



**GLOBAL
INITIATIVE**
AGAINST TRANSNATIONAL
ORGANIZED CRIME

OPERACIÓN ARCONIAN

ANATOMÍA DE UN CARGAMENTO
RÉCORD DE COCAÍNA EN EL
ATLÁNTICO: TRÁFICO EN BUQUES
DE CARGA DESDE ÁFRICA
OCCIDENTAL HACIA EUROPA

Josef Skrdlik | Sarah Fares | Lucia Bird

JUNIO DE 2026

AGRADECIMIENTOS

Los autores expresan su agradecimiento a quienes compartieron su tiempo y conocimientos como parte del proceso de investigación y revisión.

SOBRE LOS AUTORES

Josef Skrdlik es un periodista de investigación radicado en África Occidental. En sus informes, ha expuesto delitos ambientales, contratos públicos fraudulentos y activos ocultos de políticos, al tiempo que ha analizado el papel cada vez más importante de la región en el tráfico internacional de drogas.

Sarah Fares es una analista sénior en la Global Initiative Against Transnational Organized Crime (GI-TOC), y trabaja junto con el Observatorio del Crimen Organizado en Europa. Se especializa en el uso de inteligencia de código abierto para la investigación de las redes criminales y los mercados ilícitos de la región, incluido el monitoreo de la *dark web*. También se desempeña como coordinadora regional de Europa para el Índice global de crimen organizado.

Lucia Bird es directora del Observatorio de las Economías Ilícitas de África Occidental en GI-TOC. Anteriormente, se desempeñó como asesora jurídica y de políticas públicas del Gobierno de Punjab, en Pakistán, y antes de eso ocupó el mismo cargo en el Ministerio de Finanzas de Ghana.

© 2026 Global Initiative Against Transnational Organized Crime.
Todos los derechos reservados.

Se prohíbe la reproducción o transmisión total o parcial, bajo ninguna forma ni por ningún medio, sin la autorización por escrito de Global Initiative.

Imagen de portada: *Guardia Civil*

Para más información, póngase en contacto con:
The Global Initiative Against Transnational Organized Crime
Avenue de France 23
Ginebra, CH-1202
Suiza

www.globalinitiative.net

CONTENTS

- Introducción..... 1**
 - Metodología2
- El tráfico de cocaína desde África Occidental a Europa..... 4**
 - El tráfico de cocaína en buques de carga: magnitud y plazos6
 - Sierra Leona: almacenamiento y transbordo de cargamento8
 - Banderas de conveniencia y señales de alerta11
- Puntos de transbordo de cargamento12**
 - África del Norte12
 - Islas Canarias13
- Estructuras de propiedad interrelacionadas: Turquía y Alemania.....15**
- Conclusión y consecuencias.....17**
- Referencias19



INTRODUCCIÓN

El 1 de mayo del 2026, las autoridades españolas incautaron más de 30 toneladas de cocaína del Arconian, un buque de carga seca a granel con bandera de las Comoras, en lo que constituyó la mayor incautación de cocaína de la historia. Esto no sucedió en las costas de Colombia o México, que desde hace tiempo se reconocen como los principales focos mundiales del tráfico de cocaína. El Arconian fue incautado frente a las costas del Sahara Occidental, cerca de la ciudad sureña de Dakhla. De camino a Libia, el buque había atracado por última vez en Sierra Leona, un pequeño país de la costa de África Occidental que, si bien a principios de la década de los 2000 estuvo vinculado al comercio de cocaína, solo recientemente volvió a ser objeto de atención en este contexto. Las pruebas disponibles indican que la cocaína fue cargada en el Arconian en Sierra Leona, y que este cargamento estaba destinado a ser transferido a pequeñas embarcaciones rápidas (*go-fasts*) cerca de las Islas Canarias y, probablemente, en otros puntos frente a las costas de Europa.

En los últimos años, el Arconian había operado con regularidad entre varios puertos de África Occidental, como Dakar (Senegal), Bissau (Guinea-Bisáu), Abiyán (Costa de Marfil), Kaolack (Senegal) y Cotonú (Benin). Esto cambió a inicios de febrero del 2026, cuando el buque fue adquirido por Serenity Shipping SL Ltd., una empresa con sede en Sierra Leona sin antecedentes en el sector naviero y que tampoco contaba con la propiedad registrada de ninguna otra embarcación. Entre el 4 y el 22 de abril, el Arconian permaneció merodeando cerca de Freetown, la capital de Sierra Leona, incluidos cuatro días que estuvo atracado en el muelle Elizabeth II, el mayor puerto marítimo del país.

Tras abandonar Freetown el 22 de abril, la embarcación navegó de forma continua, sin escalas ni períodos de merodeo, hasta su interceptación frente a las costas de Dakhla. Al inspeccionar la embarcación, tripulada por 17 ciudadanos filipinos, la Guardia Civil española también encontró a seis hombres armados, cinco neerlandeses y un surinamés, escondidos en la proa del buque.¹ Varios de ellos tenían antecedentes por delitos relacionados con el tráfico de cocaína y el lavado de dinero. Un ciudadano holandés había sido detenido en el puerto de Róterdam en 2023 en relación con la extracción de cocaína de contenedores de carga, mientras que otro había sido juzgado en los Países Bajos a principios del 2026 por lavado de dinero obtenido de bienes robados por un valor superior a €100 000.² Posteriormente, la Guardia Civil descubrió una puerta de metal que daba a una larga galería llena de fardos de cocaína. Al pesarlos, se estimó que contenían más de 30,2 toneladas de cocaína en total.

La atención se centró rápidamente en Jos Leijdekkers, un importante traficante de cocaína neerlandés que reside en Sierra Leona desde, al menos, mediados del 2022,³ como el probable coordinador principal del envío.⁴

Sin embargo, como subraya la investigación descrita en este informe, el caso del Arconian no fue un caso aislado.



La Guardia Civil española descarga sacos con cocaína del Arconian el 1 de mayo de 2026, en la mayor incautación de cocaína de la historia. Foto: Guardia Civil

Al rastrear varios buques, la investigación reveló que, al menos desde el 2024, varias embarcaciones pequeñas que parten del puerto de Freetown o aguas cercanas con destino a puertos de África del Norte han mostrado el mismo patrón de merodear cerca de las costas de Marruecos, las Islas Canarias y España, antes de atracar en puertos de África del Norte. Si bien algunas de estas embarcaciones hacen este trayecto una sola vez, otras lo hacen en varias ocasiones.

Los testimonios de los testigos, las fotografías tomadas por personas cercanas a la red de Leijdekkers y el análisis exhaustivo de las operaciones de la red respaldan la sospecha de que el Arconian y varias otras embarcaciones estudiadas en este informe fueron coordinadas por la red de Leijdekkers. El análisis de las rutas de estas embarcaciones, así como las tendencias constantes en cuanto a su propiedad, sugiere que la red de Leijdekkers ha utilizado en repetidas veces este *modus operandi* para el tráfico de cocaína desde África Occidental hacia Europa desde, al menos, 2024.

La magnitud de la incautación del Arconian, en especial teniendo en cuenta que procedía de África del Norte, pone de relieve las enormes cantidades de cocaína que se trafican en buques de carga entre África Occidental y Europa. Esta modalidad, así como la magnitud de los envíos de cocaína que probablemente ha facilitado, podría explicar cómo flujos tan importantes de cocaína desde África Occidental hacia Europa han logrado eludir la intervención de las autoridades europeas, incluso en los puertos europeos. Tal magnitud también pone de relieve, una vez más, el enorme volumen de cocaína que se almacena en África Occidental. También destaca que, muy probablemente, los envíos se agruparon entre varios propietarios diferentes, como la red de Leijdekkers que proporcionó los servicios de logística, además de ser, posiblemente, propietaria de parte del envío.

El análisis exhaustivo de la operación Arconian, junto con los estudios de caso de otros dos buques y un conjunto de datos de movimiento más amplio, permite identificar el *modus operandi* que sustenta los enormes volúmenes de cocaína que se envían desde África del Norte hacia Europa. El análisis en este informe se basa en los datos de tráfico marítimo, pruebas visuales y testimonios de testigos para revelar al menos ocho viajes similares desde Freetown hacia Marruecos y Libia desde el 2024. Al hacerlo, arroja luz sobre las características clave del tráfico de cocaína en buques de carga desde puntos de almacenamiento en África Occidental hasta Europa; una ruta de tráfico de la que se sabe muy poco desde el resurgimiento del tráfico de cocaína a través de África Occidental en 2019.

Metodología

Para este informe se utilizó un enfoque metodológico mixto centrado en el análisis de los patrones de movimiento de tres buques de interés: el Arconian, el White Eagle y el White Labeille.

El informe se basa en información obtenida de fuentes de código abierto y en el análisis de datos de seguimiento del sistema de identificación automática (AIS) y otras bases de datos, incluidas plataformas de seguimiento de buques (como MarineTraffic, VesselFinder, Skylight y Global Fishing Watch) para monitorear el historial de

escalas portuarias, períodos de navegación sin transmisión de señal y las actividades de merodeo; así como bases de datos de registro y propiedad de embarcaciones (incluida Equasis) para rastrear los registros de banderas y las cadenas de propiedad efectiva, y también en herramientas de registros empresariales (Sayari, Nexis y OpenCorporates) para identificar las estructuras societarias de empresas fantasma. Una segunda capa de recopilación de información de código abierto consistió en una revisión bibliográfica, que incluyó documentos judiciales e informes del sector.

El análisis que aquí se presenta cuenta con el respaldo de entrevistas detalladas, extensas y no estructuradas que se hicieron a trabajadores portuarios, personas con información de primera mano sobre los buques en cuestión y la dinámica en Sierra Leona, así como a representantes de organismos nacionales e internacionales encargados de hacer cumplir la ley. Por motivos de seguridad y protección, estas fuentes se han mantenido confidenciales.

El vínculo del Arconian con el tráfico de cocaína quedó patente en la incautación de mayo. Si bien ninguna declaración pública concluyente ha vinculado al Arconian con Leijdekkers, esta sospechada conexión quedó plasmada en declaraciones oficiales y entrevistas publicadas con el equipo de investigación.⁵ Además, esta hipótesis se ve respaldada por entrevistas realizadas por el equipo en Sierra Leona.

Aunque no se ha incautado cocaína en el White Eagle ni, recientemente, en el White Labeille,⁶ el material fotográfico y los testimonios de los testigos indican que existen vínculos entre ambos buques y la red de Leijdekkers en Sierra Leona, y apuntan a conexiones con el tráfico de cocaína. Los vínculos entre los tres buques se ven respaldados además por el análisis que se expone en este informe sobre los patrones recurrentes en materia de propiedad, administración, banderas, rutas de navegación y características de los buques.

El comportamiento de otros seis buques, cuya propiedad, banderas o patrones de navegación muestran vínculos claros con estos tres, respalda dicho análisis. Los buques Arconian, White Eagle y White Labeille se conocen como «buques de estudio de caso». Los seis buques incluidos en el expediente más amplio se denominan «buques del expediente más amplio». La mayoría de los buques pertenecen a la categoría de buques de carga seca a granel o de carga general y tienen dimensiones y capacidades de tonelaje bruto muy similares.⁷ La excepción a esto es un remolcador, que muy probablemente se utilizaba con fines logísticos.

El extenso trabajo de mapeo y monitoreo del tráfico de cocaína en África Occidental, llevado a cabo por la Global Initiative Against Transnational Organized Crime (GI-TOC) en los últimos cinco años, constituye el contexto en el que se enmarca el análisis de los estudios de caso. Incluye más de 190 entrevistas con partes interesadas clave que ofrecen diferentes perspectivas sobre el comercio de cocaína en África Occidental, que se llevaron a cabo en 2025 para un estudio de referencia sobre el tráfico regional de cocaína.⁸ Los resultados de este estudio de caso se analizaron con varios expertos en el tráfico de cocaína en África Occidental para poner a prueba nuestras hipótesis.



Los otros dos buques de estudio de caso: el White Labeille (en la foto de la izquierda en Casablanca) y el White Eagle (antes llamado Breadbox Falcon; en la foto de la derecha en Las Palmas). © Tony Hogwood y Hans Hausmann/Tráfico marítimo



EL TRÁFICO DE COCAÍNA DESDE ÁFRICA OCCIDENTAL A EUROPA

Desde aproximadamente el 2019, el volumen de cocaína traficada a través de África con destino a Europa se ha disparado. Esto refleja tanto las tendencias mundiales en el mercado de la cocaína, que ha alcanzado una magnitud sin precedentes debido a un aumento en la producción, como el creciente interés que despierta África Occidental entre las sofisticadas redes de tráfico de cocaína.

La inversión en infraestructura comercial, especialmente en los puertos marítimos, ha hecho que África Occidental esté cada vez mejor conectada con las zonas de producción y consumo de cocaína. Las deficiencias en materia de gobernanza e inteligencia, tanto por parte de las autoridades de África Occidental como de las europeas, reducen los riesgos de interrupción y contribuyen a que la ruta de África Occidental sea particularmente segura.⁹

Las acciones emprendidas por las autoridades hasta la fecha han resultado en las mayores incautaciones en las rutas de tráfico desde Latinoamérica hacia África Occidental, en especial en buques que no transportan contenedores. Desde 2023, los puntos de partida de estas embarcaciones se han trasladado de Brasil, que era el principal punto de partida, a Surinam y Guyana.¹⁰ En África Occidental, los trasposos de cargamento se realizan en las aguas costeras que se extienden desde Ghana hasta Senegal, pero desde 2025, Sierra Leona ha cobrado especial importancia.¹¹ Es probable que el creciente volumen de cocaína que se sospecha que trafica la red de Leijdekkers a través de África Occidental sea un factor determinante, ya que aprovecha los vínculos ya establecidos en Surinam,¹² con una proporción significativa traficada a través de su base de operaciones en Sierra Leona.

La mayoría de las incautaciones de cocaína en las rutas de África Occidental han correspondido a importaciones no transportadas en contenedores con destino a la región. El aumento de estas incautaciones evidencia el incremento del tráfico de cocaína en la región, identificado a través de otros indicadores relacionados con la oferta y la demanda: una organización internacional de las fuerzas del orden calculó que estas incautaciones se multiplicaron por siete entre 2022 y 2024, cuando, según los informes, las cantidades incautadas alcanzaron las 352 toneladas.¹³ Sin embargo, estas cifras sin precedentes representan una pequeña proporción de los volúmenes totales, como lo demuestra la disposición de las redes de crimen a traficar con cargamentos cada vez más grandes a través de las rutas de África Occidental. Uno de los indicadores de su creciente confianza, que también se ve influida por el enorme volumen de los flujos totales, es que el tamaño promedio de las incautaciones de carga que no se envía en contenedores en las rutas de África Occidental se ha más que duplicado, pasando de 2,4 toneladas en 2024 a 5,6 toneladas en 2025, según datos del Centro de Análisis y Operaciones Marítimas de la UE contra los Estupefacientes (MAOC-N).¹⁴

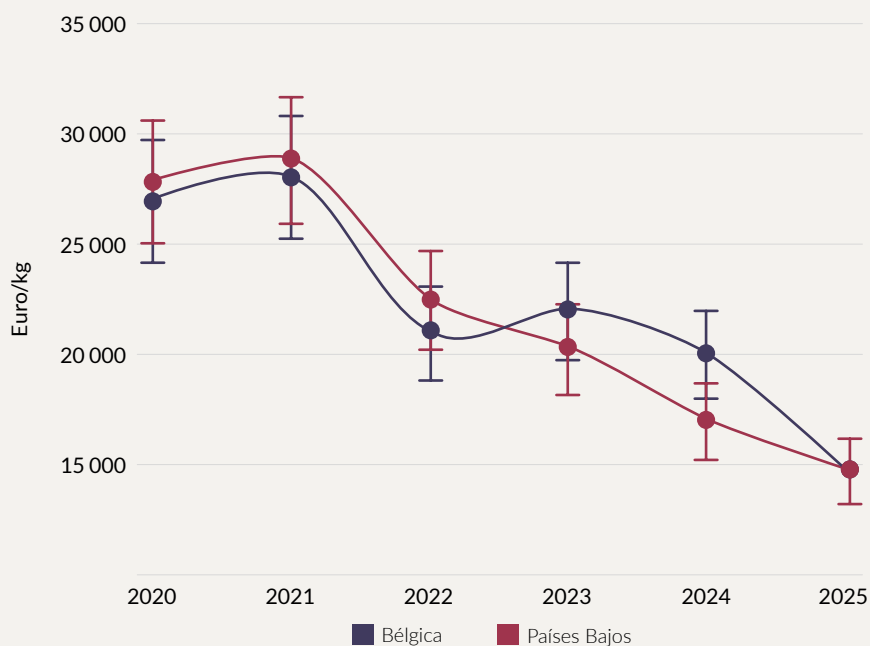


FIGURA 1 Precio medio al por mayor (1 kg o más) de cocaína en Bélgica y los Países Bajos, 2020–2025.

FUENTE: Diversas fuentes consultadas por GI-TOC durante el trabajo de campo en 2025 y 2026

Las incautaciones de cocaína en contenedores en las rutas hacia África Occidental son menos frecuentes. En la región, las incautaciones de flujos entrantes en los puertos marítimos, donde se concentran las capacidades de inspección y escaneo, que ya eran limitadas, han disminuido desde 2019. Cabe destacar que, desde principios de 2025, solo se han registrado cuatro incautaciones de este tipo, y todas ocurrieron en Lagos.¹⁵

Los flujos de cocaína desde África Occidental hacia el exterior han desconcertado de forma constante a los expertos. Europa es el principal mercado de consumo que abastece esta región,¹⁶ sin embargo, el número de incautaciones reportadas en los puertos europeos en buques portacontenedores que parten de África Occidental es muy bajo, si bien ha aumentado en los últimos tres años y, por lo general, son volúmenes importantes.¹⁷ Recientemente, el 3 de junio, las autoridades alemanas anunciaron públicamente la incautación de 8 toneladas de cocaína en el puerto alemán de Wilhelmshaven, presuntamente procedentes de un buque que había zarpado de Sierra Leona en enero y cuyo destino original era Barcelona.¹⁸

Es posible que las lagunas en la información de inteligencia sean, en parte, responsables de las incautaciones limitadas en esas rutas, pero muchos sostienen que esto no explica por completo el número reducido.¹⁹ El evidente aumento de la cocaína que ingresa a la región en los últimos cinco años ha llevado a muchos a



El seguimiento del recorrido del Arconian, un buque de carga a granel con bandera de las Comoras interceptado frente a las costas del Sáhara Occidental, arroja luz sobre los patrones del tráfico de cocaína desde África Occidental hacia Europa, una ruta cada vez más utilizada en un mercado en expansión. Foto: Guardia Civil

preguntarse: ¿cómo se trafica desde África Occidental? Los parámetros generales están bien definidos y consisten en la dependencia de los flujos marítimos, tanto en contenedores como sin contenedores, pero faltaban algunas piezas del rompecabezas.

Esta pregunta se ha vuelto cada vez más urgente a medida que los precios minoristas y mayoristas de la cocaína siguen bajando en muchos países europeos, lo que indica que la oferta se mantiene estable o está en aumento. Por ejemplo, los precios mayoristas en los Países Bajos y Bélgica descendieron hasta aproximadamente 15 000€ por kilogramo en 2025, lo que representa la caída más reciente dentro de una tendencia descendiente que comenzó en 2021, cuando se situaban en 28 000€. ²⁰ En España, los precios han seguido una trayectoria similar. Los actores institucionales y del mercado entienden a fondo estas tendencias como indicadores de un exceso de oferta estructural, más que de una disminución de la demanda. Sin embargo, el volumen de incautaciones en Europa ha disminuido desde 2024, especialmente en Amberes y Róterdam, los principales puertos de entrada de Europa Occidental. ²¹

El tráfico de cocaína en buques de carga: magnitud y plazos

La incautación del Arconian y el *modus operandi* que revela podrían aportar algunas piezas que faltaban en el rompecabezas.

El caso del Arconian, así como el análisis más amplio de los buques que figura en este informe, indica que el tráfico en buques de carga ha sido un *modus operandi* importante para al menos una de las redes importantes del tráfico de cocaína que opera entre África Occidental y Europa desde 2024. Esto también podría explicar, en parte, por qué los flujos de tráfico de cocaína a gran escala desde África Occidental hacia Europa prácticamente no se han visto interrumpidos.

La magnitud del envío es en sí misma reveladora: el hecho de que una red estuviera dispuesta a arriesgarse a transportar un volumen tan grande de cocaína en un solo envío pone de manifiesto unos niveles de confianza extremadamente altos, aunque quizás mal calculados. Esto apunta a un precedente significativo de éxito, una evaluación respaldada, aunque no comprobada, por nuestro análisis de los buques de estudio de caso y del expediente más amplio.

En la modalidad empleada por el Arconian, se llena un buque de carga con una cantidad colosal de cocaína procedente de África Occidental. Frente a las costas del sur de Europa, entrega los cargamentos a varias embarcaciones más pequeñas que operan más cerca de la costa. A modo de ejemplo, el Arconian transportaba más de 42 000 litros de gasolina cuando fue interceptado en 2026 ²² Al igual que la mayoría de los pequeños buques de carga, el Arconian funciona con diésel, lo que respalda el análisis de que el cargamento de gasolina probablemente estaba destinado a reabastecer a las lanchas rápidas que se dirigían al buque para cargar cocaína. Estas embarcaciones más pequeñas se usan para llevar la cocaína a tierra, sin necesidad de pasar por puertos marítimos. ²³

Si bien este método se había detectado con mayor frecuencia en viajes desde Latinoamérica, ya había informes previos sobre modalidades similares utilizadas en rutas entre África Occidental y Europa. Para enero de 2026, Europol ya había detectado entregas no solo frente a las costas de España, sino también en el norte de Europa, y lo interpretó como una adaptación de las redes criminales que bien podría haber contribuido a la disminución de las incautaciones en los principales puertos. ²⁴

Es fundamental analizar más a fondo este *modus operandi* para comprender mejor cómo se siguen ingresando importantes volúmenes de cocaína a Europa procedentes de África Occidental. En este análisis, el seguimiento de los buques del expediente ayuda a establecer una línea de tiempo probable para estos patrones. Aunque no es un análisis exhaustivo, sí ayuda a mostrar cómo los buques de carga constituyeron un medio clave en esta ruta al menos desde 2024.

Como se expone a continuación, los patrones de las estructuras de propiedad compartida en los buques de estudio de caso comienzan a surgir a partir de 2019 y se consolidan a partir de 2022. Para septiembre de 2022, las tres embarcaciones operaban bajo la misma empresa de gestión del Sistema Internacional de Gestión de la Seguridad (ISM), vinculada a Turquía, y el mismo propietario registrado.²⁵

Los patrones de viaje entre Sierra Leona, las Islas Canarias y Marruecos o Libia que más se asemejan a los del Arconian son rastreables a partir de julio de 2024. Los viajes hacia el norte se realizaron a los pocos meses o semanas de haber cambiado de bandera a la de las Comoras y de haber sido registradas por empresas de Sierra Leona.

Es posible que la red de Leijdekkers hubiera comenzado a adquirir buques de carga a fines de 2022, que es cuando hay constancia del inicio de sus operaciones en Sierra Leona.²⁶ Sin embargo, los indicios de una ruta de tráfico constante, respaldada por estos patrones de navegación, se volvieron más evidentes a partir de mediados del 2024. Este momento podría estar relacionado con el elevado número de incautaciones de cocaína en Amberes a bordo de contenedores procedentes de Sierra Leona en 2024 y, a partir de enero de 2025, con la mayor atención mediática que recibieron las operaciones de Leijdekkers en Sierra Leona. Ambos factores aumentaron la visibilidad del tráfico de cocaína procedente de Sierra Leona y podrían haber llevado a buscar formas de evitar los principales puertos europeos y sus controles más estrictos. Aunque se trata solo de una de las numerosas diversificaciones, es probable que este método haya cobrado cada vez más importancia en las operaciones de la red y, por lo tanto, haya sido la base de envíos significativos en las rutas entre África Occidental y Europa. Es imposible calcular el volumen de los cargamentos de cocaína que podrían haber transportado el White Eagle y el White Labeille, pero sin duda ambos tenían capacidad para transportar una carga similar a las 30,2 toneladas del Arconian.

Mapeo de los buques de estudio de caso

Los viajes del White Eagle y el White Labeille en 2024 se asemejan mucho a los del Arconian en abril de 2026 (figura 2). Todos partieron de Sierra Leona. Al igual que los buques de estudio de caso, los buques del expediente más amplio iniciaron sus viajes hacia puertos de África del Norte tras estancias prolongadas en el puerto de Freetown y siguieron patrones de permanencia similares.

El White Eagle zarpó hacia el norte desde el puerto de Freetown en julio de 2024, con el Líbano como su destino declarado. Esto ocurrió tras varias maniobras de entrada y salida del puerto y un prolongado cruce con un remolcador vinculado a la red de Leijdekkers. El barco viajó desde Sierra Leona hasta las Islas Canarias, donde merodeó por tres horas a unas 8 millas náuticas (15 kilómetros) de las aguas del archipiélago, sin atracar oficialmente en ninguno de los puertos del archipiélago, antes de realizar una secuencia fragmentada de permanencia a la deriva cerca de Casablanca, Marruecos, en septiembre. Posteriormente, se dirigió hacia la costa de España y regresó, en un recorrido marcado por

siete eventos registrados de merodeo, y luego realizó varios movimientos dentro y alrededor de Marruecos. El buque apagó su AIS cerca de la costa de Rabat y procedió a atracar en Beni-Enzar, el puerto de Nador, en el norte de Marruecos; oficialmente, debido a dificultades técnicas. Sin embargo, Nador no cuenta con instalaciones de reparación y el AIS del buque estaba apagado, lo que despertó sospechas en las comunidades aledañas.²⁷ A los tripulantes filipinos no se les permitió bajar del buque y luego fueron detenidos.²⁸ Según los informes, el buque transportaba 80 contenedores, es decir, unas 6 000 toneladas de carga, en el momento de atracar.

El viaje del White Labeille en noviembre de 2024 muestra patrones sorprendentemente similares. Tras una estancia de cuatro meses cerca del puerto de Freetown, el buque se dirigió hacia el norte pasando por Mauritania (donde permaneció merodeando por un tiempo prolongado frente a las costas de Nouadhibou) y en las aguas frente a las costas de las Islas Canarias. Su llegada a Casablanca fue también

irregular: permaneció merodeando en varios lugares cercanos a la zona portuaria a partir del 1 de diciembre, antes de atracar finalmente en el puerto el 8 de diciembre. Permaneció atracado en el mismo muelle al menos hasta el 31 de diciembre, cuando se perdió el contacto. Los movimientos declarados del White Labeille terminan en este punto.

Los buques incluidos en el expediente más amplio también registraron salidas desde Freetown, atraques en puertos de Libia y patrones de merodeo frente a las costas de las Islas Canarias, Marruecos y España continental. Tanto en los buques de estudio de caso como en los del expediente más amplio analizados, los patrones recurrentes de merodeo en un mismo lugar, a veces en períodos de tiempo muy cortos — por ejemplo, incluso tres veces en un mismo día en el mismo tramo— podrían indicar a múltiples descargas, tal como

parece haber sido la intención en el viaje del Arconian. Las redes de tráfico se han vuelto tan eficientes a la hora de realizar entregas a lanchas rápidas en el mar que ya no necesitan reducir la velocidad, lo que significa que estas entregas pueden pasar totalmente desapercibidas en los datos de rastreo de embarcaciones, y que la ausencia de eventos de merodeo en el lugar no es, por sí sola, concluyente.

Si bien los patrones individuales de los buques generan intriga, sus patrones acumulativos, que se repiten a lo largo de los años, parecen demasiado similares como para ser una coincidencia y empiezan a parecerse más a un *modus operandi* recurrente. Los datos adicionales de las entrevistas y el análisis de la estructura de la propiedad respaldan los indicios de que este método estaba vinculado al tráfico de cocaína y, más específicamente, a la red de Leijdekkers. ■



FIGURA 2 Rutas del Arconian (mayo del 2026), el White Eagle (julio del 2024) y el White Labeille (noviembre del 2024).

Sierra Leona: almacenamiento y transbordo de cargamento

El análisis de los buques de estudio de caso apunta a que todos se cargaron en Sierra Leona o en sus alrededores, muy probablemente a partir de existencias almacenadas en ese país. El 20 de mayo, en una conferencia de prensa oficial del Gobierno celebrada tras la incautación del Arconian, las autoridades de Sierra Leona rechazaron las acusaciones de que el buque hubiera sido cargado con mercancías ilícitas en Freetown.

Si bien algunos analistas han sugerido que se podría haber cargado el Arconian desde buques procedentes de Latinoamérica y el Caribe,²⁹ esto no se ve reflejado en los registros de movimientos del buque, que no muestran que ningún buque se haya acercado al Arconian después de que este zarpara de Freetown.³⁰

La probable carga de los buques en Sierra Leona refuerza las conclusiones actuales de que volúmenes significativos de cocaína se «desembarcan cerca de la costa» en África Occidental, un paso más cerca de los mercados europeos, y se concentran en zonas donde es poco probable que se produzcan interrupciones, entre ellas Sierra Leona y Guinea-Bisáu.³¹ En estos países, los precios minoristas de la cocaína en 2025 fueron notablemente más bajos que en otros países de la región (figura 3), lo cual es un claro indicador de un mayor suministro a los mercados nacionales a través del flujo excedente.

A principios de la primera década del 2000, Sierra Leona ya operaba como centro de tráfico de cocaína.³² Aunque la atención se desvió del país después de ese período, las tendencias regionales indican que es probable que el tráfico haya experimentado un resurgimiento en el país a partir de finales de la década de 2010. Hacia 2020, Sierra Leona ya era una base operativa y una zona de almacenamiento para el clan montenegrino Kavač, que abastecía a redes balcánicas aliadas que tenían como objetivo las Islas Canarias.³³ Sin embargo, a partir de 2022, cuando Leijdekkers se estableció en el país, el papel de Sierra Leona como centro de almacenamiento aumentó de forma considerable.

Ya sea que se oculten en contenedores o se importen mediante transbordo de cargamento en alta mar,³⁴ la evidencia disponible indica que los volúmenes que llegan a Sierra Leona desde este punto son significativos y van en aumento. Los pescadores locales informan con frecuencia que se topan con paquetes flotantes de cocaína, que seguramente sea debido a errores durante el transbordo de cargamento o al vuelco de embarcaciones pequeñas.³⁵ Muchos señalan que estos incidentes se volvieron cada vez más comunes a partir del 2022.

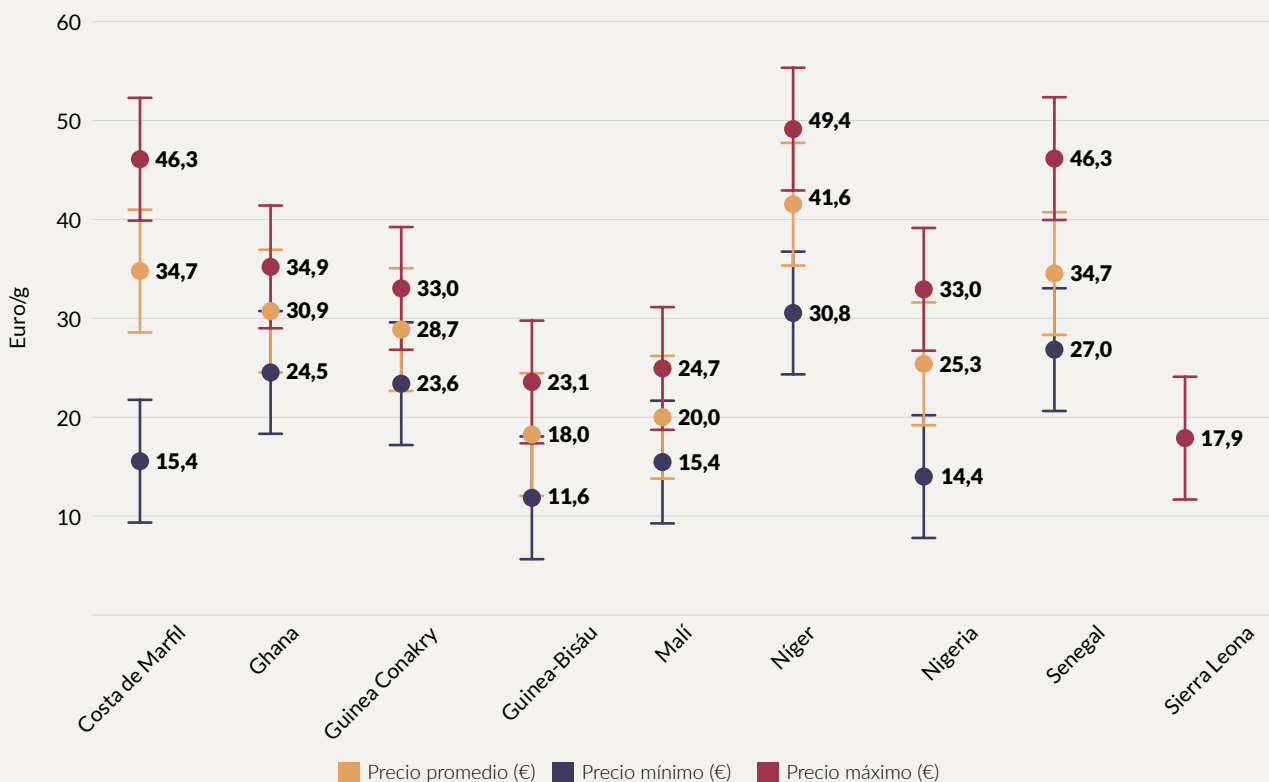


FIGURA 3 Datos sobre los precios de la cocaína (por gramo) en los mercados minoristas de África Occidental, noviembre del 2025.

Entre los principales trasbordos de cargamento detectados últimamente frente a las costas de Sierra Leona se incluyen dos descargas de 10 toneladas, cada una en los seis meses previos a la incautación del Arconian. Si a esto se le suma un cargamento adicional de 14 toneladas que, según se informa, tenía fecha prevista de llegada a Ghana en febrero del 2026,³⁶ el total asciende a 34 toneladas, apenas un poco más que la incautación del Arconian. Varios entrevistados creen que los tres incidentes están relacionados con la red de Leijdekkers.³⁷ Si bien es posible que estas entregas no correspondieran a la cocaína traficada en el Arconian, sí prueban que había existencias suficientes en Sierra Leona y otros estados costeros como para cargar el buque en la región.

En el otro estudio de caso se puede encontrar un precedente para el viaje del Arconian y los posibles patrones de carga en las embarcaciones.

El White Eagle llegó a Freetown el 29 de diciembre del 2023.³⁸ Ese mismo día, lo adquirió la Imperial Shipping Agency SL, otra empresa registrada en Sierra Leona sin antecedentes previos en el sector naviero ni en la propiedad de buques. Una persona cercana a la red en Sierra Leona afirmó que se utilizó esta empresa para comprar el buque y dijo que un miembro de la red en Freetown lo abonó mediante una transferencia SWIFT común.³⁹

El buque permaneció en aguas adyacentes al muelle hasta el 13 de julio del 2024, atracando dos veces durante ese período. Una fotografía, que según se informa fue tomada durante este período por una fuente cercana a la red,⁴⁰ muestra a un ciudadano filipino a bordo del buque quien, se supone, supervisaba el reclutamiento de trabajadores filipinos para Leijdekkers.⁴¹ Otra fotografía, compartida por una fuente diferente y tomada de noche,⁴² muestra al White Eagle atracado en el puerto con al menos tres sacos grandes alineados junto al buque.⁴³ Una tercera fotografía, presuntamente del mismo incidente de carga, muestra una caravana de patrullas de policía cerca del buque. Un trabajador que se ocupaba del buque en ese momento informó haber visto polvo blanco en los sacos tras haber sido



El Arconian zarpó del puerto de Freetown el 22 de abril y navegó sin interrupción hasta que fue interceptado. La evidencia actual sugiere que este es el lugar donde, muy probablemente, se cargó la cocaína en el buque, y que la intención era transferirla a lanchas a motor más pequeñas cerca de las Islas Canarias. © Wolfgang Kaehler via Getty Images

cargados a bordo.⁴⁴ Un video que supuestamente fue grabado dentro del buque muestra a dos ciudadanos filipinos,⁴⁵ uno de los cuales fue identificado como el capitán del buque.⁴⁶

El White Labeille, el tercer buque de estudio de caso, sigue un patrón similar. Si bien no hay pruebas fotográficas de la carga, el buque atracó en Freetown por un largo período antes de iniciar su viaje hacia el norte.

El White Labeille, que en ese entonces se llamaba Hyrax, llegó a Freetown el 18 de agosto de 2024 y permaneció en la zona portuaria de Freetown hasta el 3 de noviembre. El nombre del buque se cambió en octubre, cuando lo adquirió la empresa Diamond Line Shipping Ltd. de Sierra Leona, con características similares a las de Imperial Shipping Agency SL. Según una fuente cercana a la red, Leijdekkers pagó 2 millones de dólares estadounidenses por la compra antes de que el buque llegara a Sierra Leona.⁴⁷ Un video publicado en redes sociales fechado en septiembre de 2024 muestra a uno de los trabajadores de Leijdekkers, identificado por dos fuentes distintas,⁴⁸ en una lancha rápida junto a otro pasajero, navegando alrededor del buque con el nombre Hyrax bien visible en las imágenes.⁴⁹

Banderas de conveniencia y señales de alerta

Los tres buques de estudio de caso se registraron de nuevo de Sierra Leona a las Comoras apenas unos meses antes de iniciar sus viajes de 2024 y 2026 desde Sierra Leona hacia África del Norte. Cabe destacar que los tres siguieron secuencias de abanderamiento casi idénticas. El White Eagle y el White Labeille pasaron por la misma secuencia: Panamá, Togo, Sierra Leona y las Comoras.⁵⁰ El Arconian siguió el mismo patrón, con un registro adicional en las Islas Cook entre Togo y Panamá. Cuatro buques incluidos en el expediente general presentaban un patrón similar de cambio de bandera, en el que los pabellones recién adquiridos se utilizaban exclusivamente para viajes desde Freetown a puertos libios. Los dos buques que repitieron el mismo viaje volvieron a cambiar de bandera antes de zarpar hacia Libia por segunda vez.

Las Comoras son un lugar de registro muy popular entre una amplia variedad de operadores que buscan un control mínimo. Se conoce como «bandera de conveniencia», es decir, cuando un buque se registra en un país determinado para eludir las regulaciones del territorio en el que opera. El Estado al que corresponde la bandera tiene la responsabilidad nominal de velar por que el buque cumpla con el derecho marítimo internacional, pero a menudo ejerce muy poco control o directamente ninguno. Todos los países de los que proceden los buques rastreados cuentan con registros navieros abiertos cuya administración está externalizada, total o parcialmente, a empresas privadas. La relación administrativa entre el Estado de la bandera y el buque es, en la práctica, meramente simbólica.

Las banderas de conveniencia son una estrategia común para eludir los costos de los seguros y las regulaciones marítimas o para ocultar la propiedad. El cambio rápido de bandera añade otra capa de opacidad a la estructura de propiedad y la gobernanza del buque. Cuando la aparición es en simultáneo, suele constituir una señal de alerta al evaluar el comportamiento de los buques. Esto también se observa con frecuencia en la «flota fantasma» de buques que eluden las sanciones internacionales, a menudo vinculados a redes rusas, iraníes o venezolanas. Se ha detectado en repetidas ocasiones una transición entre las banderas de Sierra Leona y las de las Comoras en la flota fantasma de los que eluden las sanciones a Rusia.⁵¹

El uso de embarcaciones tan antiguas que quedan fuera de los marcos normativos, o que han cometido infracciones repetidas, también concuerda con tendencias más amplias de conductas ilícitas recurrentes. Los tres buques de estudio de caso tienen varias décadas de antigüedad y fueron construidos entre 1985 y 1989. Además, cada uno de ellos puede estar vinculado a prácticas regulatorias indebidas o actividades ilícitas mucho antes de su transferencia a empresas de Sierra Leona.⁵² Estas características —cambio de bandera, banderas de conveniencia y un historial de infracciones regulatorias— son comunes a varios otros buques incluidos en el expediente general de buques.



PUNTOS DE TRANSBORDO DE CARGAMENTO

África del Norte

El destino declarado del Arconian en 2025 era Bengasi, en el este de Libia. Tras la incautación del cargamento de cocaína, el primer ministro libio, Abd al-Hamid Dabaiba, ordenó una investigación sobre el incidente.⁵³ La medida de Dabaiba debe analizarse en el contexto de la persistente división política en Libia entre las autoridades rivales del este y del oeste: Dabaiba encabeza el Gobierno de Unidad Nacional (GNU), con sede en Trípoli, mientras que Bengasi está bajo el control de las autoridades del este y de las Fuerzas Armadas Árabes Libias (LAAF), dominadas por la familia Hafta.

La reacción de los grupos afines a las LAAF se ha centrado principalmente en negar o desviar la atención del vínculo con Bengasi, enmarcando el caso como una campaña de explotación con motivaciones políticas por parte del GNU de Dabaiba, y no como evidencia de la participación del este de Libia. Según se informa, las autoridades del este incluso habrían amenazado con tomar medidas diplomáticas contra España por la cobertura mediática en torno al caso.⁵⁴

Sin embargo, las investigaciones de GI-TOC han demostrado que podría haber más vínculos con Libia en este ecosistema de tráfico. Desde 2024, cuatro embarcaciones incluidas en el expediente general han atracado en puertos libios en sus viajes desde Freetown.⁵⁵ Dos de ellas, tras un nuevo cambio de bandera y de nombre, repitieron el mismo viaje en 2026, y atracaron una vez más en Freetown tras regresar de su primer viaje a Libia. Esto podría indicar un patrón recurrente y una posible conexión con Libia, más allá de su ubicación geográfica, que facilita el atraque de embarcaciones tras las entregas de cocaína en alta mar con destino a Europa. También parece señalar que las embarcaciones utilizadas en operaciones del tráfico de cocaína se usan más de una vez y solo se abandonan si surgen sospechas. Este parece haber sido el caso del White Eagle y, posiblemente, también del White Labeille.⁵⁶

Por el momento, no queda claro si todo el cargamento del Arconian se habría descargado antes de que el buque atracara o si se dejó una parte a bordo para su posterior distribución desde Bengasi. El Arconian no llevaba carga de camuflaje para ocultar la cocaína, lo que habría hecho que el cargamento fuera vulnerable a cualquier inspección tras su ingreso a puerto. Sin embargo, una investigación realizada por GI-TOC en África del Norte indica que al menos una parte de la carga del Arconian podría haber tenido como destino el este de Libia. Una fuente de seguridad europea informó que la información obtenida de contactos en el este de Libia

indicaba que se preveía recibir un cargamento de cocaína en la región durante un período que coincidía en líneas generales con el itinerario reportado del Arconian hacia Bengasi o Tobruk, otro puerto importante del este de Libia. No obstante, la fuente destacó que no tenía certeza que la información estuviera necesariamente relacionada con el Arconian.⁵⁷

Por otra parte, una fuente de GI-TOC en el este de Libia señaló que, si bien el volumen del supuesto envío era sorpresivo, el caso se produce en un momento particularmente delicado, en el que los protectores políticos de alto nivel del tráfico de cocaína en la región han estado tratando de limpiar su imagen. La fuente argumentó que la recepción de un envío de gran volumen en estas circunstancias podría haber sido un intento por parte de las redes de tráfico de llevar a cabo un último envío importante al amparo de estos acuerdos que estaban llegando a su fin, mientras se establecían rutas y alianzas alternativas.⁵⁸

Más allá del Arconian, tres de los buques del expediente más amplio registran patrones de viaje que incluyen períodos de merodeo cerca de Europa tras atracar en Libia. Esto podría respaldar el análisis de que Libia funciona como un centro de transbordo de cargamento en esta modalidad.⁵⁹

A medida que ha aumentado el tráfico de cocaína de Latinoamérica hacia Europa, también ha crecido el papel de Libia como punto de transbordo y redistribución de cargamento que abastece a varios mercados de consumo. Las rutas de tráfico identificadas incluyen las terrestres, que ingresan desde rutas transaharianas en el sur, o las marítimas directamente desde Latinoamérica.⁶⁰ Si bien el papel de Libia en el tráfico de cocaína desde África Occidental por vía marítima no está tan bien definido, las investigaciones de GI-TOC en la región han evidenciado desde hace tiempo el papel cada vez más importante de la costa libia, tanto al oeste como al este del país, donde las drogas ingresan a bordo de buques de carga a través de los puertos costeros antes de ser almacenadas y transportadas por mar hacia el sur de Italia y los Balcanes.⁶¹ En conjunto, estos elementos apuntan a la necesidad de una investigación más a fondo.

Hacia el oeste, a lo largo de la costa norteafricana, el White Eagle y el White Labeille han registrado una intensa actividad irregular en la costa de Marruecos, incluida una serie de episodios de merodeo y estancias prolongadas cerca o dentro del puerto de Casablanca. El White Eagle permaneció merodeando en aguas marroquíes en seis ocasiones distintas antes de llegar cerca de Casablanca; el White Labeille permaneció en esas aguas en cinco ocasiones durante el mismo tramo del viaje. Esto plantea una posible conexión más clara con la red de Leijdekkers, de la que se sospecha que es responsable del envío del Arconian. Según numerosas fuentes, Leijdekkers opera dentro del ecosistema criminal conocido como la «Mocro Mafia»,⁶² con raíces profundas en Marruecos y los Países Bajos, así como en Bélgica. De hecho, el cargamento del Arconian, cuya magnitud indica que posiblemente juntó envíos de varias facciones criminales, ha sido ampliamente vinculado a la Mocro Mafia.⁶³

Islas Canarias

Las redes criminales han utilizado durante mucho tiempo las Islas Canarias como un punto de tránsito estratégico para los cargamentos de cocaína con destino a Europa continental desde almacenes en África Occidental, entre ellos Guinea-Bisáu y Sierra Leona. En 2020–2021, al menos dos redes de los Balcanes Occidentales utilizaban este método.⁶⁴ Uno de los grupos, presuntamente liderado por el ciudadano croata Nenad Petrak, recibía los envíos procedentes de Sierra Leona a través de un intermediario balcánico radicado de forma temporal en dicho país, para luego transportarlos por velero hasta Gran Canaria.⁶⁵ Las autoridades españolas han informado de un aumento drástico en el tráfico de cocaína hacia el archipiélago desde principios de 2024.⁶⁶

Puntualmente, desde mediados de 2024, las anomalías recurrentes relacionadas con las Islas Canarias que se registraron tanto en los buques de estudio de caso como en los del expediente más amplio consisten en

episodios frecuentes de merodeo en las inmediaciones de las islas, a veces acompañados de períodos sin transmisión de señal AIS.⁶⁷

Aunque los vínculos precisos con las redes criminales que operan en las Islas Canarias no son claros, tanto Leijdekkers como la Mocro Mafia cuentan con numerosas conexiones operativas en España.⁶⁸ Leijdekkers también ha establecido vínculos con redes de los Balcanes Occidentales,⁶⁹ que ocupan un lugar destacado entre los actores del tráfico de cocaína en las Islas Canarias. Hasta la fecha, los autores no están al tanto de ningún vínculo detectado entre estos actores y el Arconian.

En 2025, los investigadores descubrieron un laboratorio de corte y procesamiento operado por una red criminal con sede en el archipiélago,⁷⁰ lo que indicaría que las Islas Canarias se están consolidando cada vez más como un nodo clave en estas operaciones. Esto es congruente con una tendencia más amplia, según la cual las actividades que agregan valor a la cocaína, incluidas la adulteración, la recristalización y el marcado de la droga, se están trasladando a lugares más cercanos a los mercados de consumo europeos.⁷¹

Trabajadores filipinos

Otro denominador común entre los buques de estudio de caso que se supone están vinculados a la red de Leijdekkers es la contratación de trabajadores filipinos. Las imágenes obtenidas del interior de las oficinas y viviendas de Leijdekkers en Freetown muestran a decenas de ciudadanos filipinos.⁷² Según personas con información de primera mano, estos trabajaban tanto como personal doméstico como en el apoyo a las operaciones marítimas, a partir de 2023.⁷³ Los documentos revelan que una agencia de empleo con sede en Filipinas reclutó al menos a algunos de los ciudadanos filipinos que trabajaban para la red. Tal como se informa, una mujer filipina radicada en Sierra Leona y que, presuntamente, visitaba con regularidad las residencias de Leijdekkers, organizaba el reclutamiento.⁷⁴

Varios ciudadanos filipinos parecen desempeñar funciones estratégicas dentro de la red, tanto en la coordinación de las operaciones marítimas desde Sierra Leona como ocupando cargos de responsabilidad a bordo de los buques. Uno de ellos, quien, según los informes, hablaba tanto inglés como

krio, el idioma criollo de Sierra Leona,⁷⁵ había trabajado como gerente de operaciones en una empresa de gestión naviera en Filipinas, según su actividad en las redes sociales.⁷⁶ Según se sabe, recibía una buena remuneración por su apoyo y enviaba decenas de miles de dólares estadounidenses por mes a su familia en Filipinas mediante Western Union.⁷⁷

Al menos dos de los buques de estudio de caso, y al menos un buque más, contaban con tripulantes de nacionalidad filipina. Un documento judicial español precisaba que el Arconian empleaba a 17 tripulantes filipinos a bordo cuando fue incautado.⁷⁸ Las tripulaciones de los otros dos buques que hacían el viaje desde Freetown quedaron varadas en puertos de África del Norte. El White Arrow, con bandera de Gambia, zarpó de Freetown el 10 de diciembre de 2024, aproximadamente un mes después de la partida del White Labeille.⁷⁹ El 1 de enero de 2025, el White Arrow fue abandonado en Bengasi, Libia, junto con su tripulación de 16 marineros filipinos a bordo.⁸⁰ Ese mismo día, el White Eagle fue abandonado en Nador, Marruecos, con 15 tripulantes filipinos a bordo.⁸¹ ■



ESTRUCTURAS DE PROPIEDAD INTERRELACIONADAS: TURQUÍA Y ALEMANIA

El análisis de las estructuras de gestión y propiedad de los tres buques de estudio de caso pone de manifiesto vínculos sólidos y consolidados con Turquía, así como con Alemania, tal como se detalla a continuación.

Leijdekkers tiene vínculos particularmente fuertes con Turquía, entre ellos un cuñado turco, Abdullah Alp Üstün, quien pasó un tiempo con él en Sierra Leona.⁸² Leijdekkers también residió en Turquía antes de establecerse en Sierra Leona en 2022.⁸³ Su hermano, Harry Leijdekkers, se quedó en Turquía, donde se lo ha detenido múltiples veces, la más reciente en mayo de 2026.⁸⁴

A los pocos meses de sus últimos viajes, el White Eagle, el White Labeille y el Arconian fueron adquiridos por diferentes empresas registradas en Sierra Leona: Imperial Shipping, Diamond Line Shipping y Serenity Shipping, respectivamente. Como se ha mencionado anteriormente, ninguna de estas empresas cuenta con un historial comercial previo disponible públicamente, ni posee otros buques. Los tres buques comparten una estructura común de propiedad y administración con vínculos con Turquía y Alemania que se remontan hasta antes de su adquisición por parte de estas empresas de Sierra Leona.⁸⁵

Los tres buques de estudio de caso fueron vendidos a las empresas de Sierra Leona por empresas registradas en Alemania: Toprak Shipping Inc. (White Eagle), Zeynep Shipping Co. Ltd (White Labeille) y Firat Shipping Co. Ltd (Arconian). Además, antes de que Sierra Leona los adquiriera, los tres buques eran administrados por una cuarta empresa, Tunaryan Schiffahrts GmbH, registrada en Alemania. Tunaryan ya figuraba como gerente comercial del Arconian desde 2019, pero pasó a figurar como tal para el White Eagle y el White Labeille el día en que se produjo el cambio de propiedad de estos, en octubre de 2020 y febrero de 2022, respectivamente. Los tres propietarios de los buques y la empresa que los administra tienen la misma dirección registrada en Alemania: Landstrasse 65, Flensburg.

Posteriormente, entre agosto y septiembre de 2022, Nisa Uluslararasi Deniz, una empresa turca de gestión naval con sede en Gaziantep, se incorporó como responsable de seguridad internacional para los tres buques. Desde entonces, las tres embarcaciones han estado bajo una gestión dual idéntica: Tunaryan, registrada en Alemania, como administradora del buque y gerente comercial, y Nisa, registrada en Turquía, como administradora del ISM (figura 4).

Empresa	Papel	White Eagle	White Labeille	Arconian
Tunaryan Schifffahrts GmbH (sede: Flensburg, Alemania)	Gerente de buques/comercial	Desde el 11 de octubre de 2020	Desde el 4 de febrero de 2022	Desde el 1 de febrero de 2019
Nisa Uluslararası Deniz (sede: Gaziantep, Turquía)	Gerente de ISM	Desde el 3 de septiembre de 2022	Desde el 10 de septiembre de 2022	Desde el 25 de agosto de 2022
Toprak Shipping Inc. (sede: Flensburg, Alemania)	Propietario registrado	Desde el 11 de octubre de 2020	—	—
Zeynep Shipping Co. Ltd (sede: Flensburg, Alemania)	Propietario registrado	—	Desde el 4 de febrero de 2022	—
Zeynep Shipping Co. Ltd (sede: Flensburg, Alemania)	Propietario registrado	—	—	Desde el 20 de diciembre de 2018

FIGURA 4 Estructura de gestión consolidada de los buques de estudio de caso.

Los datos disponibles ponen de manifiesto que ni Tunaryan ni Nisa son empresas navieras importantes. Tunaryan administra solo otros tres buques, y los tres también están bajo la gestión del ISM de Nisa. Nisa ha sido administradora de ISM de solo dos buques más, uno de los cuales es propiedad de Toprak a través de su oficina en las Islas Marshall.

Este análisis muestra claramente un patrón constante de propiedad entre los buques de estudio de caso, con nodos consolidados vinculados a Turquía y Alemania. Si bien esto no establece la responsabilidad de los propietarios o administradores registrados, sí revela un patrón notable de consistencia entre los buques de estudio de caso desde, al menos, 2022.



CONCLUSIÓN Y CONSECUENCIAS

La incautación récord de cocaína en el *Arconian* expone un método de operación en el que se transportan grandes cantidades de cocaína en buques de carga desde centros de almacenamiento situados a lo largo de la costa de África Occidental hasta los mercados de consumo en Europa. En este informe se sigue la huella de los patrones operativos de varios buques que posiblemente estén vinculados a la red criminal de Jos Leijdekkers. Sin embargo, un análisis más amplio, incluido el realizado por Europol, sugiere que esta modalidad podría estar cobrando cada vez más importancia en un ecosistema criminal más complejo y cambiante, y que podría ser utilizada por otras redes que operan en las rutas entre África Occidental y Europa.⁸⁶

Es probable que el transporte de cocaína a granel desde puntos de almacenamiento en África Occidental hasta puntos de entrega cercanos a Europa en buques de carga sea una de las razones por las que han pasado desapercibidas grandes cantidades de cocaína en los principales puertos europeos, especialmente desde 2024. Esto puede explicar por qué los precios de la cocaína en Europa han disminuido desde 2024, junto con una caída en los volúmenes de incautaciones.

La magnitud de la incautación en el caso *Arconian* también respalda las evaluaciones en curso sobre el papel cada vez más importante que desempeña África Occidental como centro de almacenamiento cercano a Europa, lo que en la práctica supone un «acercamiento geográfico» de las reservas de cocaína.

El análisis de los buques del expediente más amplio revela similitudes llamativas en sus patrones de navegación. Estos patrones también reflejan comportamientos comunes observados en la llamada «flota fantasma» que se utiliza para eludir sanciones a escala mundial y cuyos buques, en ocasiones, pasan de una actividad ilícita a otra. Asimismo, los buques de estudio de caso presentan elementos recurrentes y duraderos en sus estructuras de propiedad y gestión.

Los repetidos viajes al norte de África, en particular a Libia, plantean interrogantes sobre el alcance de las conexiones con los ecosistemas de tráfico ilícito en ese país, tanto en lo que respecta a la red de Leijdekkers como a las rutas de África Occidental que utilizan esta modalidad de manera más generalizada. Aunque aún no está claro si Libia era el destino previsto para parte del cargamento del *Arconian*, los informes existentes de ciertas fuentes y los patrones de navegación de otros buques hacen que esto sea plausible.

Los buques que realizan rutas hacia el norte, con destino a África del Norte y Europa, también están bien posicionados para transportar cocaína entre distintos puntos de almacenamiento y exportación en toda África Occidental, gracias a las rutas establecidas entre puertos principales y secundarios.

La interceptación del Arconian podría minar la confianza de la red criminal de que esta estrategia continuará sin interrupciones. Para mitigar los riesgos, podrían volver a reducir el tamaño de los cargamentos de cocaína transportados en buques de carga. Sin embargo, es probable que esta dinámica de tráfico siga desempeñando un papel fundamental en las rutas de tráfico de cocaína entre África Occidental y Europa, que abastecen una proporción significativa de la demanda europea. Es fundamental reforzar de manera continua el análisis de las rutas entre África Occidental y Europa para socavar la seguridad que ofrecen a largo plazo y, por ende, su atractivo para las redes criminales.



Referencias

- 1 Juzgado Central de Instrucción n.º 2, Audiencia Nacional de España, Madrid, auto de diligencias previas, 0000035/2026, NIG 28079 27 2 2026 0001379, 6 de mayo de 2026.
- 2 *Nederlanders met machinegeweren bewaakten recordpartij van 30.000 kilo cocaïne*, AD Nieuws, 8 de mayo de 2026, <https://www.ad.nl/binnenland/nederlanders-met-machinegeweren-bewaakten-recordpartij-van-30-000-kilo-cocaine-af9c477f>.
- 3 Entrevista con un operador del sector privado en Freetown, mayo de 2025, a distancia.
- 4 Consulte, por ejemplo: *Van Weel praat met collega Sierra Leone over uitlevering crimineel Jos Leijdekkers*, NOS Nieuws, 12 de mayo de 2026, <https://nos.nl/artikel/2614113-van-weel-praat-met-collega-sierra-leone-over-uitlevering-crimineel-jos-leijdekkers>; Oscar Lopez-Fonseca, La Guardia Civil vincula el alijo récord de cocaína con la Mocro Mafia y el fugitivo holandés Jos 'El Gordito', El País, 5 de mayo de 2026, <https://elpais.com/espana/2026-05-05/la-guardia-civil-vincula-el-alijo-record-de-cocaina-con-la-mocro-mafia-y-el-fugitivo-holandes-jos-el-gordito.html>.
- 5 Consulte, por ejemplo: *Van Weel praat met collega Sierra Leone over uitlevering crimineel Jos Leijdekkers*, NOS Nieuws, 12 de mayo de 2026, <https://nos.nl/artikel/2614113-van-weel-praat-met-collega-sierra-leone-over-uitlevering-crimineel-jos-leijdekkers>.
- 6 En 2019, se incautaron 9 toneladas de cocaína en el White Labeille, que en ese entonces se llamaba Eser, aunque este caso estaba relacionado con una red criminal distinta.
- 7 Los buques del expediente más amplio son ligeramente más pequeños que los de estudio de caso, con capacidades de tonelaje bruto ligeramente menores.
- 8 Incluye entrevistas semiestructuradas con periodistas de investigación, funcionarios de las fuerzas de seguridad, representantes del poder judicial, académicos, funcionarios públicos y empleados del sector privado en puertos marítimos y aeropuertos, personas involucradas en actividades delictivas que desempeñan diferentes funciones en el tráfico de cocaína, personas que consumen drogas, profesionales de la salud, investigadores, académicos, representantes de organizaciones internacionales y regionales, y miembros de comunidades de toda África Occidental. Consulte: Lucia Bird, Kingsley Madueke y Mouhamadou Kane, *Cocaine markets in West Africa: Mapping impacts, routes, trends, and actors*, GI-TOC, marzo de 2026, <https://globalinitiative.net/analysis/mapping-drug-markets-in-west-africa>.
- 9 Lucia Bird, Kingsley Madueke y Mouhamadou Kane, *Cocaine markets in West Africa, Mapping impacts, routes, trends and actors*, GI-TOC, marzo de 2026, <https://globalinitiative.net/analysis/mapping-drug-markets-in-west-africa>.
- 10 Presentación del MAOC-N durante un seminario web de GI-TOC titulado «*Mapping today's cocaine geography in West Africa: Logistics, criminal kingpins and corruption*», 9 de abril de 2026, <https://gitoc.heysummit.com/talks/mapping-todays-cocaine-geography-in-west-africa-logistics-criminal-kingpins-and-corruption>.
- 11 Entrevista con una organización internacional de las fuerzas del orden, 13 de mayo de 2026, a distancia.
- 12 Hans Werdmölder, *Bolle Jos: Drugscrimineel van Hollandse bodem*, Amsterdam: Prometheus, 2025.
- 13 Entrevista con una organización internacional de las fuerzas del orden, 13 de mayo de 2026, a distancia. Los datos del MAOC-N también indican un aumento significativo en el número de buques que no son portacontenedores y que se sospecha que transportan cocaína y que se dirigen a la región desde 2021. Consulte también Lucia Bird, Kingsley Madueke y Mouhamadou Kane, *Cocaine markets in West Africa, Mapping impacts, routes, trends and actors*, GI-TOC, marzo de 2026, <https://globalinitiative.net/analysis/mapping-drug-markets-in-west-africa>.
- 14 Presentación del MAOC-N durante un seminario web de GI-TOC titulado «*Mapping today's cocaine geography in West Africa: Logistics, criminal kingpins and corruption*», 9 de abril de 2026, <https://gitoc.heysummit.com/talks/mapping-todays-cocaine-geography-in-west-africa-logistics-criminal-kingpins-and-corruption>.
- 15 Bertram Nwannekanma y Adaku Onyenucheya, *Customs intercepts N29.4b cocaine shipment from Sierra Leone at Lagos terminal*, The Guardian (Nigeria), 12 de noviembre de 2025, <https://guardian.ng/news/nigeria/metro/customs-intercepts-n29-4b-cocaine-shipment-from-sierra-leone-at-lagos-terminal>; *NDLEA intercept 20 kg cocaine on Brazilian vessel at Lagos seaport, arrest 20 Filipino crew members* (video), The Street Journal, 21 de noviembre de 2025, <https://>

- thastreetjournal.org/ndlea-intercept-20kg-cocaine-on-brazilian-vessel-at-lagos-seaport-arrest-20-filipino-crew-members-video; *Sunday Dennis, NDLEA secures court order to detain vessel, crew over N25.5kg cocaine seizure at Lagos port*, Daily Post, 17 de diciembre de 2025, <https://dailypost.ng/2025/12/17/ndlea-secures-court-order-to-detain-vessel-crew-over-n25-5kg-cocaine-seizure-at-lagos-port>; *AFP, Nigeria arrests 22 Indian ship crew members in cocaine seizure*, Wio News, 4 de enero de 2026, <https://www.wionews.com/world/nigeria-arrests-22-indian-ship-crew-members-in-cocaine-seizure-1767548639666>.
- 16 Sin embargo, no constituye el único mercado. También se cree que el tráfico de cocaína procedente de África Occidental abastece a los mercados de consumo emergentes de Asia y el Medio Oriente.
 - 17 Véase, por ejemplo, la incautación de 4,5 toneladas realizada en Ámsterdam, procedente de Tema: *Dutch customs, Dutch customs seize 4,500 kilograms of cocaine hidden in Amsterdam port shipment*, 14 de junio de 2025, <https://www.douane.nl/douane-onderschept-minder-cocaine-in-2025-smokkel-steeds-diverser>.
 - 18 Antonius Kempmann, Mandy Sarti and Benedikt Strunz, *Zoll stellt in Wilhelmshaven Rekordmenge Kokain Sicher*, NDR, 3 de junio de 2026, <https://www.ndr.de/nachrichten/investigation/zoll-stellt-in-wilhelmshaven-rekordmenge-kokain-sicher,kokain-rekordfund-wilhelmshaven-100.html>.
 - 19 La mayoría de las incautaciones de flujos de cocaína en contenedores se basan en información de inteligencia: en 2023, según la Organización Mundial de Aduanas, el 88% de las drogas (en volumen) se incautaron gracias a la información de inteligencia. En otras palabras, una inteligencia limitada merma drásticamente la capacidad de generar disrupción. Consulte Organización Mundial de Aduanas, *Illicit Trade Report 2023*, https://www.wcoomd.org//media/wco/public/global/pdf/topics/enforcement-and-compliance/activities-and-programmes/illicit-trade-report/itr_2023_en.pdf.
 - 20 GI-TOC, *European Drug Trends Monitor*, Volumen 4, marzo de 2026 <https://globalinitiative.net/analysis/european-drug-trends-monitor-1>.
 - 21 La persistencia de la oferta, a pesar de la disminución del tonelaje incautado en los principales puertos, parece estar relacionada en parte con la diversificación de las rutas, incluido el corredor Marruecos-España y las técnicas de entrega en alta mar en el Canal de Sicilia. Consulte: GI-TOC, *European Drug Trends Monitor*, Volumen 4, marzo de 2026 <https://globalinitiative.net/analysis/european-drug-trends-monitor-1>.
 - 22 Juzgado Central de Instrucción n.º 2, Audiencia Nacional de España, Madrid, auto de diligencias previas, 0000035/2026, NIG 28079 27 2 2026 0001379, 6 de mayo de 2026.
 - 23 Este tipo de transbordo de cargamento desde un «buque nodriza» (barcos pesqueros, buques de carga, graneleros) a «buques filiales» (a menudo remolcadores, embarcaciones pesqueras más pequeñas o lanchas a motor), ya sea de forma directa o lanzando los cargamentos por la borda y localizándolos mediante tecnología GPS, permite a los traficantes separar el transporte marítimo de larga distancia de la recuperación costera, y reduce el riesgo de ser interceptados en ambas etapas. Se ha realizado un seguimiento minucioso de este fenómeno durante años, incluso en aguas europeas, y se ha observado un uso cada vez mayor en el Canal de Sicilia. Consulte GI-TOC, *European Drug Trends Monitor*, Volumen 4, marzo de 2026 <https://globalinitiative.net/analysis/european-drug-trends-monitor-1>.
 - 24 Europol, *Diversification in maritime cocaine trafficking modi operandi*, 27 de enero de 2026, <https://www.europol.europa.eu/publications-events/publications/diversification-in-maritime-cocaine-trafficking-modi-operandi>.
 - 25 El Código ISM de la Organización Marítima Internacional establece los requisitos y las responsabilidades para la operación segura de los buques, incluyendo la designación de un gerente del sistema de gestión de seguridad (ISM) y del propietario o la empresa responsable. El cumplimiento de esta norma es obligatorio para los buques de carga de gran tamaño que realizan travesías internacionales.
 - 26 Conversaciones con dos personas que brindaron información de primera mano, 2025–2026, en persona (África Occidental) y a distancia.
 - 27 *Unscheduled docking of cargo vessel White Eagle sparks fears*, Maritime News, 4 febrero de 2025, <https://www.marinetraffic.com/ge/maritime-news/15/maritime-security/2026/11828/unscheduled-docking-of-cargo-vessel-white-eagle-sparks-fears>.
 - 28 Vessel Tracker, *White Eagle* buque de carga, <https://www.vesseltracker.com/en/Ships/White-Eagle-8812930.html>.
 - 29 Conversaciones en línea con las partes interesadas relacionadas con la incautación, mayo de 2026.
 - 30 Por ejemplo, el análisis de los datos de inteligencia de código abierto no revela ningún episodio de merodeo ni ningún encuentro con otra embarcación tras la salida del Arconian del puerto de Freetown. Además, aunque cargar más de 30 toneladas de cocaína en el mar sin duda sería factible, no obstante sería complicado desde el punto de vista logístico y, en este caso, podría suponer una complicación innecesaria. Seguimiento de embarcaciones del GI-TOC; entrevista con una organización internacional de las fuerzas del orden, 13 de mayo de 2026, a distancia.
 - 31 Por mucho tiempo, Guinea-Bisáu ha servido como refugio para las redes de tráfico de cocaína colombianas y, en menor medida, de los Balcanes, que almacenaban allí sus cargamentos de varias toneladas hasta que se confirmaban los viajes de salida, abasteciendo así a los clientes europeos desde zonas de almacenamiento más cercanas. Consulte: Lucia Bird, Fatjona Mejdini y Sasa Djordjevic, *Under the radar: Western Balkans' cocaine operations in West Africa*, GI-TOC, agosto de 2025, <https://globalinitiative.net/analysis/under->

- the-radar-western-balkans-cocaine-operations-in-west-africa.
- 32 Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), *Cocaine trafficking in Western Africa: Situation report*, 2007, <https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Cocaine-trafficking-Africa-en.pdf>.
 - 33 Lucia Bird, Fatjona Mejdini y Sasa Djordevic, *Under the radar: Western Balkans' cocaine operations in West Africa*, GI-TOC, agosto de 2025, <https://globalinitiative.net/analysis/under-the-radar-western-balkans-cocaine-operations-in-west-africa>.
 - 34 El monitoreo del MAOC-N en 2025 detectó un aumento notable en el número de buques «nodriza» que transbordaban cargamentos de cocaína a buques «filiales» frente a las costas de Sierra Leona, para su desembarque en el país.
 - 35 Entrevistas a ocho pescadores y miembros de la comunidad de Sierra Leona en Funkia, las Islas Banana y varios puntos de la península de Freetown, Sierra Leona, en agosto de 2025.
 - 36 Entrevista con una organización internacional de las fuerzas del orden, 12 de mayo de 2026, a distancia; entrevista con una organización internacional de las fuerzas del orden, 13 de mayo de 2026, a distancia.
 - 37 Ibid.
 - 38 Llegada a la 01:00 UCT del 30 de diciembre de 2023.
 - 39 Conversaciones con una persona que brindó información de primera mano, 2025–2026, en persona (África Occidental) y a distancia.
 - 40 Ibid.
 - 41 Fotografía revisada y evaluada por los autores.
 - 42 No se cuenta con la fecha y hora de esta fotografía.
 - 43 Fotografía del White Eagle en el muelle Queen Elizabeth II, tomada y revisada por los autores. El análisis de la embarcación que aparece en la fotografía confirma que se trata del White Eagle, mientras que los registros de seguimiento de la embarcación confirman que estaba atracada en el muelle Queen Elizabeth II durante ese período.
 - 44 Conversaciones con una persona que brindó información de primera mano, 2025–2026, en persona (África Occidental) y a distancia.
 - 45 Imágenes de video que, según se informa, fueron tomadas a bordo del White Eagle, y que los autores han revisado y evaluado. La fotografía no contenía metadatos, por lo que no se puede confirmar la fecha y hora. No es posible confirmar, a partir del video en sí, que haya sido grabado en el White Eagle.
 - 46 Conversaciones con una persona que brindó información de primera mano, 2025–2026, en persona (África Occidental) y a distancia.
 - 47 Ibid.
 - 48 Conversaciones con una persona que brindó información de primera mano, 2025–2026, en persona (África Occidental) y a distancia. Otra fuente también informó que se vio al trabajador que aparece en el video atendiendo embarcaciones vinculadas a Leijdekkers en una fecha tan reciente como abril de 2026. Conversaciones con una persona que brindó información de primera mano, 2025–2026, en persona (África Occidental) y a distancia.
 - 49 Grabación de video, TikTok, septiembre de 2024, vista y revisada por los autores.
 - 50 El cambio de bandera mejor coordinado fue el de Togo a Sierra Leona: el White Eagle cambió de bandera en agosto de 2022 y el White Labeille, un mes después, en septiembre de 2022.
 - 51 Monitoreo GI-TOC de la dinámica de las embarcaciones mediante inteligencia de código abierto.
 - 52 El White Eagle, bajo su nombre anterior, el Breadbox Falcon, fue incluido en la lista de vigilancia de buques del Mar Negro en 2020, lo que indica que había sido detenido por incumplimiento normativo en la región tres o más veces en los 24 meses anteriores; véase <https://bsmou.org/downloads/watch-lists/202012.pdf>. El White Labeille se vinculó a actividades de tráfico de cocaína en 2019, cuando Cabo Verde detuvo al buque en Praia por el transporte de 9,5 toneladas de cocaína entre Colón, Panamá y Tánger, en Marruecos. En 2021, una vez concluidas las investigaciones, las autoridades de Cabo Verde lo vendieron mediante licitación pública. El buque no aparecía en los registros de viajes de dominio público desde el 27 de diciembre de 2018 hasta su reaparición el 13 de enero de 2022, en una ruta entre Cabo Verde y Senegal.
 - 53 Safa Alharathy, *Dbeibah orders investigation into cocaine shipment bound for Libya*, *Libya Observer*, 7 de mayo de 2026, <https://libyaobserver.ly/crimes/dbeibah-orders-investigation-cocaine-shipment-bound-libya>.
 - 54 El LNA libio amenaza con romper relaciones diplomáticas con España, *La Razón*, 11 de mayo de 2026, https://www.larazon.es/espana/lna-libia-amenaza-romper-relaciones-diplomaticas-espana_202605116a01adc0716e9c57146b4c4c.html.
 - 55 En particular, Bengasi, Sirte, Misrata y al-Khoms.
 - 56 Aunque no se ha informado públicamente sobre ninguna investigación relacionada con el White Labeille, el buque ha permanecido anclado en Marruecos desde su último viaje registrado.
 - 57 Entrevista con un funcionario de seguridad de la UE, mayo de 2026, en línea.
 - 58 Entrevista con una fuente con sede en el este de Libia, mayo de 2026, en línea.
 - 59 Dos de los buques del expediente más amplio muestran patrones similares y recurrentes de permanencia en las costas de Italia y España durante su viaje de regreso de Bengasi a Freetown. Otro barco incluido en el expediente más amplio, que también regresaba de Bengasi a Freetown, dejó de transmitir señales durante 27 horas cerca de las aguas territoriales de España. Después de pasar casi un mes en el puerto de Sirte, uno de los dos buques que repitieron

- su travesía desde Freetown a Libia siguió su camino hacia Turquía, y permaneció merodeando en tres ocasiones más en aguas libias y griegas durante el trayecto.
- 60 UNODC, *Drug trafficking dynamics in Libya and across North Africa: Trends and implications*, enero de 2026, <https://libya.un.org/en/308283-unodc-releases-first-report-drug-trafficking-dynamics-libya-and-across-north-africa>.
- 61 Mark Micallef, *Shifting sands: Libya's changing drug trafficking dynamics on the coastal and desert borders*, European Union Drugs Agency, noviembre de 2019, https://www.euda.europa.eu/drugs-library/shifting-sands---libya's-changing-drug-trafficking-dynamics-coastal-and-desert-borders_en.
- 62 El término «Mocro Mafia» requiere algunas aclaraciones. Acuñado originalmente por los medios de comunicación holandeses para describir las redes criminales vinculadas a la comunidad neerlandesa-marroquí, ha sido ampliamente criticado por ser reduccionista, ya que tergiversa la estructura real de estas redes, que no son ni étnicamente homogéneas ni están organizadas de la forma jerárquica como lo sugiere su nombre. Por lo general, los miembros no se limitan únicamente a personas de origen marroquí o norteafricano. Consulte también: Daniel Brombacher, Ruggero Scaturro y Sarah Fares, *Domestic challenge or transcontinental threat? Africa-linked organised crime in Europe*, ENACT Research Paper 56, enero de 2026, <https://enact-africa.s3.amazonaws.com/uploads/pages/1770204171581-research-paper-56.pdf>
- 63 Oscar Lopez-Fonseca, La Guardia Civil vincula el alijo récord de cocaína con la Mocro Maffia y el fugitivo holandés Jos 'El Gordito', *El País*, 5 de mayo de 2026, <https://elpais.com/espana/2026-05-05/la-guardia-civil-vincula-el-alijo-record-de-cocaina-con-la-mocro-maffia-y-el-fugitivo-holandés-jos-el-gordito.html>.
- 64 Hacia enero de 2021, el grupo aliado con Škaljari, con sede en Montenegro y liderado por un ciudadano bosnio, utilizaba Gran Canaria como un centro clave de logística y distribución tanto para las rutas directas desde Brasil como para las procedentes de centros de almacenamiento de África Occidental, entre ellos Guinea-Bisáu y Sierra Leona. Esta red trasladaba grandes volúmenes; en un caso, se discutía el envío de un cargamento de 3 toneladas almacenado en Guinea-Bisáu con destino a Gran Canaria. Entrevista con un periodista de investigación internacional, Sarajevo, Bosnia y Herzegovina, noviembre de 2024; durante la entrevista se pusieron a disposición del GI-TOC las comunicaciones de Sky ECC.
- 65 Oficina Croata para la Lucha contra la Corrupción y el Crimen Organizado (USKOK), Acusación en contra de Nenad Petrak y otros, KO-US-57/2024, 1 de octubre de 2024.
- 66 Entrevista con el representante de una fiscalía española, Países Bajos, marzo de 2025.
- 67 Uno de los buques de mayor tamaño del expediente apagó su AIS en las dos ocasiones en que pasó por el archipiélago durante su trayecto de Freetown a Libia en 2024-2025 y 2026.
- 68 Hans Werdmölder, *Bolle Jos: Drugscrimineel van Hollandse bodem*, Amsterdam: Prometheus, 2025.
- 69 Lucia Bird, Fatjona Mejdini y Sasa Djordevic, *Under the radar: Western Balkans' cocaine operations in West Africa*, GI-TOC, agosto de 2025, <https://globalinitiative.net/analysis/under-the-radar-western-balkans-cocaine-operations-in-west-africa>.
- 70 Más de dos toneladas de cocaína intervenidas y 34 detenidos pertenecientes a una organización criminal con epicentro en Canarias, Agencia Tributaria, 23 de septiembre de 2025, <https://sede.agenciatributaria.gob.es/Sede/notas-prensa/notas-prensa/2025/septiembre/23/dos-toneladas-cocaina-intervenidas-34-canarias.html>.
- 71 GI-TOC, *European Drug Trends Monitor*, Volumen 4, marzo de 2026, <https://globalinitiative.net/analysis/european-drug-trends-monitor-1>.
- 72 Imágenes y videos revisados por los autores.
- 73 Conversaciones con una persona que brindó información de primera mano, 2025-2026, en persona (África Occidental) y a distancia.
- 74 Documentos obtenidos por los autores.
- 75 Conversaciones con una persona que brindó información de primera mano, 2025-2026, en persona (África Occidental) y a distancia.
- 76 Información del perfil de LinkedIn de la persona en cuestión.
- 77 Conversaciones con una persona que brindó información de primera mano, 2025-2026, en persona (África Occidental) y a distancia.
- 78 Juzgado Central de Instrucción n.º 2, Audiencia Nacional de España, Madrid, auto de diligencias previas, 0000035/2026, NIG 28079 27 2 2026 0001379, 6 de mayo de 2026.
- 79 Durante más de dos meses antes de sus respectivas salidas, ambos buques permanecieron merodeando uno cerca del otro en las proximidades del muelle Queen Elizabeth II de Freetown, con una distancia de apenas unos cientos de metros entre ellos durante siete días.
- 80 Organización Internacional del Trabajo, Base de datos conjunta de la OIT y la OMI sobre el abandono de gente de mar, https://www.ilo.org/dyn/r/abandonment/seafarers/details?p3_abandonment_id=1255&p_lang=en.
- 81 Ibid.
- 82 Conversaciones con una persona que brindó información de primera mano, 2025-2026, en persona (África Occidental) y a distancia.
- 83 Hans Werdmölder, *Bolle Jos: Drugscrimineel van Hollandse bodem*, Amsterdam: Prometheus, 2025; Levent Kenez, *Turkey turns into a revolving door for drug lords*, Nordic Monitor, 19 de mayo de 2026, <https://nordicmonitor.com/2026/05/turkey-turns-into-a-revolving-door-for-drug-lords>.
- 84 *Court convicts Bolle Jos and 20 accomplices in 550 million euro cocaine trafficking case*, NL Times, 19 de mayo de 2026,

<https://nltimes.nl/2026/05/19/court-convicts-bolle-jos-20-accomplices-550-million-euro-cocaine-trafficking-case>.

- 85 Hay elementos constantes en la estructura de propiedad que se remontan aún más atrás, hasta una empresa comercial de mayor envergadura registrada en los Países Bajos. En este informe no se analizan estos patrones de propiedad más históricos, y su significado no está claro.

- 86 Europol, *Diversification in maritime cocaine trafficking modi operandi*, 27 de enero de 2026, <https://www.europol.europa.eu/publications-events/publications/diversification-in-maritime-cocaine-trafficking-modi-operandi>.



**GLOBAL
INITIATIVE**
AGAINST TRANSNATIONAL
ORGANIZED CRIME

SOBRE LA GLOBAL INITIATIVE

La Global Initiative Against Transnational Organized Crime es una red mundial con más de 800 expertos en todo el mundo. La Global Initiative ofrece una plataforma para promover un mayor debate y enfoques innovadores como pilares de una estrategia global inclusiva contra el crimen organizado.

www.globalinitiative.net