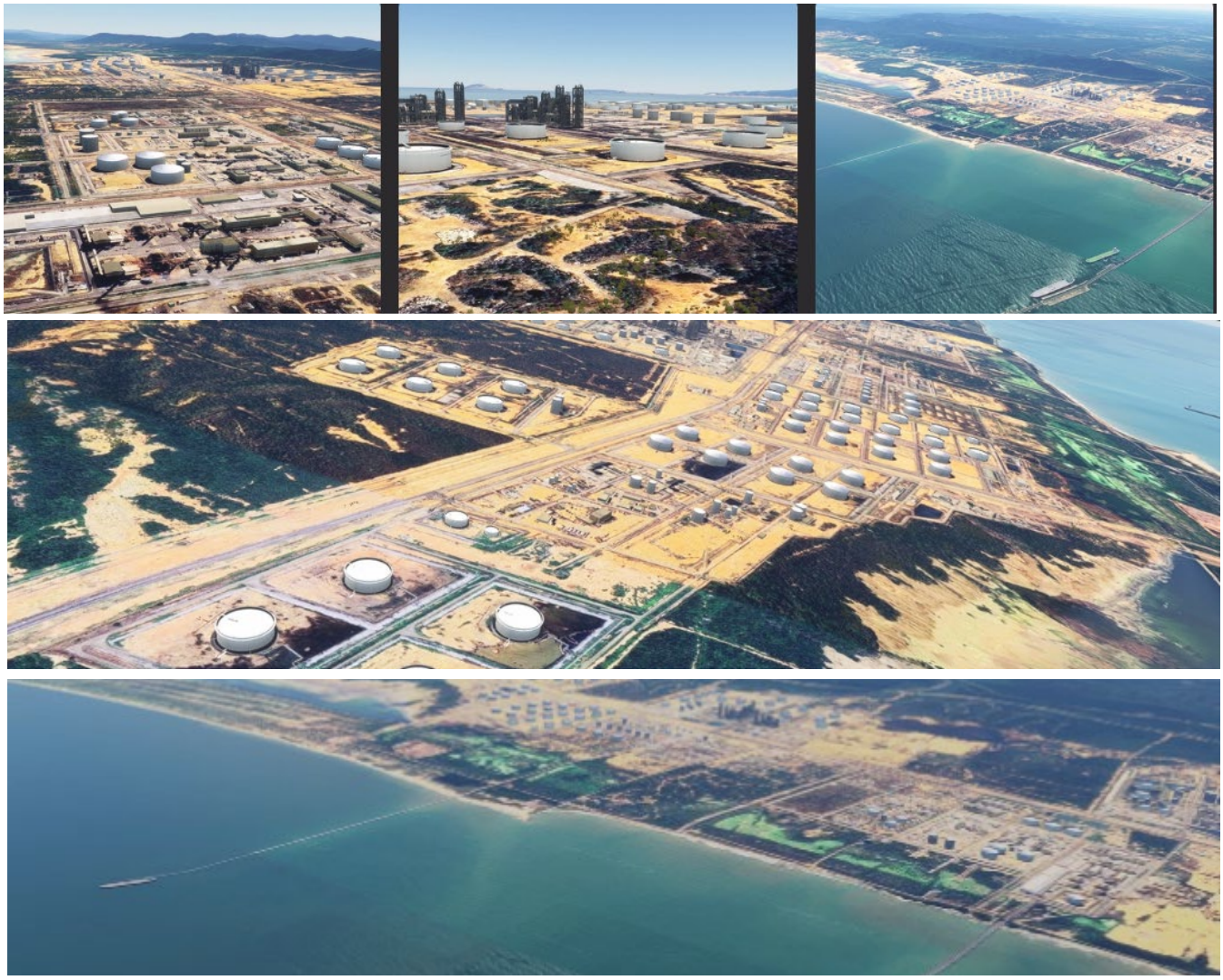
El Cape Balder, un tanquero que se suponía desguazado desde hace tres años, ha llegado a las cercanías de la terminal de la refinería de Amuay, una instalación de Petróleos de Venezuela (Pdvsa) que está ubicada en el occidente de Venezuela, por lo menos dos veces entre mayo y junio de este año. En ningún caso se ha devuelto al otro lado del mundo con las bodegas vacías. Sus 81.000 toneladas de capacidad para transportar hidrocarburos hablan del tamaño del negocio ilícito que se hace con el petróleo venezolano de exportación.

Siempre con la señal de ubicación apagada o simulada, el Cape Balder es uno de los asiduos visitantes de la zona portuaria de Amuay que se anclan en pleno mar abierto, en el límite entre aguas de Venezuela y Aruba o Curazao. Allí esperan hasta que haya una oportunidad para recibir crudo proveniente del Centro de Refinación de Paraguaná, integrado por las refinerías de Amuay y Cardón, a través de algún buque intermediario.

Esta modalidad, conocida como *ship-to-ship* (STS) o buque a buque, es ampliamente utilizada en las operaciones de trasiego furtivo o ilegal para eludir las sanciones impuestas a Pdvsa por la Oficina de Control de Activos en el Extranjero (OFAC) del Departamento del Tesoro de Estados Unidos. Pero no se trata de un caso único. Las llamadas "flotas oscuras" de Rusia e Irán suelen trasegar petróleo de esa manera en aguas internacionales.

Ejemplo de la modalidad *ship-to-ship* buque a buque.

El uso del STS para operaciones furtivas con el petróleo venezolano se empezó a detectar tanto en aguas nacionales como cerca de puertos de Malasia y Singapur[1] para los envíos a China. Con la vigorización de las sanciones impuestas en 2019 a Venezuela y el levantamiento de las que la OFAC dictó contra navieras griegas a mediados de 2020, la transferencia buque a buque aumentó en las cercanías de la terminal local de Amuay, así como en las de la Complejo Petroquímico General de División José Antonio Anzoátegui, también conocido como Jose, ubicado al oriente de Venezuela.

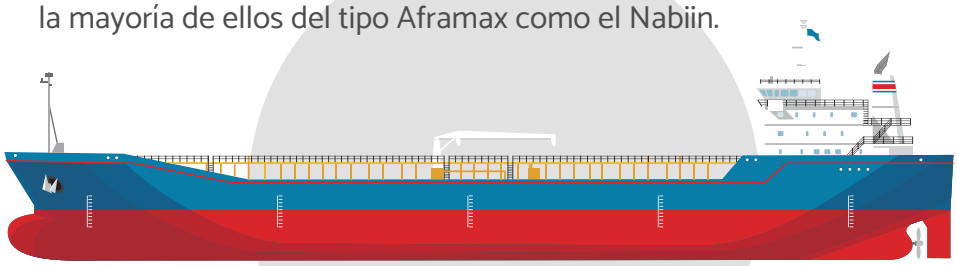


Imágenes referenciales del Complejo Petroquímico General de División José Antonio Anzoátegui. Fotos Flightsim.to

1 *Greek shipowner lifts Venezuelan crude after sanctions deletion.* Lloyd's List Intelligence. 01/12/2020. https://www.lloydslist.com/LL1134937/Greek-shipowner-lifts-Venezuelan-crude-after-sanctions-deletion

El modus operandi de las flotas oscuras

En noviembre de 2024, S&P Global calculó que **113 tanqueros habían sido empleados para el transporte furtivo** de petróleo venezolano[2], la mayoría de ellos del tipo Aframax como el Nabiin.



En conjunto, **la capacidad de esa flota es de 14 millones de toneladas de crudo**. Compárense estos datos con los que la compañía de inteligencia marítima estima para Irán y Rusia: 155 y 586 navíos de las flotas oscuras, respectivamente.

Como la describe Elisabeth Shaw, del Atlantic Council, una flota oscura no es una flota oficial de algún país[3]. Se trata entonces de una "colección de navíos" con estas características: Tienen una propiedad y una gestión opacas, navegan sin estándares de aseguramiento; son barcos viejos, en mal estado, sin mantenimiento regular ni suficientes medidas de seguridad, que después de 20 años de vida útil[4] han debido ser sacados de circulación y desguazados; a menudo cambian de registro y bandera, y casi siempre navegan bajo pabellones "de conveniencia"; y por lo demás, frecuentemente incurren en el delito de *spoofing*[5], cuando manipulan su señal de identificación automatizada, "el sistema de navegación obligatorio en todos los buques comerciales para la seguridad del tráfico marítimo".

2 *FACTBOX: Global shadow tanker fleet moves growing volumes of sanctioned oil.* S&P Global. 11/11/2024. https://www.spglobal.com/commodity-insights/en/news-research/latest-news/crude-oil/111124-factbox-global-shadow-tanker-fleet-moves-growing-volumes-of-sanctioned-oil?

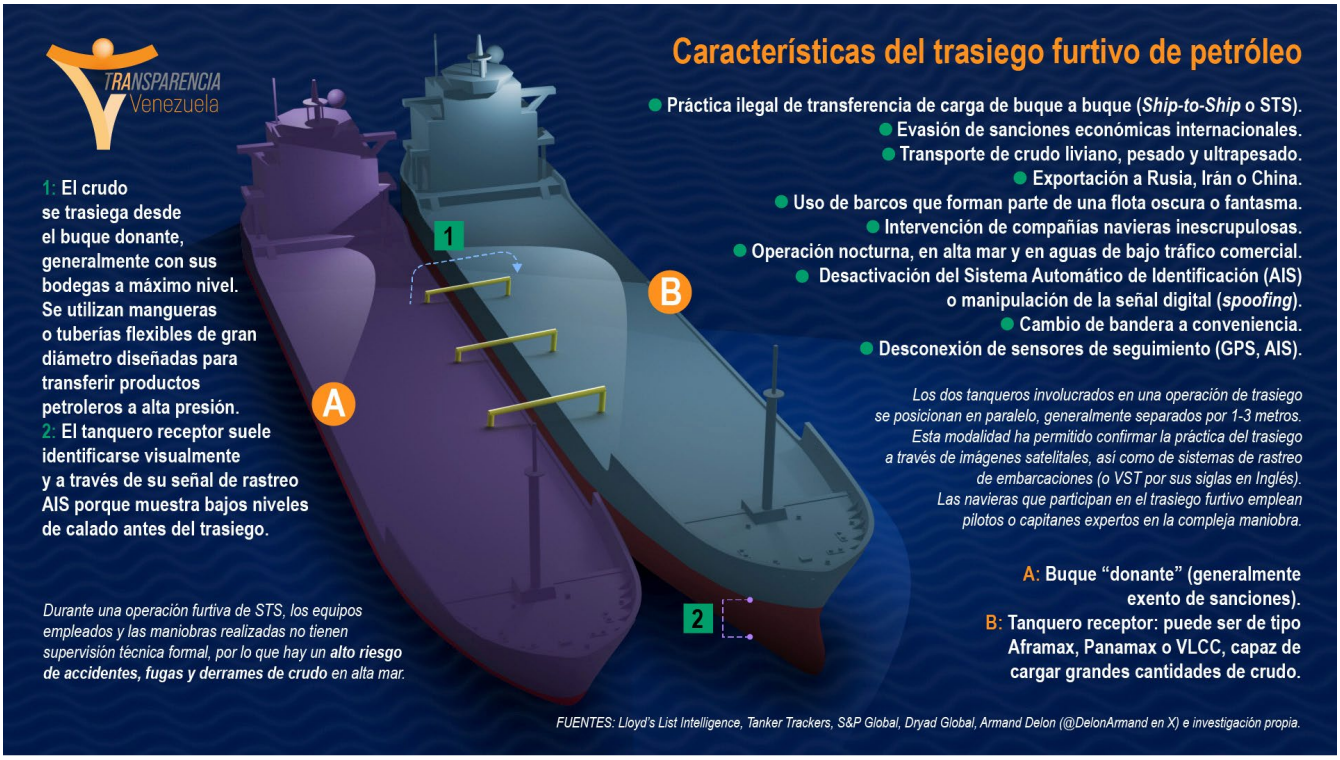
3 *The threats posed by the global shadow fleet–and how to stop it.* Atlantic Council. 06/12/2024. https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/report/the-threats-posed-by-the-global-shadow-fleet-and-how-to-stop-it/

4 De acuerdo con los requisitos flexibles del Registro Internacional de Buques de la Unión de las Comoras, "los buques de más de 20 años pueden ser aceptados (...), a reserva de una inspección previa al registro realizada por un inspector de abanderamiento". bihlyumov.com/annual-flag-state-inspections/

5 La empresa estadounidense Winward, que ofrece al sector industrial marítimo asesoría basada en inteligencia predictiva, afirma que el spoofing en el ámbito naviero se refiere a la suplantación de la identidad de un barco al manipular los datos del AIS –que puede ser analógico o digital– para burlar los sistemas de vigilancia en puertos, aguas nacionales e internacionales. "Los falsificadores pueden crear situaciones engañosas o peligrosas emitiendo información falsa, como alterar la identidad, posición o velocidad de un buque". Esta práctica maliciosa a menudo la ejecutan los llamados "barcos zombis", esos que utilizan la identidad de un buque desguazado para evadir controles y sanciones al realizar operaciones ilícitas. Las flotas oscuras como la de Rusia e Irán, y también las que transportan ilícitamente el petróleo venezolano, emplean esta técnica durante la mayor parte del trayecto de sus tanqueros de un puerto a otro. https://windward.ai/glossary/what-is-ais-spoofing/

La OFAC ha calificado la práctica clandestina del *ship-to-ship* como uno de los mecanismos que Irán y otros países sancionados, incluyendo a Venezuela, han utilizado para saltarse las medidas restrictivas de Estados Unidos: "Las sucesivas transferencias STS (...) constituyen un importante factor de riesgo para la evasión de sanciones, especialmente cuando estas operaciones se realizan también de noche, en aguas inseguras, cerca de jurisdicciones sancionadas, terminales o refinerías, o implican a un buque con datos del Sistema de Identificación Automática (AIS)[6] inexistentes o manipulados".

En las cercanías del puerto oriental de Jose, en el estado Anzoátegui, estas prácticas también son frecuentes. El pasado 16 de junio, los supertanqueros Champ y Latitude se acoplaron cerca del cayo El Borracho, al noroeste del morro de Puerto La Cruz, para una transferencia de crudo procedente de la terminal de Jose.



6 Los transpondedores AIS transmiten la posición de un buque, su número de identificación y otros datos sobre el mismo. Estos sistemas marítimos AIS transmiten información estática, dinámica y a lo largo de la ruta de una embarcación. Aunque en general no se puede modificar por parte de un buque furtivo, hay otra forma de ubicar su posición. El GNSS es una red de satélites que emite información horaria y orbital. Se utiliza para navegar y medir la posición de un objeto. El GNSS cuantifica la ubicación, la velocidad y la fijación de tiempo de una embarcación, incluso el nivel de calado de un navío, por lo que es posible saber de forma aproximada cuál es el volumen ocupado de su capacidad de carga.

Banderas de conveniencia

Transparencia Venezuela en el Exilio hizo un rastreo de las actividades de al menos 15 embarcaciones sospechosas de acciones furtivas en aguas territoriales del país, entre el 15 y el 30 de junio de 2025. La mitad de ellas tienen algo en común: están registradas con bandera de las Islas Comoras, país de África oriental.

La flexibilidad burocrática del registro de embarcaciones le ha dado al pequeño archipiélago africano una reputación indeseada. Muchos de los buques de carga y transporte petrolero que llevan su bandera han sido adquiridos por compañías navieras extranjeras involucradas en operaciones marítimas para eludir sanciones.

La llamada "Ghost Armada" o armada fantasma de Irán utiliza frecuentemente navíos con bandera de Comoras, así como de Islas Cook, Palau, Gabón y Barbados. Solo en 2024, la ONG *United Against Nuclear Iran* ("Unidos contra Irán nuclear") detectó la adición de 22 tanqueros con insignia comorana a la flota furtiva que transporta petróleo de Irán[7], evadiendo sanciones.

Una prueba de las ventajas competitivas de Comoras para el registro de buques petroleros es la campaña de promoción que mantiene desde sus oficinas en India la Comoros Shipping Services Ltd[8], que se precia de ser la única entidad autorizada por la Administración Marítima de la Unión de las Comoras[9] para la certificación de embarcaciones bajo la bandera del archipiélago.

7 July 2024 Iran Tanker Tracker. United Against Nuclear Iran. 01/08/2024. https://www.unitedagainstnucleariran.com/blog/july-2024-iran-tanker-tracker

8 Registration of Ships. Comoros Shipping Services. https://www.comorosshipping.com/registration-of-ships.php

9 The Union of Comoros Maritime Administration. bihlyumov.com/

Otras compañías publicitan de igual modo los beneficios de abanderar buques en Comoras para "armadores que buscan un registro asequible y flexible" a través de las oficinas autorizadas por la autoridad marítima comorana en Omán, Chipre o incluso desde Londres, como también hacen las firmas de servicios corporativos A.R. Shipping Services F.Z.C.[10] y la AGPLaw Co[11], ambas de Emiratos Árabes Unidos.

Analistas de riesgo del sector naviero explican que los gobiernos de los paraísos regulatorios, generalmente en países pequeños y pobres, reciben grandes cantidades de dinero por el registro flexible de navíos petroleros al servicio de las flotas oscuras de Rusia, Irán y Venezuela. Hieronymus Bosch, de Baird Maritime, publicó en septiembre de 2024 que las Islas Marshall se habían beneficiado con 11 millones de dólares por el registro de una bicoca de 4.231 embarcaciones solo el año anterior[12].

"Los registros de la Flota Oscura", dijo Bosch, "son completas cajas negras, mucho menos transparentes que los de las Islas Marshall. No está claro cómo se benefician los Estados del abanderamiento de petroleros viejos y peligrosos, ni quién se beneficia de las empresas privadas que gestionan muchos de los registros". También aseveraba que "Comoras tiene una pésima reputación como bandera", recomendando que los países a donde llegan navíos registrados por autoridades flexibles o promiscuas deberían fijarse "en el valor que banderas como Gabón y Comoras añaden en sus respectivos puertos y aguas".

TANQUEROS FURTIVOS OBSERVADOS EN AGUAS DE VENEZUELA | 15-30 DE JUNIO, 2025

NOMBRE ACTUAL	BANDERA	IMO	TIPO	PUERTO CERCANO	DIMENSIONES | TONELAJE | CALADO
VARADA BLESSING	Islas Comoras	9039626	VLCC	Jose	332 x 58 metros; 156 mil toneladas; calado máximo: 25 metros
JACINDA	Panamá	9174610	Panamax	Amuay	183 x 32 metros; 28 mil toneladas; calado máximo: 15 metros
PETROGARUDA	Islas Comoras	9248837	Panamax	Amuay	250 x 44 metros; 62 mil toneladas; calado máximo: 18 metros
VIEIRA	Gabón	9234654	VLCC	Amuay	330 x 60 metros; 161 mil toneladas; calado máximo: 25 metros
LONGEVO	Panamá	9182306	VLCC	Amuay	333 x 60; 159 mil toneladas; calado máximo: 25 metros
ALICE	Islas Marshall	9709087	VLCC	Amuay	330 x 60 metros; 154 mil toneladas; calado máximo: 25 metros
SINAR G	Panamá	9323364	Panamax	Amuay	195 x 32 metros; 30 mil toneladas; calado máximo: 15 metros
CHAMP	Islas Comoras	9166687	VLCC	Jose	335 x 58 metros; 157 mil toneladas; calado máximo: 25 metros
LATITUDE	Islas Comoras	9217981	VLCC	Jose	335 x 58 metros; 157 mil toneladas; calado máximo: 25 metros
EKTA	Palau	9073050	VLCC	Amuay y Jose	332 x 58 metros; 156 mil toneladas; calado máximo: 25 metros
COLON	Tanzania	9503574	Panamax	Amuay	250 x 44 metros; 63 mil toneladas; calado máximo: 18 metros
CAPE BALDER	Islas Comoras	9187239	Aframax	Amuay	274 x 48 metros; 81 mil toneladas; calado máximo: 25 metros
TAILWINDS	Panamá	9280354	Panamax	Amuay y Jose	228 x 32 metros; 38 mil toneladas; calado máximo: 15 metros
NABIIN	Liberia	9251585	Panamax	Amuay	243 x 42 metros; 56 mil toneladas; calado máximo: 18 metros
VERONICA	Guyana	9256860	Panamax	Amuay	249 x 44 metros; 61 mil toneladas; calado máximo: 18 metros

VTS USADOS PARA EL MONITOREO: *Marine Traffic, Vessel Finder, Vessel Tracker* | Información adicional: @DelonArmand (X).

10 Reliable Ship Registration in GCC and Oman. https://arshipsreg.com/ship-registration-oman/

11 Comoros Ship Registration. AGP Law. https://www.agplaw.com/shipping/global-ship-registration/comoros-ship-registration/

12 *COLUMN | Taking on the dark tanker fleet, part III: Palau, the Cook Islands and the Swedbank precedent; Frontline explains two-tier tanker market [Offshore Accounts].* Baird Maritime. 01/09/2024. https://www.bairdmaritime.com/security/incidents/piracy/column-taking-on-the-dark-tanker-fleet-part-iii-palau-the-cook-islands-and-the-swedbank-precedent-frontline-explains-two-tier-tanker-market-offshore-accounts

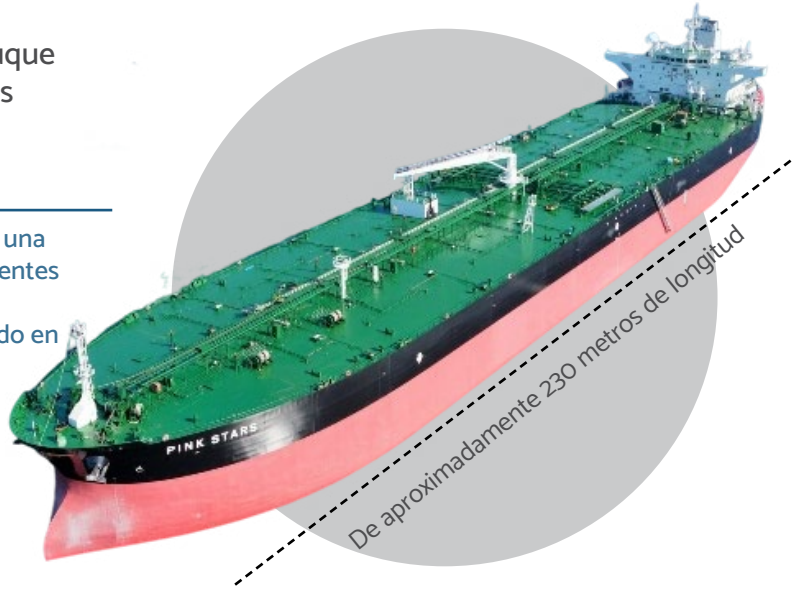
¿Quiénes relevaron a los operadores griegos?

Hace cinco años, la firma Lloyd's List Intelligence, especializada en inteligencia y rastreo para la industria marítima comercial, apuntaba un dato revelador sobre el uso de embarcaciones de propiedad oscura que navegan con banderas de paraísos regulatorios. El tanquero tipo Aframax[13] Nabiin, que para el momento en que se preparaba este reporte estaba anclado en el estrecho de Maracaibo, era propiedad de una compañía de El Pireo, ciudad de Egeo, presuntamente vinculada a la familia naviera griega Gotsis y había sido "uno de los seis señalados por Estados Unidos por incumplir las sanciones impuestas a Venezuela en mayo y junio (de 2020)".

El Aframax es un tipo de buque para carga de hidrocarburos

Capacidad de transporte entre **55.000 y 80.000 toneladas.**

Según datos públicos de Lloyd's, una veintena de tanqueros pertenecientes a navieras griegas han estado relacionados con la carga de crudo en terminales portuarias venezolanas y en operaciones de transferencia buque a buque (STS).



Algunos de los tanqueros operados inicialmente por la familia de navieras de El Pireo y Atenas[14] fueron vendidos a otros operadores griegos a partir de junio de 2020, tras el levantamiento de sanciones estadounidenses[15]. Un reporte de Dryad Global, otra compañía británica de inteligencia naviera, apuntaba a la empresa Edge Maritime como uno de ellos, aunque los demás no han podido ser identificados. La publicación también refería que la decisión de varias compañías navieras de cesar el transporte de crudo venezolano se debió a una exigencia de la Unión de Armadores Griegos, con el fin de evitar nuevas sanciones de la OFAC.

13 El Aframax es un tipo de buque para carga de hidrocarburos de aproximadamente 230 metros de longitud y capacidad de transporte entre 55.000 y 80.000 toneladas. Las otras clases de tanqueros son el MR o Médium Range, de no más de 180 metros de eslora y un máximo de 55.000 toneladas; el Panamax, un poco más pequeño que el Aframax; el Suezmax, también conocido como supertanquero, con unos 285 maros entre proa y popa y una capacidad de 125.000 a 200.000 toneladas de carga; y el descomunal VLCC o Very Large Crudo Carrier, habilitado para transportar más de 200.000 toneladas de crudo en sus 330 metros de longitud.

14 *Greek tanker owners in apparent Venezuela U-turn.* Lloyd's List Intelligence. 10/06/2021. https://channel16.dryadglobal.com/greek-tanker-owners-in-apparent-venezuela-u-turn

15 *Revocation of Venezuela-related General License; Venezuela-related Designations Removals.* US Department of Treasury. 07/02/2020. https://ofac.treasury.gov/recent-actions/20200702

El Nabiin se llamaba Euroforce mientras estuvo bajo control de Romina Maritime Co. Inc.[16] y navegaba con registro de Liberia. La opacidad general de los procesos de adquisición y registro de buques petroleros hace muy complicado saber quiénes son los propietarios actuales de ese buque y los demás de bandera comorana usados hoy para evadir las sanciones a Pdvsa. Dryad Global reportó en 2021 que "siete petroleros vendidos por algunas de las familias griegas más prominentes a compradores misteriosos fuera del país entre octubre de 2020 y abril también se destinaron inmediatamente a rutas venezolanas".

Para entonces, "los armadores griegos transportaban el 80 % de los cargamentos venezolanos, desafiando las sanciones unilaterales estadounidenses impuestas por primera vez a principios de 2019 al sector petrolero y naviero del país", indica la publicación de Dryad Global. Ello condujo a que la OFAC, al inicio de la presidencia de Joe Biden, sancionara a las operadoras marítimas griegas Chemnav Shipmanagement, Dynacom Tankers, Thenamaris y NGM Energy. Sin embargo, las sanciones fueron levantadas poco tiempo después de que las cuatro navieras aceptaran colaborar con el gobierno estadounidense absteniéndose de transportar petróleo venezolano.

La compañía insignia de la familia naviera griega Gotsis es Eurotankers Inc., propietaria de al menos 60 tanqueros[17]. El Euroforce –hoy Nabiin– fue sancionado a principios de 2020 por el gobierno de Biden. Su posterior venta y registro en Comoras como respuesta al levantamiento de las sanciones contra la embarcación y el armador se hizo de modo muy discreto, sin dejar rastros hasta hoy. Eurotankers ha tenido preferencia por las facilidades de registro que ofrecen las autoridades de las Comoras, Liberia, Panamá y las Islas Marshall.

La compañía insignia de la familia naviera griega Gotsis es Eurotankers Inc., propietaria de al menos 60 tanqueros. Fotos Eurotankers.

Varios analistas expertos en asuntos comerciales marítimos estiman que al menos 8 de los barcos sancionados entonces fueron revendidos a navieras que suelen registrar los tanqueros en Islas Comoras, Palau, Islas Marshall, Bahamas, Liberia, Gabón, Vietnam e incluso Panamá.

16 Treasury Targets Sanctions Evasion Network Supporting Corrupt Venezuelan Actors. US Department of Treasury. 18/06/2020. https://home.treasury.gov/news/press-releases/sm1038

17 Eurotankers Inc. https://www.shipvault.com/company-details?id=15426

El trasiego ilegal en contexto de sanciones

En enero de 2019 la OFAC sancionó Pdvsa y en abril de ese mismo año extendió esa medida a más de cuarenta embarcaciones de la estatal y a varias empresas que prestan servicios de transporte.

Estas medidas tienen impacto en toda la cadena de producción. Respecto a la fase de transporte y comercio internacional, las prohibiciones de intercambios no solo aplican en el país que sanciona, estas designaciones disuaden a entidades extranjeras (gobierno y empresas) de transportar petróleo pues navieras temen la incautación de buques si transportan crudo sancionado. Asimismo, existe una tendencia a dejar de financiar y otorgar pólizas a cargamentos ante el rechazo de aseguradoras internacionales como Lloyd's para darle cobertura a buques y empresas sancionados. Por estas razones muchos puertos internacionales no están dispuestos a recibir el crudo venezolano. Quienes violan las restricciones enfrentan bloqueos financieros y judiciales.

Luego de la entrada en vigor de las sanciones en 2019, los espacios de almacenamiento de crudo en Venezuela llegaron a su límite máximo, tanto en oriente –especialmente el terminal de Jose y la unidad flotante de almacenamiento y descarga FSO Nabarima, anclada al sureste de la península de Paria[18]–, como en occidente (Bajo Grande y Ulé), lo que forzó recortes de producción y generó cuellos de botella[19]. En el caso del Nabarima incluso hubo alertas por una potencial catástrofe ambiental.

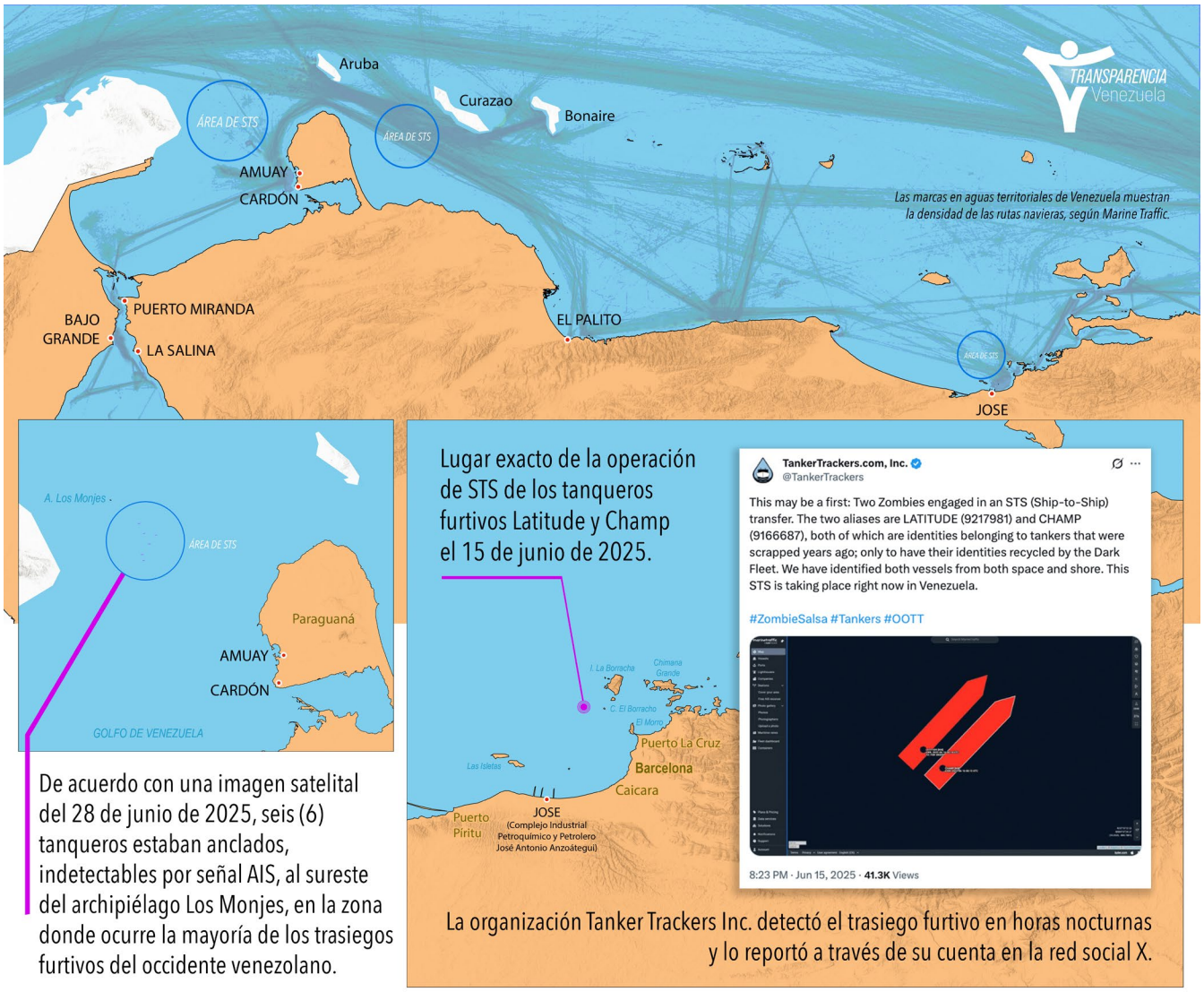
Unidad flotante de almacenamiento y descarga FSO Nabarima

18 *Sign of Venezuela's Oil Collapse Is Storage Surge.* Bloomberg. 23/10/2020. https://energy-analytics-institute.org/2020/10/23/sign-of-venezuelas-oil-collapse-is-storage-surge/

19 *Pdvsa, Eni weigh options to transfer oil from idled facility amid risks.* Reuters. 03/09/2020. https://www.reuters.com/article/markets/currencies/pdvsa-eni-weigh-options-to-transfer-oil-from-idled-facility-amid-risks-idUSKBN25T2XW/

Tener que limitar la producción petrolera ya bastante contraída y enfrentar dificultades para comercializar y cobrar el crudo que aporta más de 90% de las divisas en Venezuela, así como más de 70% de los ingresos fiscales, convierte en medular las actividades de trasiego de crudo entre tanqueros.

Una vez hechos los trasiegos se renombra el crudo y cambia su origen a países como Malasia, Singapur o más recientemente a Brasil, para ser entregados a pequeñas refinerías de la provincia de Shandong y la costa oriental de China. Este comercio implica pérdidas significativas para el Estado venezolano por el aumento de los costos logísticos y los descuentos en el precio, además de que potencia los riesgos de abuso de poder de quienes participan puesto que están forzados a actuar en secreto.



FUENTES: Marine Traffic, Tanker Trackers, ESA.

Transparencia marítima

La empresa Maritime Data[20], que documenta de modo independiente a más de 240.000 entidades privadas y públicas relacionadas con el registro de embarcaciones, afirma que la disponibilidad de información sobre la propiedad de los buques es "un componente clave de la responsabilidad corporativa" al permitir que se pueda determinar "quién es el propietario registrado de un buque determinado, así como identificar a su beneficiario efectivo".

De acuerdo con Maritime Data, la transparencia en las operaciones de transporte marítimo permite "rastrear a los principales responsables de las acciones o el comportamiento de un buque".

Al analizar el comportamiento furtivo de un buque petrolero es importante diferenciar los distintos niveles de la propiedad y la gerencia de una embarcación, un asunto que involucra a múltiples factores: desde el propietario final o beneficiario final; el propietario registrado –que puede ser un intermediario–; el fletador del barco; el director técnico de la flota; hasta llegar al operador –usualmente una compañía independiente del verdadero propietario del navío.

¿En posición anotadora?

Mientras se desarrollaba este reporte, los servicios de rastreo de barcos a través de Internet daban cuenta de que el otrora sancionado petrolero Nabiin llevaba cuatro días anclado junto al canal de navegación del lago de Maracaibo, en las cercanías de Puerto Miranda, con mínimo movimiento. Pero no era para ese momento el único a la espera de un potencial embarco por trasiego en aguas del occidente de Venezuela.

El buque Veronica –código IMO[21] 9256860– es propiedad de PSB Leasing LLC, subsidiaria del banco estatal ruso Promsvyazbank. El Departamento del Tesoro de Estados Unidos le impuso sanciones en 2022 como respuesta a la ocupación en los territorios ucranianos de Donetsk y Luhansk por parte de Rusia. Para el momento en que se preparaba este reporte, el Veronica estaba anclado en aguas limítrofes con Aruba, al noroeste de la península de Paraguaná, desde que llegó el 19 de junio.

Posiblemente se encuentra allí en espera de una oportunidad para la transferencia vía STS de miles de barriles de crudo despachados desde la terminal de Amuay. Como también podrían haberlo hecho las seis naves que el 28 de junio de 2025, al cierre de este reporte, aparecían en una imagen satelital de la Agencia Espacial Europea[22], al sureste del archipiélago Los Monjes y sin que hubieran sido detectadas por los sistemas de posicionamiento global.

20 *Beneficial Owners, Registered Owners, Charterers - What is Vessel Ownership Data?* Maritime Data. 26/10/2022. https://www.maritimedata.ai/post/what-is-vessel-ownership-data

21 Registro de navíos a través de la Organización Marítima Internacional (IMO, siglas en inglés), agencia de Naciones Unidas que supervisa la seguridad y el control de las embarcaciones en todo el mundo.

22 La imagen puede verse aquí: https://link.dataspace.copernicus.eu/24io

transparenciave.org

@nomasguiso

@NoMasGuiso

TransparenciaVenezuela

TransparenciaVenezuela