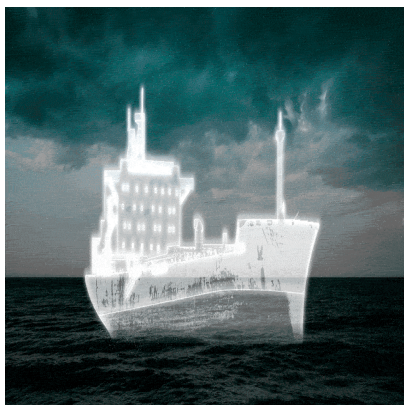




La bitácora de los tanqueros fantasmas al servicio de la revolución

Descripción

El Gobierno de Nicolás Maduro culpa a las sanciones financieras impuestas por Estados Unidos, Canadá y la Unión Europea contra el régimen de Caracas, por la escasez crónica de medicinas, alimentos y otros insumos de primera necesidad que azota a Venezuela. Se trata de una afirmación discutible, habida cuenta de que la crisis de desabastecimiento antecede en al menos tres años a las sanciones, que empezaron a ser implantadas por la administración de Donald Trump durante el segundo semestre de 2017, y de que la amplia mayoría de esas medidas han estado dirigidas al bloqueo de cuentas y negocios de personalidades individuales en la jerarquía chavista.

No obstante, y si se concediera la razón a los reclamos de Caracas, estos no harían más que subrayar la extraordinaria tozudez con que Venezuela sigue burlando las sanciones y enviando cargamentos de petróleo a Cuba, su demandante mentor ideológico en el Caribe, un cliente que no paga esos despachos en dinero contante y sonante sino, con suerte, en servicios de seguridad y recursos humanos para programas sociales.

La estatal petrolera venezolana Pdvsa es objeto desde enero pasado de severas sanciones por parte de Washington, que incluyeron la prohibición de suministro de diluyentes a esa corporación y otros interdictos comprendidos en la Orden Ejecutiva 13.850 del presidente Trump. A consecuencia de esas medidas, las exportaciones de crudo venezolano, ya afectadas por la languideciente capacidad de producción, cayeron de inmediato en 40 por ciento. Más recientemente, en abril, Washington estableció limitaciones para las empresas navieras que transporten petróleo venezolano.

La administración estadounidense buscaba con ello cortar en la yugular el vital flujo de petrodólares al régimen chavista y, según una declaración del secretario de Estado, Mike Pompeo, «evitar que Maduro y sus secuaces se sigan enriqueciendo a costa del muy sufrido pueblo venezolano». Además se intentaba en lo posible colaborar para que el Gobierno paralelo del opositor Juan Guaidó, a quien Washington apoya en su propósito de ganar el poder político en Venezuela, se haga con el control del comercio internacional de los hidrocarburos que Pdvsa produce.

A pesar del asedio, en días recientes la agencia Reuters informaba que Pdvsa en el mes de abril todavía se las arregló para colocar un promedio de 1,06 millones de barriles diarios en mercados globales. China e India eran sus destinos principales, con las empresas CNPC y Reliance como clientes en esos países, respectivamente. Según la misma fuente, en ese mes Venezuela consiguió también estabilizar sus despachos diarios de crudo a Cuba en unos 51.000 barriles.

La resiliencia demostrada por el comercio petrolero entre Venezuela y Cuba ya es motivo de frustración en las esferas políticas de Washington. El miércoles de esta semana, por ejemplo, el ex gobernador de Florida y actual senador republicano por ese mismo estado, Rick Scott -el mismo, un ex efectivo de la Marina-, sugirió que Estados Unidos debería considerar la posibilidad de establecer un bloqueo naval a Cuba para asegurar el cumplimiento de las sanciones contra Pdvsa. ¿Está claro que las sanciones que procuraban bloquear el flujo de petróleo entre Cuba y Venezuela no están funcionando?, dijo el dos veces gobernador en unas declaraciones publicadas por el *Miami Herald*. ¿Cuba es la más poderosa fuerza que apuntala al régimen de Maduro en Venezuela, en gran parte por el petróleo gratis que recibe de vuelta. Se trata de petróleo por represión. Cortar el suministro de petróleo al régimen de Castro sería la medida más efectiva que podamos tomar para dar fin al brutal régimen de Maduro?.

Hay fuertes indicios de que Pdvsa, su flota de tanqueros y algunos proveedores extranjeros de servicios marítimos han tomado nota debida, si es que no han recibido directamente el conocimiento, de tácticas elusivas desarrolladas con anterioridad por otras naciones sometidas a sanciones, como la misma Cuba castrista o el Irán de los ayatolas, por ejemplo, ambos aliados muy cercanos a la autodenominada Revolución Bolivariana.



Alfa Centaurion α

@ACentaurion

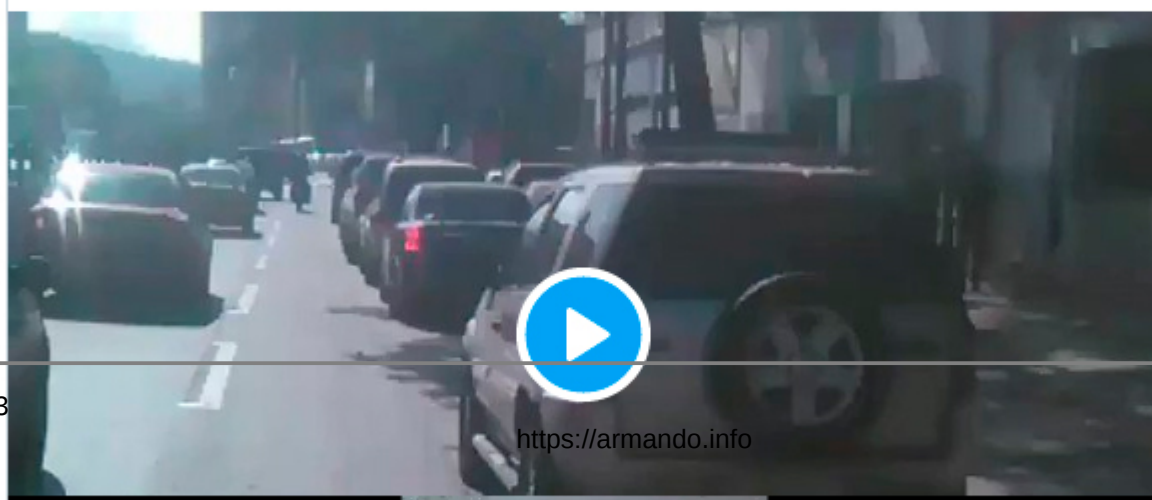


MIENTRAS YA EN 10 ESTADOS DE VENEZUELA Y CARACAS NO HAY GASOLINA, ZARPO EL TRANQUERO E PIONEER DE AMUAY, CARGADO DE GASOLINA DE 95 OCTANOS HACIA CUBA, MATANZAS, Y LO MEJOR NO SE COBRAR NADA POR EL CARGAMENTO.



Sol Rojas @sol651 · 2 nov. 2018

EL COLAPSO SE ACELERA La falta d combustible llego a Caracas Se observan largas colas en las estaciones d servicio No es solo en interior NO HAY Reservas DGCIM y SEBIN en estaciones d servicio para anteponerse a una posible explosión social por llegada de la HORA O MOVILIZACION



Denuncia del envío de gasolina a Cuba a bordo del E Pioneer

Para la suerte del Gobierno de Maduro se ha vuelto algo crucial que sus exportaciones de petróleo no puedan ser rastreadas fácilmente, para evitar su bloqueo por fuerza bruta -en caso de que se plantee una cuarentena naval- o que generen sanciones contra sus transportistas.

El seguimiento a dos buques que apenas en abril reciente, cuando las sanciones norteamericanas ya estaban en vigencia, sirvieron rutas entre puertos de Venezuela y Cuba -uno, un tanquero de bandera panameña, y el otro, una nave de gas licuado con bandera italiana- resulta útil para ilustrar cómo funcionan esas astucias de altamar. Con frecuencia, la desconexión -intencional o no, que no se puede verificar- de la transmisión de los transponders AIS -*Automatic Identification System*, que permite el control por radar y satélite de la navegación marítima en todo el planeta- es una práctica verificada.

Actividad oscura como el crudo

El *E Pioneer* es un tanquero con bandera panameña que desde agosto de 2018 prácticamente no ha abandonado aguas del Caribe. Botado de astilleros en Japón en 2003, con una capacidad de poco más de 330.000 barriles de carga y 45.000 toneladas de desplazamiento, además de casi 180 metros de eslora, tuvo como nombres anteriores los de *Lyra Pioneer* y *Pioneer X*.

De acuerdo a los datos registrados por la base de datos Windward, procesados y suministrados a **Armando.Info** por la organización no gubernamental C4ADS, con sede en Washington DC, la más reciente travesía del *E Pioneer* lo llevó por un largo bucle a puertos petroleros de Venezuela y Cuba, partiendo desde Amuay, en el estado Falcón (noroeste de Venezuela), con paradas en las localidades antillanas de Matanzas y Pastelillo. En ambos puertos cubanos el buque desarrolló una actividad oscura, puesto que apagó los transponders y escapó así del monitoreo marítimo internacional.

La ruta empezó el 18 de marzo en la bahía de Amuay, sobre cuyas costas se encuentra un importante complejo refinador de Pdvs. Allí permaneció el buque por dos días. En ese interin se perdió su comunicación AIS durante diez horas.

Luego el tanquero navegó con rumbo noroeste para cruzar el paso de barlovento entre las islas de La Española y Cuba para atracar el 24 de marzo en la bahía de Matanzas. Allí se le pierde el rastro por cuatro días. Cuando reaparece, el 28 de marzo, ya está a unos 30 kilómetros costa afuera del sector de Carbonera, Cuba. El 29 llega al puerto de Pastelillo, donde de nuevo deja de ofrecer su posición por dos días.



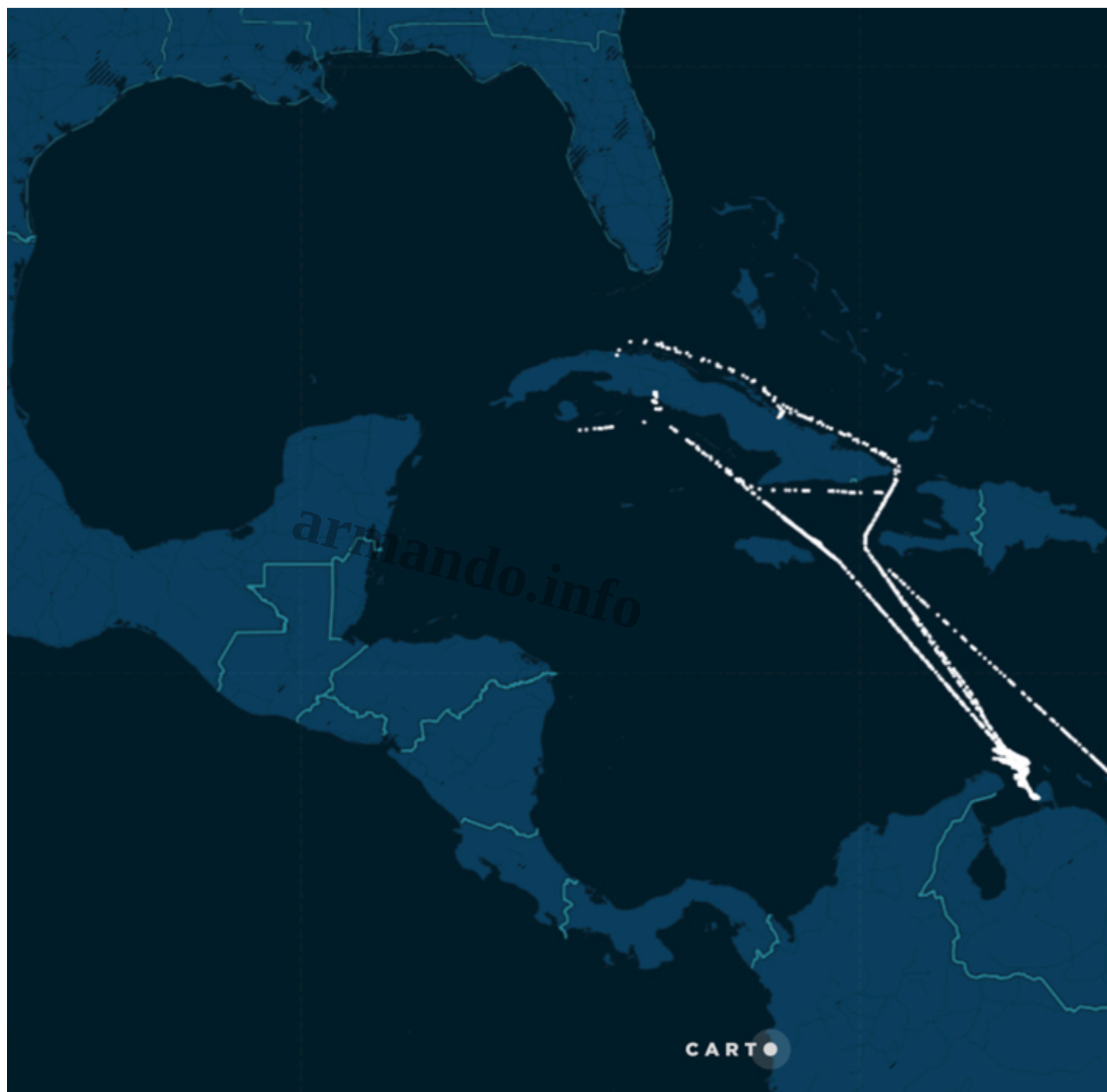
Tanquero E Pioner

El 1 de abril retorna a Venezuela. Permanecerá en aguas territoriales venezolanas durante 19 días, en aparente espera. Sin embargo, en ese período nunca atraca en puerto alguno, a pesar de que echó anclas frente a Amuay el 18 de abril. El 19 de abril zarpa de nuevo con rumbo noroeste para dejar aguas venezolanas. Solo reaparecerá ante el satélite el 30 de abril a unos kilómetros al sur de Cienfuegos, Cuba.

De acuerdo a fuentes vivas conocedoras de la industria petrolera venezolana, cuando el *E Pioneer* desapareció del radar para volver a aparecer cerca de Cienfuegos, se dirigió a Aruba, donde recogió productos para Cuba. Antes había transportado fuel oil.

Como se dijo, desde agosto de 2018 el buque permanece haciendo casi que un cabotaje entre puertos venezolanos y cubanos. Para entonces venía de cubrir rutas en el norte de Europa. Su última inspección registrada fue en Rotterdam, Holanda.

El 11 de agosto de 2018 el *E Pioneer* había hecho puerto en el atracadero 6 de Amuay tras arribar de Europa, donde se quedó durante 72 horas, 37 de las cuales transcurrieron sin transponder. Luego seguirá a La Habana, Matanzas, y una refinería cerca de Matanzas, hasta el 24 de agosto. En este derrotero también se comprobará el apagado del sistema de localización que se convertirá en un patrón en los subsiguientes servicios a Venezuela.



Mapa de la ruta entre Venezuela y Cuba del tanquero E Pioneer del 18 de marzo al 18 de abril de 2019

Este buque es también el que aparece en la fotografía que acompaña a un trino del usuario @ACentaurion, quien en noviembre pasado denunciaba por Twitter que «mientras en Caracas y 10 estados ya no hay gasolina», el E Pioneer «zarpó a Matanzas, Cuba, cargado de gasolina de 95 octanos».

Aunque de bandera de conveniencia panameña, el *E Pioneer* es gerenciado por la empresa Navi8 Pte. Ltd de Singapur, bajo control de accionistas británicos. La operación ISM (seguridad) de la nave está a cargo de Executive Ship Management Pte, también de Singapur.

El puerto de Singapur es uno de los principales mercados de comercio spot de crudo en el mundo. Las ventas spot son las de cargamentos de ocasión en puertos, que no son adquiridas por contratos previos.

Ambas empresas parecen formales y con buena salud financiera, con ventas por un poco más de 110 millones de dólares en el año fiscal 2015 para la primera, y de 24 millones de dólares en 2018 para la segunda, últimos periodos reportados por el servicio de Dun & Bradstreet incluido en la base de datos empresarial LexisNexis.

Algo más opaco es el asunto de su propiedad. Según los registros, el *E Pioneer* pertenece a la empresa E Tankers Maritime Co Ltd, que maneja 15 buques en total. Sin embargo, ni en Windward ni en IHS Ship Database se revela quién es el dueño final de la empresa.

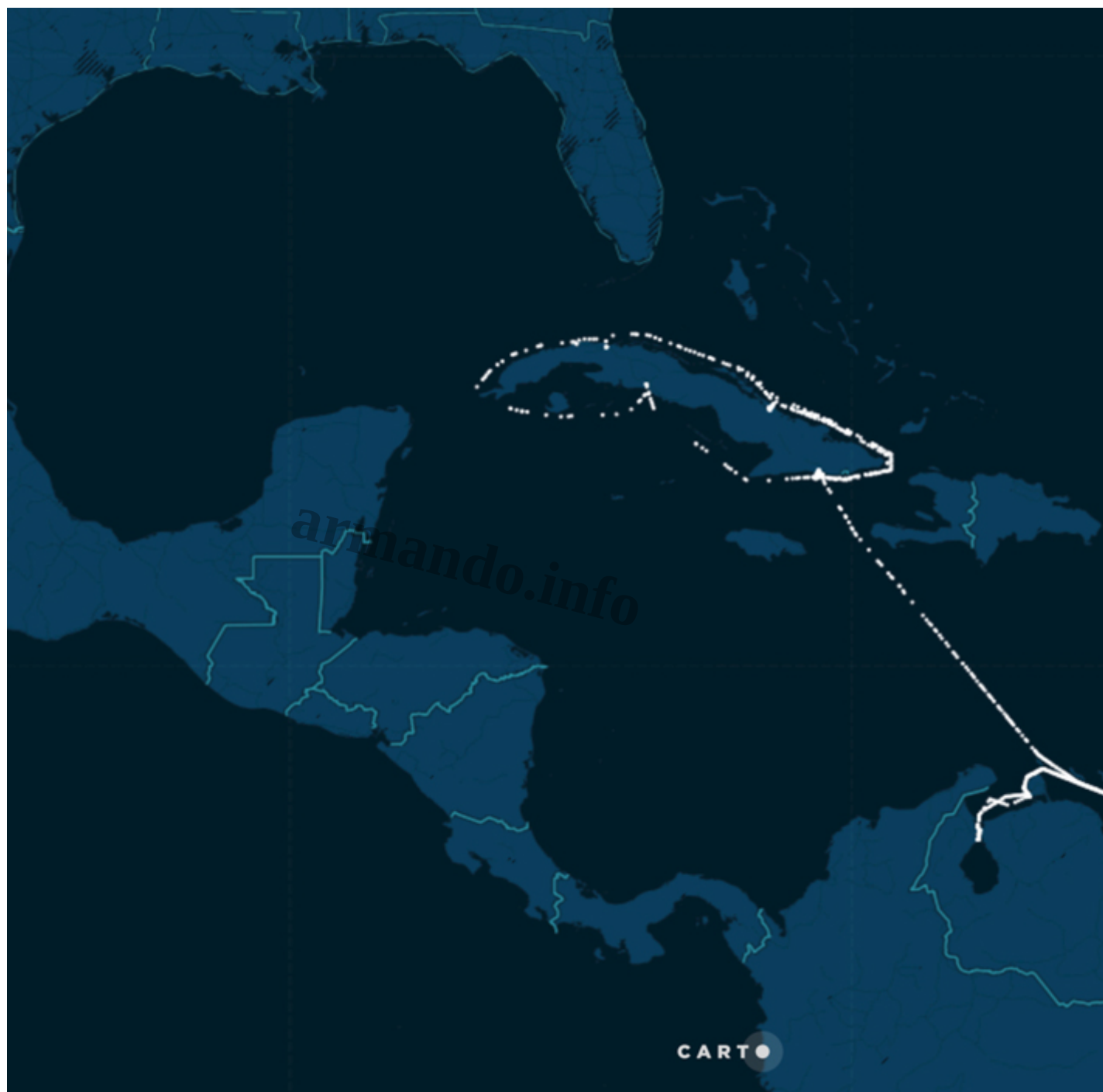
Circunvalación por el Caribe

También gracias a los datos de Windward, procesados y suministrados por C4ADS, se pudo seguir el rastro a otro buque, el *Marigola*, un barco *productero* -según la jerga del negocio- de bandera italiana y diseñado para el transporte de gas natural licuado.

Como en el caso del *E Pioneer*, el *Marigola* lleva casi un año haciendo rutas en redondo entre Cuba y Venezuela. Sin embargo el *Marigola*, construido en 1999, tiene dueños distintos. De acuerdo a los registros internacionales, es propiedad de una empresa de Génova, Italia, llamada Carbofin SpA, fundada en 1954. La empresa reportó ingresos por 42 millones de dólares en 2017.

Del 27 de marzo al 3 de mayo de 2019 el buque hizo una larga navegación que le llevó desde Venezuela a tocar varios puertos cubanos. Partió desde el terminal de Jose, estado Anzoátegui, sitio del gran complejo criogénico del oriente de Venezuela, después de haber pasado por el puerto de Bajo Grande, sobre el lago de Maracaibo, donde se encuentra una importante planta de fraccionamiento, y por Punta Cardén, estado Falcón. Desde Jose tomó rumbo a Cuba. En la isla hizo una circunvalación por distintos puertos -Santiago, Pastelillo, Cienfuegos, La Habana, Matanzas-, en los que de manera regular desactivó su sistema de localización. Al menos dos de sus destinos comprobados, la refinería Hermanos Díaz en la bahía de Santiago de Cuba, y la Base de Combustibles Nuevitas, en Camagüey, sirven a la industria de hidrocarburos.

De acuerdo a fuentes conocedoras del negocio, el gas licuado que el *Marigola* transporta a Cuba puede ser parte del que Venezuela compra regularmente a China y que el Gobierno de Caracas reserva para sus aliados de La Habana.



Mapa de la ruta entre Venezuela y Cuba del buque de gas licuado Marigola del 15 de febrero al 3 de mayo de 2019

Falsos atracaderos

Según las pistas que se vienen haciendo públicas con cierta regularidad, estas no serán las únicas maniobras para eludir las sanciones que los tanqueros que salen de Venezuela están usando.

A mediados de abril, el website especializado Lloyd's List Maritime Intelligence inform³ que desde el 21 de marzo pasado al menos tres buques que partieron de Venezuela con cargamentos de fuel oil se internaron por varias horas en aguas territoriales de Trinidad y Tobago, pa³s donde ten³an registrada escala. Luego de permanecer en la zona econ³mica exclusiva de esa naci³n insular - cuyo Gobierno es un aliado cercano al Gobierno de Nicol³s Maduro- retomaron curso hacia destinos m³is lejanos y sin reportar, como Gibraltar y Singapur.

En el negocio mar³timo esta modalidad es conocida como *false berthing* (â??falso atracaderoâ?) y es t³pica de los tanqueros iran³es, cuyos tripulantes la inventaron para eludir las sanciones internacionales. Seg³n la fuente, los tres buques -dos de bandera griega, y una indeterminada-, el *Serengeti*, el *Mindoro* y el *Amore Mio*, llevaban a cabo un intento f³til por as³ obtener un *bill of landing* o manifiesto de carga que se³alara a Trinidad y Tobago, y no Venezuela, como punto de origen de sus respectivas traves³as.

La publicaci³n tambi³n se³alaba que apenas unas semanas antes se hab³a conocido de al menos cuatro casos de transbordo de carga en alta mar cerca del puerto mediterr³neo de Gibraltar. En todos ellos, tanqueros procedentes de Venezuela -dos del tipo Suezmax y dos del tipo Aframax- descargaron su mercanc³a en otros buques. Seg³n expertos, en esos casos estuvo involucrada la empresa rusa Rosneft como vendedora, y las operaciones en alta mar no necesariamente buscaban despistar a los sistemas de *tracking*.

Fecha de creaci³n

2019/05/09