



DE ESTADOS UNIDOS A CUBA: la ruta de los aviones pagados por Venezuela para evadir sanciones

Dos jets de lujo son los preferidos del presidente de Cuba, Miguel Díaz-Canel, en sus viajes dentro y fuera de la isla. Valoradas en total, en más de 15 millones de dólares, esas aeronaves son usadas por el mandatario comunista en su agenda internacional.

Uno de los aviones, un **Dassault Falcon 900EX** con matrícula T7-77R, lo llevó en abril de este año a la cumbre de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (Celac), en Honduras. El otro, un **Raytheon Hawker 800XPi**, bajo siglas de registro YV-654T, fue el que usó para asistir a la toma de posesión de la presidenta mexicana, Claudia Sheinbaum, a fines de septiembre de 2024.



Dassault Falcon 900EX
Matrícula T7-77R



Raytheon Hawker 800XPi
Matrícula YV-654T

Ambas aeronaves coinciden en sus confortables condiciones y la gran autonomía de vuelo que tienen, también en la identidad de su verdadero propietario: el gobierno de Nicolás Maduro. Además, tienen en común la cadena de secretos que los sacaron fraudulentamente de Estados Unidos en 2023, los asignaron al Servicio Concentrado de Transporte Aéreo (SATA) de la vicepresidencia ejecutiva de Venezuela y finalmente los pusieron a las órdenes del gobierno de Cuba.

Según investigaciones judiciales y periodísticas, la flotilla de jets al servicio de la élite cubana se empezó a conformar desde la era de Hugo Chávez con la entrega de un **Falcon 900X** siglas YV-2053 que pertenecía a PdvsA, una práctica que desde entonces ha estado envuelta en un manto de opacidad y maniobras financieras sospechosas.



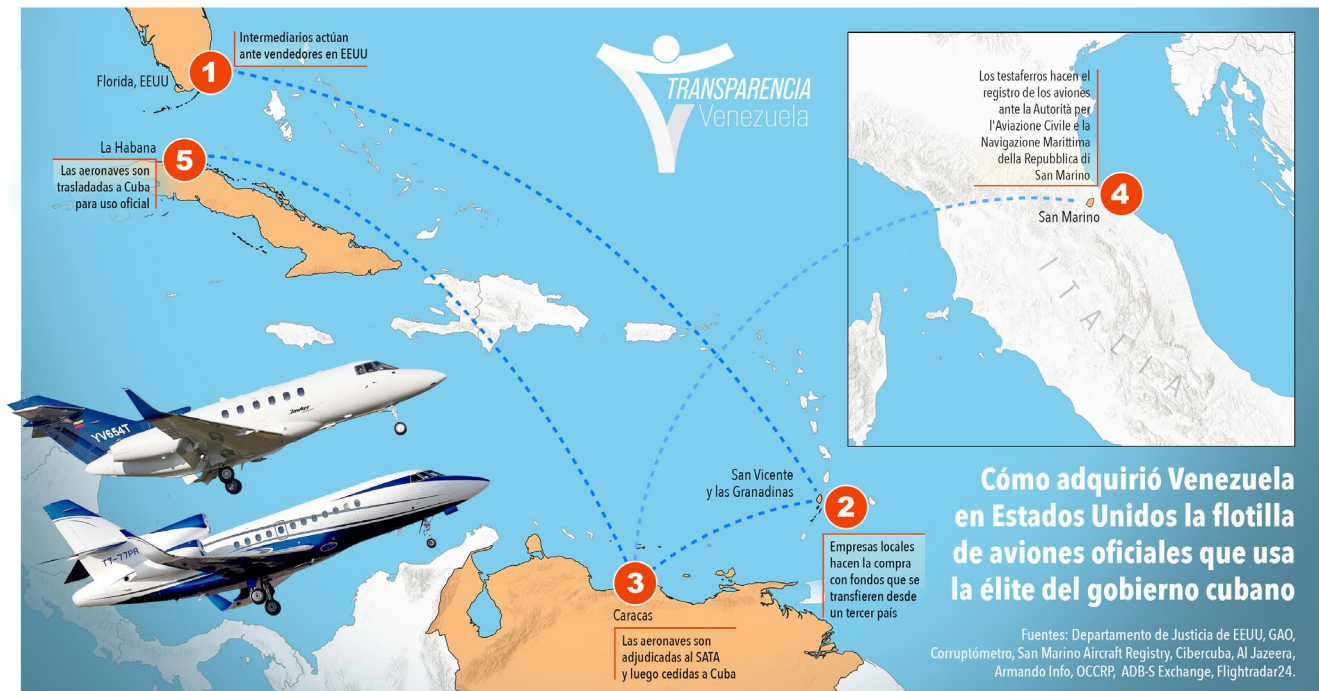
Una flotilla compartida

Desde 2023 el gobierno de Nicolás Maduro ha ampliado significativamente la capacidad de movilización del régimen cubano. Según fuentes del sector aeronáutico internacional y reportes de inteligencia estadounidense, el traspaso a Cuba de las dos aeronaves no respondió a una transacción comercial transparente, sino a acuerdos bilaterales que no son públicos ni están sometidos a rendición de cuentas.

Con siglas aéreas de Venezuela, el Raytheon Hawker 800XPi YV-654T le ha permitido a Miguel Díaz-Canel, y a su comitiva oficial, moverse hasta ahora sin los inconvenientes derivados de las sanciones o embargos por parte de Estados Unidos, pues esa aeronave no fue adquirida por PdvsA y de ese modo no está expuesta al seguimiento de la Oficina de Control de Activos Extranjeros (OFAC), del Departamento del Tesoro de Estados Unidos. Esto es, además, una ventaja para el mantenimiento y las reparaciones del avión fuera de Cuba.



Por el otro lado, el Dassault Falcon 900EX con siglas T7-77PR ni siquiera fue matriculado en Venezuela, sino que junto al resto de las más recientes adquisiciones de la flota ejecutiva del gobierno de Maduro se registró en San Marino, un país que ofrece altos niveles de confidencialidad y laxitud regulatoria para la aeronáutica civil.



A la sombra del T7-ESPRT

La lupa internacional sobre la flotilla de jets lujosos del gobierno de Maduro se posó sobre un Falcon 900EX con siglas T7-ESPRT. En septiembre de 2024, el Departamento de Justicia de Estados Unidos anunció el decomiso del avión en República Dominicana. El comunicado oficial señaló lo siguiente:

“Personas afiliadas a Maduro presuntamente utilizaron una empresa fantasma con sede en el Caribe para ocultar su participación en la compra ilegal de la aeronave Dassault Falcon 900EX (...). La aeronave fue luego exportada ilegalmente de Estados Unidos a Venezuela a través del Caribe en abril de 2023”.

Ese avión, con un precio de venta por encima de 13 millones de dólares, salió de Estados Unidos sin los debidos permisos y fue utilizado durante un año y medio por el gobierno venezolano para vuelos oficiales y estratégicos, incluyendo el traslado del propio Nicolás Maduro a países aliados en África y Asia. No estaba registrado como un avión con siglas de Venezuela, aunque operaba como parte de la flotilla del SATA.

Maniobras para esquivar sanciones

La matriculación de un avión en San Marino facilita que no sea de dominio público la identidad del propietario o verdadero beneficiario económico de su uso. El registro en ese país no implica una investigación previa para evitar que empresas constituidas en paraísos fiscales sean titulares y garantiza la flexibilidad para cambiar de operadores sin que puedan ser rastreados.

La razón detrás de este esquema, según fuentes del Departamento de Comercio de Estados Unidos, es evadir controles de exportación y sanciones impuestas por el gobierno estadounidense a funcionarios del gobierno venezolano.

Tal como ocurrió en el caso del Falcon T7-ESPRT, decomisado por autoridades estadounidenses en República Dominicana a principios de septiembre de 2024, las dos aeronaves cedidas a Cuba son de origen estadounidense y su compra probablemente siguió el mismo esquema de la operación encubierta



develada en aquel caso. Ambos aparatos fueron adquiridos en 2023, por lo que estaban en vigor las restricciones y sanciones contra los más altos funcionarios del círculo de Maduro. El Estado venezolano no podía realizar la adquisición y tuvo que optar por la participación de intermediarios.

Según el Departamento de Justicia de Estados Unidos, la venta del T7-ESPRT involucró a empresas ubicadas en Miami, Florida, y empresas de maletín en San Vicente y las Granadinas, con fondos transferidos desde Malasia. Este tipo de maniobra no solo es de uso común para ocultar el origen y destino final de las aeronaves, sino para desviar cualquier rastro formal que vincule la transacción con el gobierno sancionado que hace la compra.

Tomando en cuenta los registros públicos de los primeros movimientos de los dos jets de lujo cedidos a Cuba, su adquisición y salida de Estados Unidos también pudo haberse producido en abril de 2023, igual que el T7-ESPRT. Particularmente el T7-77R, al que primero fue asignado el registro YV-659T y se adjudicó al SATA, aparece por primera vez sin sus siglas estadounidenses originales en diciembre de 2023 volando desde Santiago de Cuba a Santo Domingo, República Dominicana. Cuando en ese avión llegó Díaz-Canel a Tegucigalpa, a la más reciente reunión de la Celac, en la cola del aparato de fabricación francesa ya estaba estampada la nueva matrícula de San Marino. Ese vuelo salió de Caracas el 8 de abril de 2025.



El uso de intermediarios

El modus operandi que se deduce del caso del Dassault Falcon venezolano decomisado en República Dominicana es una práctica que se repite. En 2024, Estados Unidos presentó cargos contra George Clemente Semerene Quintero, exjefe de logística de Pdvs, y otros empresarios venezolanos y europeos, por la adquisición ilegal de repuestos de aviónica mediante sociedades en Costa Rica y España, en violación directa de las sanciones estadounidenses. Finalmente condenaron a Semerene a 30 meses de prisión.

Varios medios de periodismo de investigación concurren en la hipótesis de que el también venezolano José Vicente Amparan Cróquer pudiera estar involucrado en la intermediación para la compra de los jets de Maduro y Díaz-Canel. Amparan es uno de los señalados judicialmente por el

caso Money Flight y hay varias causas en su contra en Estados Unidos y España por complicidad para el lavado de dinero de la corrupción venezolana.

Al mismo tiempo, se ha mencionado su nombre en relación con la empresa Six G Aviation LLC, basada en el sur de Florida, que pudo haber tenido parte en la negociación de una o varias de las aeronaves de la flotilla, según han revelado confidencialmente las fuentes oficiales de la investigación judicial sobre el Falcon T7-ESPRT.

Autoridades permisivas

De acuerdo con el portal de información aeronáutica internacional LAAS Data, son algo más de 200 los casos de aeronaves originalmente matriculadas en Estados Unidos que ahora poseen un registro en San Marino bajo total confidencialidad. Otro de los países que utilizan regularmente este esquema para evadir sanciones es Irán, que en abril de 2025 lo volvió a hacer con la ayuda de Indonesia al matricular en la pequeña república europea un avión de pasajeros Avro RJ100.

Pero San Marino no es el único paraíso para el registro aeronáutico. También Aruba, Islas Caimán, Liberia y Vanuatu ofrecen matriculaciones con supervisión mínima y un alto grado de confidencialidad.

Estados Unidos, Canadá y la Unión Europea han alertado sobre las transacciones fraudulentas para el uso de jets privados por parte de regímenes autoritarios para eludir sanciones, coordinar operaciones internacionales de inteligencia o transportar activos sin control aduanero.

Pero las dudas sobre los procesos burocráticos de certificación de la propiedad de aeronaves también han tenido lugar en el propio gobierno federal de Estados Unidos. La Oficina Gubernamental de Rendición de Cuentas (GAO) de ese país condujo una investigación de la que resultó la detección de debilidades en el modo como la Agencia Federal de Aviación controla el registro de aviones.



“Para registrar aeronaves civiles en la Administración Federal de Aviación (FAA), los solicitantes pueden proporcionar información opaca sobre los propietarios efectivos –personas que en última instancia poseen y controlan la aeronave–, lo que da lugar a riesgos penales y de seguridad nacional por fraude y abuso en el registro de aeronaves. Además, la FAA confía generalmente en la autocertificación de la elegibilidad de los solicitantes de registro y no verifica la información clave”, concluyó en 2020 la GAO.

Una trama que no parece tener fin

Periodistas de investigación de Armando.info y el OCCRP han documentado cómo en Venezuela se ha adquirido flotas de aviones a través de operaciones que mezclan recursos públicos con acuerdos financieros no transparentes. Un caso emblemático fue la adquisición de ocho aviones chinos por más de 350 millones de dólares, cuya negociación estuvo llena de irregularidades y de una compleja red de transferencias de dinero de un país a otro.

El caso del Boeing 747 de Emtrasur, que en 2022 la iraní Mahan Air vendió clandestinamente a Venezuela, es otro antecedente clave para entender los mecanismos fraudulentos de negociación, exportación y registro de aeronaves para eludir sanciones internacionales.





Lo que emerge de estas revelaciones es una compleja red transnacional que no se limita a Caracas y La Habana. Operadores en Rusia, Irán, China, España, Malasia, Liberia, Aruba e Islas Caimán han sido mencionados como facilitadores secundarios o jurisdicciones permisivas en el proceso de adquisición y operación de aviones destinados al uso de la alianza Cuba-Venezuela.

Se sabe que los intermediarios, individuos o compañías, suelen operar desde paraísos regulatorios donde el acceso a registros societarios es limitado o nulo, lo que impide conocer a los verdaderos dueños de las aeronaves. Como advirtió la OFAC, estos vacíos son aprovechados por los engranajes de la Gran Corrupción y los regímenes autoritarios para mover activos estratégicos sin supervisión a escala internacional.



transparenciave.org

 @nomasguiso

 @NoMasGuiso

 TransparenciaVenezuela

 TransparenciaVenezuela