

Buques fantasma y sancionados: pilares del negocio petrolero de Maduro en jaque por Trump

La incautación del petrolero Skipper frente a las costas venezolanas fue el punto de quiebre visible de un proceso que venía acumulando señales desde hace meses. [La orden del presidente de Estados Unidos, Donald Trump](#), de imponer un bloqueo «total y completo» a los petroleros sancionados que entran y salen de Venezuela eleva el conflicto a otro nivel: ya no se trata solo de sanciones financieras, sino de interdicción marítima directa sobre **el principal mecanismo usado para mover crudo venezolano fuera del radar**.

Este martes, [la agencia Reuters](#) reportó que **los descuentos en los precios del crudo Merey -petróleo de referencia venezolano- con destino a China, se han ampliado hasta 21 dólares por barril** por debajo del precio de referencia del Brent, como reflejo del creciente costo de una «cláusula de guerra» solicitada por los propietarios de buques para protegerse de intercepciones, retrasos o flujos desviados debido a la continua presencia militar estadounidense en el Caribe. La nota menciona que los cambios comenzaron a darse luego de la incautación del buque sancionado Skipper, un superpetrolero sancionado desde 2022, que transportaba crudo venezolano y navegaba bajo bandera falsa de Guyana, país que negó de inmediato cualquier vínculo con la nave.

Un buque que navega con bandera falsa queda sin el amparo jurídico de un Estado y pierde respaldo frente a disputas internacionales. En el caso de Venezuela, el reclamo fue mediante un comunicado pero no puede escalar: no es un buque de su flota ni de su registro. Más nadie se quiso retratar reclamando por un barco de operaciones opacas.

Los registros marítimos ubican la propiedad del [Skipper](#) en Triton Navigation Corp., con sede en las Islas Marshall —un paraíso fiscal—, mientras que su operación aparece a nombre de Thomarose Global Ventures Ltd., registrada en Nigeria. Detrás de esa estructura está un empresario ruso, Viktor Sergiyovitch Artemov, nacido en Ucrania, señalado como el controlador de esta red de tanqueros.

El buque, antes llamado Adisa, fue sancionado por el Departamento del Tesoro de Estados Unidos en 2022 por su

participación en el contrabando de petróleo iraní y venezolano. Es decir, cuando entró a aguas venezolanas y cargó crudo, lo hizo ya como activo sancionado, con historial documentado de operaciones ilegales.

	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre
TOTAL	92	120	110	112	98
Buques identificados	68	91	81	88	81
d/c Sancionados y Furtivos	12	17	18	24	23
Sin identificación IMO*	24	29	29	24	17

Fuente: Transparencia Venezuela en el exilio a partir de los datos de Vesselfinder, Marine Traffic e imágenes satelitales.
* Buques que mantuvieron sus señales AIS apagadas. En septiembre se observó hasta el día 18 y en noviembre hasta el día 21.

El viaje más reciente del Skipper ilustra bien el método. Venía de Irán, entró a Venezuela para cargar crudo pesado Merey en Puerto José, declaró Cuba como destino y, una vez en ruta, cambió de dirección hacia Asia, con sospechas fundadas de que el destino final era China.

Según datos internos de Pdvsa citados por fuentes del sector al [New York Times](#), el petrolero Skipper zarpó de Venezuela el 4 de diciembre con cerca de dos millones de barriles de crudo pesado, con destino declarado al puerto cubano de Matanzas. Dos días después de su salida, el buque transfirió una fracción mínima de la carga –unos 50.000 barriles– al tanquero Neptune 6, que continuó rumbo al norte hacia Cuba, de acuerdo con información de la firma de seguimiento marítimo Kpler. **Tras esa operación, el Skipper cambió de rumbo y navegó hacia el este, en dirección a Asia, con la mayor parte del crudo aún a bordo,** según confirmó un funcionario estadounidense con conocimiento del caso.

Ese desvío no es una improvisación. Es parte del esquema. El petróleo sale de Venezuela bajo el paraguas de acuerdos de cooperación con Cuba, sin pagos directos visibles. [Una fracción del crudo sí llega a la isla.](#) El resto entra en el circuito de reventa internacional, usando esta flota de tanqueros oscuros, con intermediación cubana y asiática, y fuera de los canales regulares de Pdvsa.

Para que el sistema funcione, [los barcos deben desaparecer](#). Literalmente. El Sistema de Identificación Automática (AIS), obligatorio para buques de este tamaño, es apagado durante días o semanas. En otros tramos, los datos son

falseados, mostrando ubicaciones en puertos donde el buque nunca estuvo.

En el caso del Skipper, los datos públicos mostraban largos vacíos de señal. **Imágenes satelitales confirmaron su presencia en terminales venezolanas mientras oficialmente figuraba frente a las costas de Guyana,** [confirmó BBC Verify.](#)



La flota fantasma no es una hipótesis

Desde hace meses, Transparencia Venezuela viene documentando este patrón. En julio de 2025, la organización identificó 92 tanqueros en puertos y áreas cercanas a terminales de Pdvsa. **Al menos 24 operaban con señales apagadas u ocultando su identidad. Doce fueron catalogados como buques furtivos.**

También detectó seis operaciones de trasiego cerca de Amuay y una presencia dominante de banderas de conveniencia: Panamá, Comoras, Islas Marshall, Malta. No es casualidad. Son registros

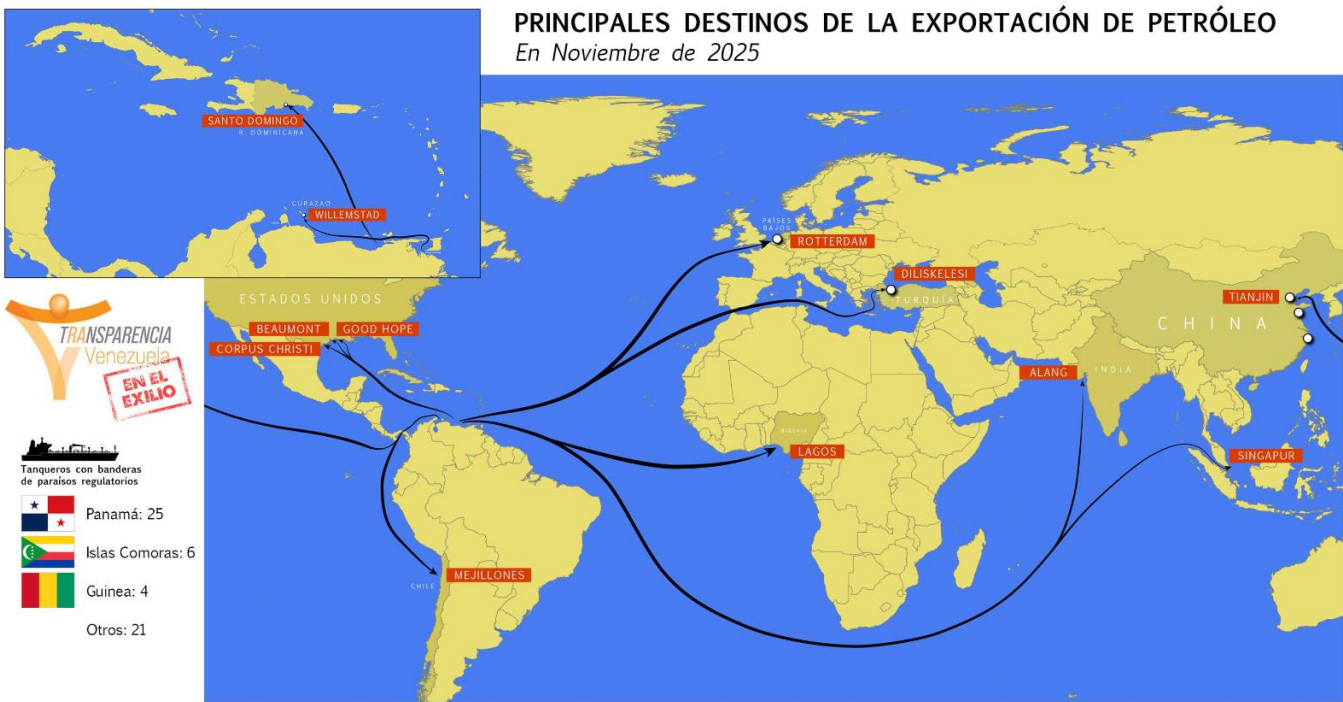
con controles laxos, ideales para flotas que necesitan invisibilidad.

Más recientemente, Transparencia Venezuela [dijo que en noviembre de 2025](#) se detectaron 98 tanqueros en las cercanías de terminales petroleras venezolanas. De ellos, 40 eran buques sancionados, furtivos o pertenecientes a flotas oscuras, lo que representa 41% del tráfico observado.

En detalle, 14 estaban sancionados, nueve operaban como furtivos y 17 formaban parte de flotas oscuras. Otros 17 tanqueros llegaron con sus señales AIS apagadas, una práctica destinada a ocultar identidad, origen, destino y maniobras en alta mar. Aunque el número total de buques fue menor que en octubre, la proporción de embarcaciones irregulares se mantuvo prácticamente intacta.

Más del 80% del crudo venezolano exportado termina en China, según datos citados por Reuters, pero casi nunca de forma directa. En noviembre, solo dos tanqueros declararon terminales chinas como origen previo, y ninguno presentó a China como destino inmediato en sus manifiestos.

Las señales de rastreo, sin embargo, mostraron rutas claras hacia Asia. Apenas una tercera parte de los tanqueros observados declaró un destino final. El resto del crudo sale sin puerto de llegada explícito.



Menos buques visibles, más trasiego ilegal

Los datos de Transparencia Venezuela muestran que, pese a la reducción de tanqueros con AIS apagado –17 en noviembre frente a 24 en octubre–, las operaciones ilícitas de trasiego de crudo

aumentaron. En noviembre se detectaron al menos 13 operaciones STS (ship-to-ship) en la zona marítima de Caquetíos, cerca de la bahía de Amuay, el doble de las observadas el mes anterior.

Estas maniobras permiten transferir crudo de un buque a otro en alta mar para ocultar su origen antes de su comercialización final. Son el corazón del sistema: el petróleo cambia de barco, de documentos y de relato, mientras desaparece la trazabilidad real de la carga.

La presencia de al menos seis destructores y buques misilísticos de la marina estadounidense a pocas millas de las costas venezolanas parece haber modificado el comportamiento de estas flotas, pero no las ha desactivado. Los buques se concentran más tiempo en zonas de espera, realizan trasiegos más frecuentes y evitan ataques formales.

En contraste con el resto del tráfico, los tanqueros vinculados a Chevron aumentaron en noviembre. Ocho buques comisionados por la petrolera estadounidense llegaron a Venezuela, frente a tres en octubre. Todos entraron con carga media de diluyentes y salieron con las bodegas llenas hacia puertos de Estados Unidos como Corpus Christi, Beaumont y Good Hope.

Las medidas de Trump no afectan a esta compañía, que no usa tanqueros fantasmas ni sancionados. De hecho, **al día siguiente de la captura del superpetrolero Skipper, dos buques que transportaban crudo para Chevron partieron de Bajo Grande, un puerto en el lago de Maracaibo, en Venezuela, ambos con destino a Estados Unidos,** según datos de TankerTrackers.com.

Las exportaciones totales de hidrocarburos crecieron ligeramente, impulsadas por estos envíos, mientras que las importaciones de diluyentes se duplicaron. Es decir, el esquema autorizado por Washington funcionó, mientras el resto del comercio petrolero siguió dependiendo de intermediarios, flotas oscuras y descuentos.

Buques sancionados y furtivos identificados en Venezuela
en noviembre de 2025

Buque	IMO	Bandera	Estado
ANTLIA	9381744	Guinea	Sancionado por la OFAC y el Reino Unido (OFSI)
APUS	9299745	Guinea	Sancionado por la OFAC y el Reino Unido (OFSI)
AVRIL	9322839	Guinea	Sancionado por la OFAC y el Reino Unido (OFSI)
SENSUS	9296585	Guinea	Sancionado por la OFAC y el Reino Unido (OFSI)
DIANCHI	9281011	Islas Comoras	Sancionado por la OFAC, por el Reino Unido (OFSI) y la Unión Europea
EVANA	9214745	Islas Comoras	Furtivo
MALAK	9378632	Islas Comoras	Sancionado por la OFAC, por el Reino Unido (OFSI) y la Unión Europea
YI MENG SHAN	9436941	Islas Comoras	Sancionado por OFAC, Reino Unido y la Unión Europea
JOSE PROGRESS	9392391	Panamá	Furtivo
NASCA I	9126003	Panamá	Furtivo. El buque está fuera de servicio desde 2022
YONG TONG 1	9041837	Panamá	Furtivo
ALICIA	9284817	Cuba	Sancionado por OFAC

Un golpe a las finanzas petroleras

La interdicción del Skipper no es simbólica. Es un golpe económico y operativo. Tras la incautación, datos de monitoreo marítimo mostraron petroleros que dieron media vuelta, cargamentos varados y un aumento inmediato del riesgo percibido por armadores y aseguradoras. Con el anuncio de Trump del martes, el cierre será mayor, con el consecuente impacto en la economía interna.

Más de 30 buques sancionados que operan con Venezuela quedaron en zona de riesgo. La consecuencia es directa: menos barcos dispuestos a cargar, mayores descuentos al crudo venezolano, más dependencia de intermediarios y más opacidad en el flujo de ingresos.

Las únicas operaciones que continuaron con relativa normalidad fueron las amparadas por licencias específicas de Estados Unidos, como las de Chevron. El resto del esquema quedó bajo presión.

