



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/APR24/3/6/1	
Fecha	17 de abril de 2024	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92AES28	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC82	●
Asamblea del Fondo Complementario	SAES12	

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1992

SINIESTRO EN TRINIDAD Y TOBAGO

Documento presentado por la República de Trinidad y Tobago

Resumen:

El 7 de febrero de 2024, una serie de ministerios y agencias del Gobierno de la República de Trinidad y Tobago (en adelante, “Trinidad y Tobago”) tomaron conocimiento de los efectos de un derrame de hidrocarburos en la costa atlántica de la isla de Tobago y en el medio marino, ocasionado por una gabarra de nombre *Gulfstream* que había zozobrado y varado, alojándose justo frente a la costa de Cove Estate. El derrame afectó a unos 15 km de litoral.

El siniestro afectó a playas, ríos, zonas de manglares, zonas rocosas, hoteles, pescadores y la flora y fauna silvestres, y obligó al cierre temporal de algunos colegios. La coordinación de las operaciones de limpieza corrió a cargo del Ministerio de Energía e Industrias Energéticas (MEEI) y la Agencia de Gestión de Emergencias de Tobago (TEMA).

El MEEI procuró los servicios de la compañía petrolífera nacional, Heritage Petroleum Company Limited (HPCL), que llevó a cabo la limpieza del litoral en la mayoría de zonas costeras, mientras que la TEMA coordinó la limpieza del litoral en otras zonas de costa sirviéndose de diversos contratistas de respuesta a derrames de hidrocarburos. El MEEI empleó a contratistas para que se encargaran de la operación de retirada de hidrocarburos del pecio y redujeran el flujo de hidrocarburos a las zonas económicas exclusivas (ZEE) de otros países vecinos, mientras que la TEMA contrató a otros para que contuvieran los derrames procedentes de los restos del naufragio. A partir de ese momento, y tras la incorporación del contratista de salvamento T&T Salvage LLC/QT Environmental Inc., el MEEI se ocupó de coordinar estas operaciones.

El análisis de los hidrocarburos, recogidos directamente del buque, fue llevado a cabo por el Instituto de Asuntos Marinos (IMA) mediante la técnica de cromatografía de gases/espectrometría de masas (GC-MS). El análisis reveló que se trataba de fueloil C para calderas, y que era persistente.

En las imágenes obtenidas por un vehículo telemandado y las fotografías submarinas del pecio se puede ver el nombre *Gulfstream* grabado en la amura de estribor. Los datos técnicos del buque los obtuvo el contratista de salvamento del MEEI, T&T Salvage LLC, del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos y revelaron que el buque de nombre *Gulfstream* había sido construido por Kelso Marine en los Estados Unidos, y que anteriormente se había dedicado a la actividad comercial por toda la costa este de dicho país, si bien con el tiempo se había sometido a muchas modificaciones, en especial en los tanques de carga. La eslora y la manga del buque

son equiparables a las dimensiones iniciales de la gabarra original *Gulfstream*. Al parecer, la gabarra cuenta con una capacidad de 60 000 barriles de carga y llevaba una presunta remesa de 35 000 barriles de fueloil C para calderas que presuntamente iba destinada a la República Cooperativa de Guyana (en adelante, "Guyana"). Es posible que la gabarra tanque figure ahora con el nombre de *Culie Boy*, inscrita presuntamente en el registro naval de Zanzíbar y con pabellón de la República Unida de Tanzania (en adelante, "Tanzania"). No obstante, las autoridades tanzanas han informado de que el certificado registral en el que consta el pabellón de este país es fraudulento. El nombre de la gabarra, por tanto, no está confirmado. El Gobierno de Tanzania ha asegurado que un remolcador de nombre *Solo Creed*, el buque que se cree que remolcó la gabarra, figura en su registro.

Actualmente, Trinidad y Tobago está en busca del *Solo Creed*, el remolcador que estaba remolcando la gabarra, por todos los puertos de la región y en todo el mundo. Se cree que este remolcador enarbolaba el pabellón de Tanzania. Esta iniciativa es el resultado de la información compartida por la Autoridad Marítima de Guyana (GMA) relativa a una notificación de llegada que esta recibió por la carga de la gabarra que estaba siendo remolcada por el *Solo Creed*. Se ha despachado correspondencia oficial a Panamá y a Tanzania por conducto del Ministerio de Relaciones Exteriores y la CARICOM (MoFCA) para obtener cualquier información de interés relativa al *Solo Creed* y su gabarra asociada. Estamos a la espera de recibir respuestas.

Unos días después de que se produjera el siniestro, un abogado nigeriano, que representaba al supuesto propietario de la gabarra responsable del derrame de hidrocarburos frente a la costa de Tobago, contactó con la autoridad marítima de Trinidad y Tobago, esto es, la División de Servicios Marítimos (MSD) del Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOWT). El abogado le trasladó que su cliente carecía de los medios económicos para viajar a Trinidad y Tobago y estaba siendo asediado por acreedores que pretendían el reembolso de las inversiones realizadas en la gabarra, la cual no contaba con cobertura de seguro. En la actualidad, la MSD está verificando la validez de esas reclamaciones, tras haber realizado consultas al Gobierno nigeriano por conducto del MoFCA. Estamos a la espera de las respuestas.

La MSD ha solicitado por escrito a la Organización Marítima Internacional (OMI) que proporcione un consultor para que preste asistencia en nuestra investigación. La OMI señaló que se estaba dedicando activamente a la búsqueda de uno. Estamos esperando una respuesta positiva a esta petición.

El Servicio de Guardacostas de Trinidad y Tobago (TTCG) ha estado colaborando estrechamente con el Servicio de Guardacostas de Guyana, la Agencia de Implementación para el Crimen y la Seguridad de la Comunidad del Caribe (CARICOM IMPACS) e IR Consilium, que trabaja con CARICOM IMPACS para identificar los buques implicados en el derrame de hidrocarburos de Tobago, o responsables de este.

Los cálculos iniciales del coste de la respuesta al derrame de hidrocarburos, incluida la remoción de los hidrocarburos del pecio hasta la fecha, son del orden de los USD 23,5 millones (TTD 160 millones). Al 6 de abril de 2024 se calcula que se han gastado hasta ahora USD 12,5 millones (TTD 85 millones), y se prevén costes y reclamaciones adicionales por pérdidas económicas. Las operaciones de limpieza a gran escala finalizaron en marzo de 2024 y se espera que la limpieza del litoral concluya en abril de 2024. La remoción de los hidrocarburos del pecio también se prevé que concluya para mediados de mayo de 2024.

Trinidad y Tobago notificó este siniestro a los FIDAC el 22 de febrero de 2024 y, el día 26 de dicho mes, el Fondo de 1992 movilizó a ITOPIF a Tobago para que brindara asesoramiento técnico a Trinidad y Tobago sobre las medidas de respuesta al derrame de hidrocarburos. Varios representantes del Fondo de 1992 realizaron una visita en marzo de 2024.

Trinidad y Tobago tiene previsto emprender todas las acciones legales que sean necesarias contra el propietario de la gabarra, el propietario de la carga y/o el propietario del remolcador que estaba remolcando la gabarra, con el fin de recuperar la cuantía desembolsada en los trabajos de limpieza y de prevención del derrame de hidrocarburos. Trinidad y Tobago también tiene intención de utilizar el fueloil C para calderas que se recogió del buque, con objeto de sufragar costes.

Medidas que se han de adoptar:

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Examinar este siniestro y aceptar que cumple los requisitos para la indemnización por el Fondo de 1992, y estimar que los hidrocarburos y el buque entran dentro de las respectivas definiciones de “hidrocarburos” persistentes y “buque” de los artículos I 5) y I 1) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992).

1 Resumen del siniestro

Buque	Anteriormente denominado <i>Gulfstream</i> . Al parecer, su nombre original es <i>Pampa</i> .
Fecha del siniestro	7 de febrero de 2024 (fecha en que se avistaron los hidrocarburos en la costa)
Lugar del siniestro	Aguas territoriales de Trinidad y Tobago
Cantidad de hidrocarburos derramados	Se desconoce
Zona afectada	Costa de Tobago (aproximadamente 15 km) con hidrocarburos negros
Estado de abanderamiento del buque	Se desconoce
Arqueo bruto	Se desconoce
Asegurador P&I	Se desconoce
Límite del CRC de 1992	4,51 millones de DEG
Límite del CRC y del Fondo	203 millones de DEG
Procedimientos judiciales	Hasta la fecha no se ha entablado ningún procedimiento judicial

Cuadro 1: Resumen del siniestro

2 Introducción/antecedentes sobre las medidas de respuesta

- 2.1 En la mañana del 7 de febrero de 2024, el TTCG comunicó al MEEI la presencia de un buque zozobrado a unos 200 metros de la costa del Cove Eco-Industrial and Business Park, en la zona de Canoe Bay (Tobago), que estaba derramando una sustancia oleosa. El buque no realizó ninguna llamada de emergencia y a bordo de él no había señales de vida. En la figura 1 que aparece a continuación se muestra la ubicación de Trinidad y Tobago. Más abajo, en la figura 2, se indica la ubicación del buque en la zona de Cove (Tobago).

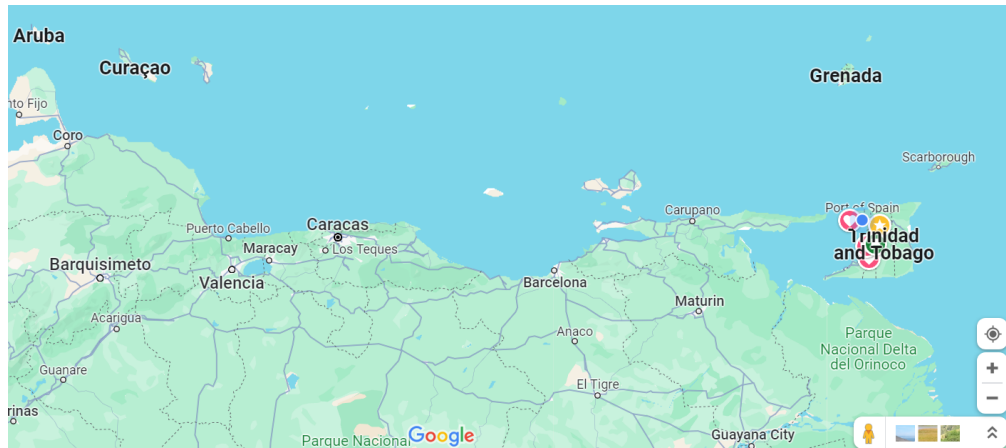


Fig. 1: Mapa que muestra la ubicación de Trinidad y Tobago

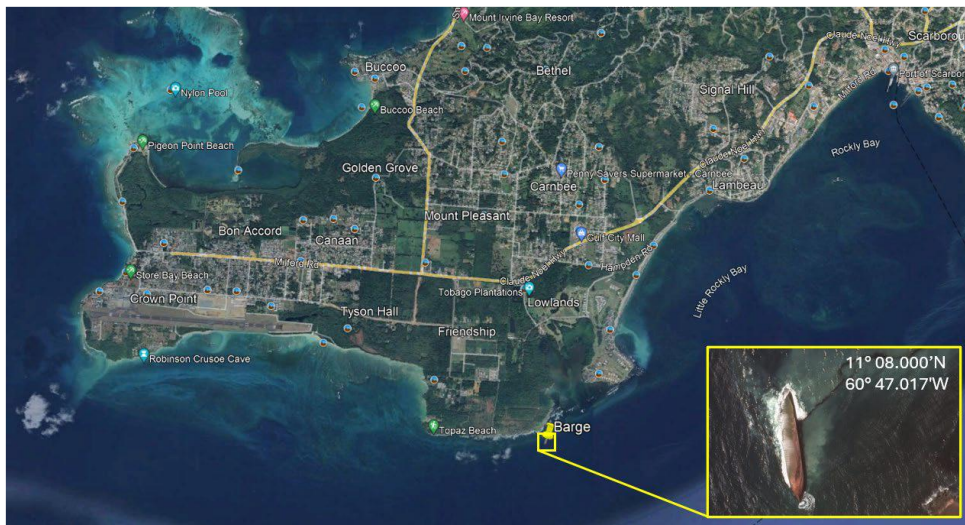


Fig. 2: Mapa que muestra la ubicación del buque zozobrado frente a Cove (Tobago)

- 2.2 La posible presencia de petróleo se detectó por primera vez el 7 de febrero de 2024 a partir de las imágenes del satélite Sentinel 2B. Las dimensiones de la posible mancha detectada eran de 6,15 millas marinas (m. m.) de longitud y una anchura máxima de 0,21 m. m. Las imágenes de satélite mostraban a un buque que remolcaba un objeto el 4 de febrero de 2024. Trinidad y Tobago hizo un seguimiento por radar del remolcador y la gabarra, desde el momento en que entraron en las aguas territoriales de Trinidad y Tobago hasta que ya no pudieron ser detectados. Se les hizo un seguimiento desde las 19.00 h del 4 de febrero de 2024 hasta las 08.59 h del 5 de febrero de 2024. La última posición conocida del sistema de identificación automática (SIA) del *Solo Creed* era de 11,5 m. m. al este de Galera Point, a las 09.38 h del 5 de febrero de 2024. Se cree que el buque *Gulfstream* zozobró en algún momento del 5 de febrero de 2024 o alrededor de esa fecha. En la figura 3 se muestra la ruta que llevaban el *Solo Creed* y la *Gulfstream*, a partir del seguimiento realizado por Trinidad y Tobago.

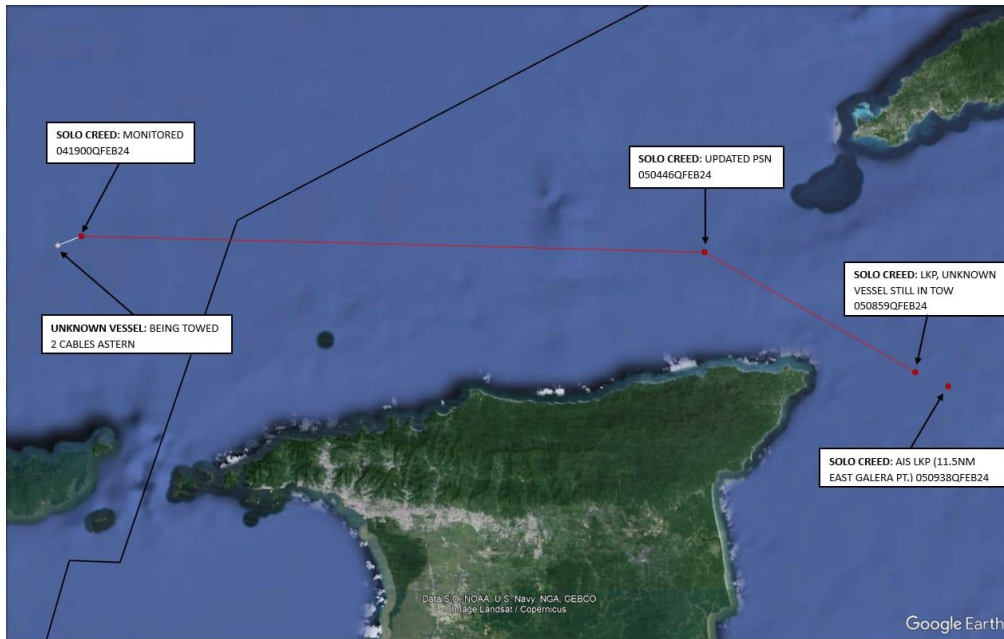


Fig. 3: Ruta realizada por los buques objeto de seguimiento por Trinidad y Tobago

- 2.3 Tras tomar conocimiento del derrame de hidrocarburos, el MEEI inició las labores de coordinación entre todos los ministerios gubernamentales y agencias estatales pertinentes para determinar el estado del siniestro. La TEMA activó el Plan de contingencia de Tobago ante derrames de hidrocarburos, que la señaló como el organismo que lideraría la gestión de la respuesta al derrame. El 8 de febrero de 2024, el MEEI desplegó un equipo, liderado por su director técnico, para que brindara apoyo técnico a la TEMA en las labores de contención y gestión del derrame de hidrocarburos. El Plan nacional de contingencia ante derrames de hidrocarburos (NOSCP) fue activado por el MEEI.
- 2.4 Del análisis de las imágenes de satélite se dedujo que la gabarra había zozobrado a cierta distancia al sudeste de Scarborough, el remolcador se había desenganchado de la gabarra y esta había ido a la deriva hacia el noroeste, hacia Cove Estate, hasta alojarse a unos 200 metros de la costa.
- 2.5 El 9 de febrero de 2024, el MEEI contrató a HPCL, la compañía petrolera nacional, para que se encargara de limpiar la costa sirviéndose de la mano de obra y el equipo de sus contratistas de lucha contra derrames de hidrocarburos. A través de HPCL, el MEEI incorporó a Oil Spill Response Limited (OSRL), que aportó un equipo de cinco personas con el que prestó apoyo técnico a los trabajos de limpieza de las zonas costeras asignadas a HPCL. OSRL no cobró por su periodo inicial de cinco días en Tobago. Posteriormente, esta empresa fue contratada por ciclos de diez días, con sus respectivos costes. Esta medida activó de manera efectiva el NOSCP y estableció un mando unificado entre el MEEI y la TEMA. HPCL proporcionó servicios de modelos de trayectorias, así como de rescate y rehabilitación de la flora y fauna silvestres.
- 2.6 El 14 de febrero de 2024, las dimensiones de la mancha de hidrocarburos que salía del pecio se calculaban en 48 m. m. de longitud y 0,13 m. m. de anchura, según la interpretación satelital del Sentinel 1A llevada a cabo por el IMA de Trinidad y Tobago. Además, había al menos 15 km de costa afectados por los hidrocarburos, incluidos un arrecife, manglares y playas atlánticas.
- 2.7 La MSD solicitó dos sesiones virtuales de formación para la toma de conciencia respecto de técnicas de lucha contra derrames de hidrocarburos, de una hora de duración cada una, que fueron impartidas el 16 de febrero de 2024 por el Centro regional de información y formación sobre la contaminación del mar en casos de emergencia para la región del Gran Caribe (RAC-REMPEITC-Caribe) a 80 operarios sobre el terreno sin experiencia previa. Esta labor de formación se realizó para asegurarse de que esos

operarios empleaban técnicas basadas en las mejores prácticas en las operaciones de limpieza de la costa.

- 2.8 Con el fin de obtener más información sobre el buque, y sobre la cantidad de hidrocarburos a la que se podía estar haciendo frente, por medio de la MSD se contrataron los servicios de Courtney Lange, de Tsunami Marine, para que levantara un mapa del casco y sus dimensiones con el que establecer su compartimentado en relación con los tanques de carga de hidrocarburos y las principales divisiones del casco. Se llevó a cabo una inspección visual de las zonas externas de la gabarra, con sondeos visibles y de prueba de martillo para determinar, de la forma más razonable posible, la ubicación de los mamparos existentes. Dicha inspección concluyó el 18 de febrero de 2024. Tras la distribución de sus conclusiones en internet, el Sr. Lange pudo obtener dibujos aplicables a la *Gulfstream* y hacer algunos pequeños ajustes en el resultado de su trabajo.
- 2.9 En un principio se instaló una barrera flotante de contención en la zona donde se encuentra el pecio para impedir que el derrame se extendiera a otros lugares. Debido a las fuertes corrientes presentes en la zona, esta barrera no logró contener el derrame. Posteriormente se colocó una barrera similar de mayor diámetro con el mismo propósito, pero con idéntico resultado. También se desplegaron buzos en el lugar para tratar de taponar la fuga, pero no lo consiguieron, pues las condiciones de acceso y visibilidad debajo del buque eran malas debido a la alta turbidez del agua. Además, el buque se movía, lo que generaba una situación de peligro. Se observó que, debido al estado de la mar, el buque se había desplazado unos 70 metros hacia la orilla desde su alojamiento inicial. Por otro lado, a partir del análisis de las imágenes de satélite se calculó que la mancha había viajado unas 63 m. m. en dirección oeste-noroeste, desplazándose unos 30 km fuera de la ZEE de Tobago.
- 2.10 Dada la ineficacia del trabajo citado anteriormente, y ante la urgencia de contener el derrame, el MEEI contrató los servicios de una compañía de salvamento internacional para que detuviera la fuga de hidrocarburos y los extrajera del buque. El 22 de febrero de 2024, el Gobierno de Trinidad y Tobago aprobó la concesión de un contrato de salvamento a T&T Salvage LLC y QT Environmental Inc., de Texas y Minnesota respectivamente, para que prestaran servicios de recuperación y captura de los hidrocarburos al Gobierno de Trinidad y Tobago en su gestión y contención del derrame.
- 2.11 El 26 de febrero de 2024, T&T Salvage LLC y QT Environmental Inc. llevaron a cabo un levantamiento hidrográfico en torno al pecio, lo que permitió contar con una visión completa de las profundidades del agua y de los peligros submarinos alrededor de los restos del naufragio. Las profundidades del agua observadas a lo largo del pecio se consideraron adecuadas para que la nave de apoyo a las inmersiones pudiera amarrar junto a aquel en condiciones de seguridad. Asimismo, las citadas empresas usaron un escáner de detección y localización por ondas luminosas (LiDAR) para estudiar la parte superior expuesta del pecio. Este escaneo por láser permitió adquirir un mayor conocimiento de la posición del pecio y su orientación. Los reconocimientos revelaron que la parte expuesta del casco del buque no presentaba señales de deterioro, grietas ni roturas. La capacidad de carga de la gabarra se estimó en 60 000 barriles. Cuenta con seis pares de tanques de carga, que hacen doce en total, y también con dos tanques de combustible ubicados a ambos costados de la muesca de popa, por donde el remolcador que impulsaba la gabarra en un principio se habría acoplado a ella. Había una serie de tanques montados en cubierta que probablemente se partieron al varar la nave volteada. Teniendo en cuenta los resultados del reconocimiento, se elaboró un plan detallado para determinar la cantidad de hidrocarburos que había en esos tanques de carga antes de emprender operaciones de salvamento. En la figura 4 se muestran los diagramas del buque y la forma en que quedó alojado en Tobago según el levantamiento hidrográfico realizado.

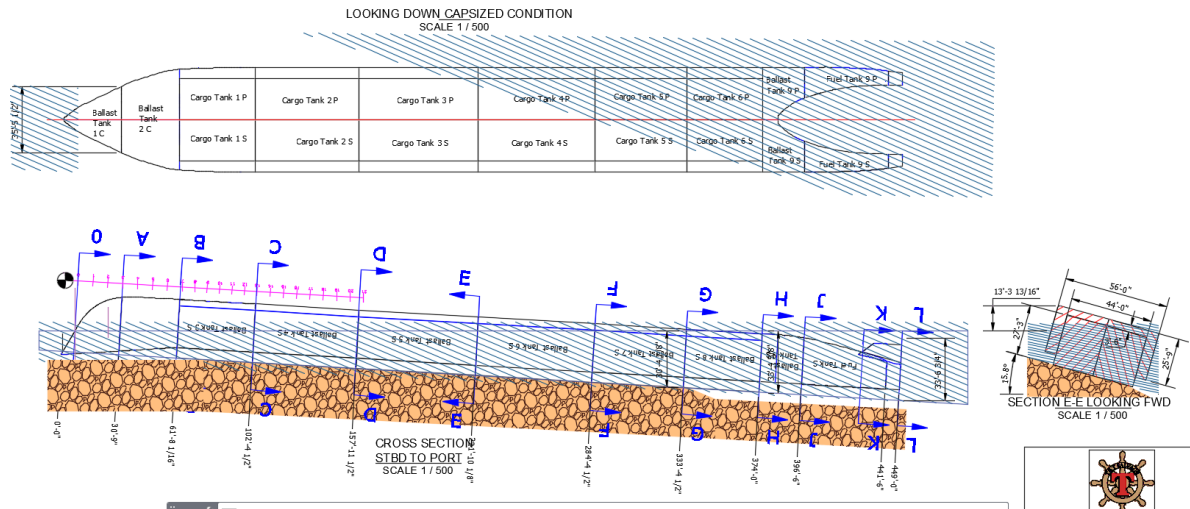


Fig.

Fig. 4: Diagrama de la *Gulfstream* en relación con su alojamiento en Tobago, según el levantamiento hidrográfico.

- 2.12 Desde el 27 de febrero de 2024 hasta el momento actual, el equipo de T&T Salvage LLC y QT Environmental Inc. ha seguido tratando cualquier cantidad de hidrocarburos que se hubiera escapado del pecio. Este aspecto de los trabajos de respuesta incluye el uso de la mejor tecnología disponible, que es el sistema NOFI Current Buster, el cual ha sido utilizado en todo el mundo en condiciones ambientales extremadamente exigentes, incluidas altas corrientes. Este sistema se desplegó en una táctica cercana a la costa utilizando una configuración tipo de dos buques. Además, se emplearon los sistemas especializados NOFI INAK para una táctica de barrido mar adentro con un único buque, que permitió la utilización de un buque remolcador para dotar de mayor eficiencia a la operación en general. Asimismo, se utilizó un sistema de raseras de despliegue rápido (RDSS) para recuperar hidrocarburos concentrados del fluido recogido con el sistema NOFI. Se realizaron sobrevuelos periódicos con aeronaves de ala fija de la Guardia Aérea de Trinidad y Tobago para facilitar orientación a las operaciones de recuperación en el agua y vigilar el desplazamiento de los hidrocarburos hacia las ZEE de países vecinos. Este enfoque mejoró la eficiencia de la recuperación de hidrocarburos, al eliminar la excesiva manipulación de desechos debida al agua de mar.
- 2.13 ITOPF fue movilizada a Tobago por el Fondo de 1992 a partir del 26 de febrero de 2024 y se incorporó perfectamente a las labores de respuesta llevadas a cabo por el MEEI y, posteriormente, por la TEMA.
- 2.14 Desde el 29 de febrero de 2024 no se observó que el buque perdiera hidrocarburos de forma continuada. En las inmersiones de reconocimiento de los días 2 y 3 de marzo de 2024 se comprobó que no existía ninguna fuga de hidrocarburos en los restos del naufragio. En estas inmersiones no se hallaron indicios de ninguna fuga activa, lo que indica que el pecio había alcanzado un equilibrio hidrostático. Esto significa que los fluidos habían alcanzado un equilibrio, pero no que los tanques estuvieran vacíos. Posteriormente, sin embargo, algunos episodios de mar gruesa harían que el pecio se moviera verticalmente y se desplazara, rompiendo ese equilibrio y ocasionando la fuga de una cierta cantidad de hidrocarburos del pecio. En esos momentos se desplegaron los sistemas NOFI Current Buster para realizar la contención y recogida de hidrocarburos necesarias.
- 2.15 Propuesta de operación de remoción de hidrocarburos
- 2.15.1 En vista de la cantidad de hidrocarburos que seguía en el interior del pecio, T&T Salvage LLC hizo llegar una propuesta de remoción de hidrocarburos al MEEI, para su examen y aprobación por todas las partes interesadas. Las opciones propuestas fueron presentadas y analizadas entre el 11 y el 13 de marzo de 2024 con los principales encargados de la toma de decisiones. Se tomó nota de que el mejor enfoque hacía necesaria una combinación de las opciones presentadas para abordar el vaciado de los

distintos tanques debido a la orientación del pecio, ya que algunos de los tanques estaban total o parcialmente sumergidos, lo que hacía imposible acceder a ellos en condiciones de seguridad. En este sentido, se propuso y convino en utilizar un método de tanque por tanque.

2.15.2 También se acordó, como opción recomendada para recibir la carga de hidrocarburos bombeados, la utilización de tanques receptores o de camiones cisterna en tierra. Esta se consideró la opción más factible, ya que las restricciones geográficas en el lugar de los restos de naufragio, tales como la profundidad del agua, el estado de la mar y el material del fondo marino, limitaban las opciones prácticas para que un buque del país estuviera protegido en el lugar del siniestro. El plan consistía en pasar mangueras de transferencia de carga a tanques de fracturación receptores en tierra y a continuación a vagones cisterna de transporte por carretera. Los vagones transitarían desde la zona terrestre cercana al pecio hasta una gabarra receptora en el puerto de Scarborough. Posteriormente, la gabarra trasladaría el producto a Trinidad, a un tanque de almacenamiento de Paria Fuel Trading Company Limited, en Pointe-à-Pierre.

2.16 Avances en la lucha contra el derrame

2.16.1 Al 19 de marzo de 2024, OSRL informó de que el estado de la playa de Scarborough había mejorado considerablemente y al inspeccionarla no se habían hallado hidrocarburos enterrados. La vía de navegación del puente de Scarborough también estaba libre de hidrocarburos en ambos extremos y la barrera flotante había sido retirada. Además de la zona de manglares, se recomendó dar una alta prioridad para la utilización de técnicas de limpieza a los lugares que se identificó que presentaban una contaminación grave (muy afectados y con una gran extensión de la columna de hidrocarburos). Estas zonas incluyen actualmente el pueblo pesquero de Lambeau y la zona de Thompson Bridge. El 25 de marzo de 2024, las actividades de limpieza del litoral habían permitido retirar en gran medida los hidrocarburos a granel, al tiempo que se iniciaba el proceso de desmovilización de la maquinaria pesada y los tanques de fracturación.

2.16.2 El número total de personas involucradas en los trabajos de limpieza fue de unas 200 al día.

2.16.3 Para finales de marzo de 2024, 35 000 barriles de desechos líquidos y 10 000 yardas cúbicas de sólidos (material de playa principalmente) habían sido recogidos y depositados en el único vertedero de Tobago, Studley Park, como lugar de almacenamiento temporal. Se está trabajando para abordar estos desechos; el plan que cuenta con más adeptos es la incineración de los desechos líquidos y la biorremediación de los sólidos en Trinidad.

2.16.4 El IMA realizó pruebas en peces, que no apreciaron en ellos ningún impacto de los hidrocarburos, por lo que no se impusieron prohibiciones de pesca. Sin embargo, la venta de pescado en la zona se vio afectada y la Asamblea de Tobago (THA) proporcionó ayuda financiera. No se impusieron prohibiciones de baño, ya que las playas afectadas por los hidrocarburos no suelen utilizarse para esta actividad.

2.16.5 Al parecer, un hotel se vio afectado por la información negativa aparecida en redes sociales, lo que se habría traducido en posibles cancelaciones por potenciales clientes extranjeros. No obstante, este mismo hotel fue el que eligieron HPCL, el MEEI, T&T Salvage LLC, QT Environmental Inc. y posiblemente otros contratistas de las actividades de respuesta durante las operaciones de limpieza.

3 Reclamaciones de indemnización

3.1 Las reclamaciones de indemnización por parte del Gobierno por su respuesta al derrame guardarían relación con medidas preventivas tales como la protección de la costa con barreras flotantes y la retirada de hidrocarburos de la *Gulfstream*, así como las labores previas asociadas a estas actividades.

- 3.2 Las reclamaciones por las medidas de lucha contra el derrame de hidrocarburos incluirían la limpieza de las playas del litoral y la limpieza fluvial y de manglares; el desgrasado de superficies duras que presentaban manchas, tales como costas rocosas, aceras y carreteras; la gestión de desechos, y las medidas de rescate y rehabilitación de la flora y fauna silvestres. Una de las partidas de gastos más elevada sería la de los buques utilizados para desplegar el sistema NOFI Current Buster.
- 3.3 Es probable que los pescadores presenten reclamaciones en relación con una cifra de ingresos menor de la esperada debido a la pérdida de confianza en la calidad del pescado en las zonas afectadas por el derrame, que repercutió en los vendedores que normalmente ejercen su profesión en la zona. Puede que haya reclamaciones por parte de hoteles por una disminución del número de reservas.
- 3.4 Hasta la fecha se han gastado aproximadamente TTD 85 millones (USD 12,5 millones) en las operaciones de respuesta.
- 3.5 Se prevé que el coste final de las indemnizaciones ascienda a unos TTD 160 millones (USD 23,5 millones).

4 Aplicabilidad de los Convenios

- 4.1 Trinidad y Tobago es Parte en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.
- 4.2 Además, Trinidad y Tobago lleva al día su notificación de hidrocarburos a la Secretaría de los FIDAC. El último informe de hidrocarburos presentado fue el correspondiente a 2023.
- 4.3 Las muestras de hidrocarburos se tomaron en la playa, en el agua en las proximidades del pecio y en el tanque n.º 6 de estribor, y fueron analizadas por el IMA mediante GC-MS. Las muestras de la playa y el agua indicaron que los hidrocarburos eran fueloil intermedio. Sin embargo, la muestra tomada directamente del buque reveló que se trataba de combustible C para calderas. Esta disparidad sugiere que la muestra de la playa había resultado erosionada y que la muestra del agua había perdido algunos de sus componentes químicos. Así pues, los hidrocarburos pueden considerarse hidrocarburos persistentes.
- 4.4 En su sesión de octubre de 2002, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 refrendó la interpretación del Convenio del Fondo de 1992 realizada por el Director en el sentido de que el Convenio del Fondo de 1992 también resultaba de aplicación a derrames de hidrocarburos persistentes, incluso si el buque del que partían los hidrocarburos no podía ser identificado, siempre y cuando se demostrara, a satisfacción del Fondo de 1992 o, en el caso de una disputa, a satisfacción de un tribunal competente, que los hidrocarburos provenían de un “buque”, según se define este término en el CRC de 1992.
- 4.5 Los diagramas del buque *Gulfstream* elaborados por Kelso Marine Inc. los obtuvo T&T Salvage LLC del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos. La gabarra que derramó el combustible C para calderas tenía doce tanques de carga. Hasta la fecha se ha podido acceder a siete de esos doce tanques y calibrarlos, y el volumen total estimado del buque *Gulfstream*, que según las informaciones transportaba 35 000 barriles de combustible C para calderas justo antes del siniestro, es de 19 685 barriles. Se cree que el buque se dedicaba al transporte de hidrocarburos como carga y, por tanto, operaba como buque tanque. Así pues, se considera que entra dentro de la definición de “buque” del artículo I 1) del CRC de 1992.

5 Investigación de la causa del siniestro

5.1 Nombres del remolcador y la gabarra

5.1.1 Se entiende que durante muchos años la gabarra *Gulfstream* fue impulsada por un remolcador de nombre *Marlin*, pero este no estuvo implicado en el siniestro. En un momento dado se creyó que la gabarra *Gulfstream* había cambiado su nombre por el de *Sea Marlin*, pero el nombre *Gulfstream* sigue grabado en el casco en material de soldadura. En el momento en que se produjo el siniestro, un remolcador diferente (*Solo Creed*) estaba siendo utilizado para remolcar la *Gulfstream*, que quizá tuviera intención de cambiar su nombre a *Culie Boy* una vez llegara a su destino.

5.1.2 En el cuadro 2 que se muestra a continuación figuran los datos sobre los nombres de los buques implicados y los cambios de esos buques, con la fuente de información correspondiente:

		Remolcador	Fuente	Gabarra	Fuente
Datos antiguos con anterioridad a la fecha del siniestro	1.º nombre conocido del remolcador que impulsaba la gabarra	<i>Gaucho</i>	Antiguo ingeniero naval para la <i>Gulfstream</i>	<i>Pampa</i>	Kelso Marine
	2.º nombre conocido del remolcador que impulsaba la gabarra	<i>Marlin</i>	Por determinar	<i>Gulfstream</i> (el buque quizá haya tenido pintado también el nombre de <i>Sea Marlin</i> en un momento dado)	Inmersión de reconocimiento
Datos al momento del siniestro	Nombre del 2.º remolcador	<i>Solo Creed</i>	Manifiesto de practicaje	<i>Culie Boy</i> (se cree que era el nuevo nombre previsto de la <i>Gulfstream/Sea Marlin</i>)	Manifiesto de practicaje

Cuadro 2: Diversos nombres de buques en relación con el *Solo Creed* y la *Gulfstream*

5.1.3 A partir de la información que el TCG recibió de un antiguo jefe de máquinas de la gabarra en cuestión, Martin Malia, el remolcador original se llamaba *Gaucho* y el nombre original de la gabarra era *Pampa*. La gabarra cuenta con doble casco y fue remodelada para poder transportar asfalto a principios de la década de 1990. Se cree que el buque fue modificado para aumentar la eslora de la gabarra, y que se le añadió la cubierta del tronco, la cual se alzaba por encima de la cubierta principal. Su uso para transportar carga caliente, y el apagado del calentador una vez que la carga era desembarcada, probablemente originó las grietas en los tanques de carga que hicieron necesarias reparaciones. El antiguo jefe de máquinas cree que el buque zozobró probablemente debido a que los tanques de lastre se vieron comprometidos o a algún otro fallo estructural que provocó el fallo de los tanques de lastre de uno de los costados. Esta teoría es coherente con los resultados a que llegó T&T Salvage LLC tras su corte y calibración de los tanques de carga y de lastre, que reveló la presencia de hidrocarburos en estos últimos.

5.1.4 Dos vídeos que circulan en las redes sociales muestran a una gabarra con una vía de agua que parece estar bajo las olas. En el vídeo más corto de los dos se puede escuchar a un hombre comentando en español que lo habían intentado todo, probablemente aludiendo al hecho de que la gabarra se estaba hundiendo. La gabarra tenía una cubierta superior verde inconfundible, grúas de cubierta amarillas y estructuras de alojamiento blancas.

5.1.5 La información de que se dispone indica que un remolcador de nombre *Solo Creed* tenía previsto llegar a Guyana procedente de Panamá remolcando una gabarra de nombre *Culie Boy*. El número IMO de la *Culie Boy*, según el documento enviado a la estación de practicaje guyanesa, coincide con el de una gabarra de nombre *Gulfstream*, a partir de la información de www.vesseltracking.net.

- 5.1.6 Se procuró la asistencia de CARICOM IMPACS para contactar con Panamá y Aruba a fin de comprobar si había alguna foto del *Solo Creed* y su gabarra. Las autoridades neerlandesas facilitaron fotografías (véase la figura 5) que muestran al *Solo Creed* muy cerca de una gabarra el 22 de enero de 2024 y procediendo en general con rumbo este. La información obtenida de las autoridades sugiere que el *Solo Creed* estaba remolcando esta gabarra. La gabarra que se muestra en las imágenes coincide con la que aparece hundiéndose en los vídeos a que ha tenido acceso Trinidad y Tobago.

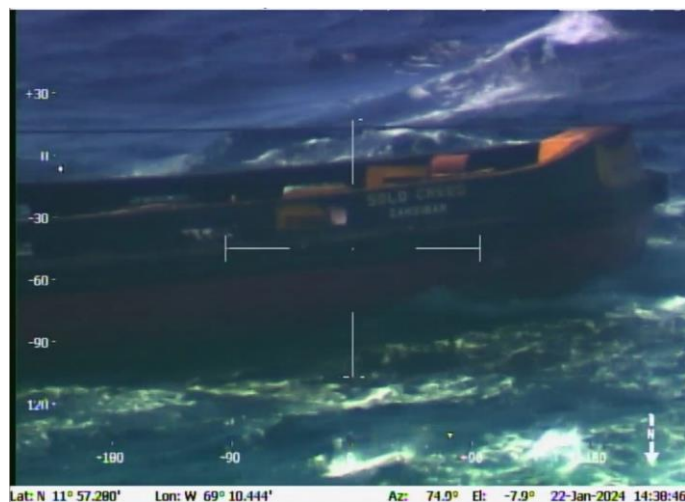


Fig. 5: Fotografía del *Solo Creed* tomada por las autoridades neerlandesas

- 5.1.7 Se ha comunicado que ni el *Solo Creed* ni la gabarra y su contenido llegaron a Guyana. CARICOM IMPACS informó de que un bufete de abogados del fletador de la gabarra había notificado a la central eléctrica que, debido a circunstancias imprevistas, no podía cumplir con el contrato de provisión de combustible y no podía saber cuándo sería capaz de hacerlo. En la carta, sin embargo, no consta el nombre de la gabarra, y se señala que el volumen del fueloil pesado a bordo es de 75 000 barriles y no de 35 000, como figuraba en el documento de practicaje obtenido de la GMA. La carta del bufete de abogados está fechada el 7 de febrero de 2024.
- 5.1.8 Los buzos que se acercaron al buque varado informaron de que el nombre *Gulfstream* estaba grabado en la amura de estribor, como se comprobó también en un reconocimiento con un vehículo teledirigido.
- 5.1.9 Cuando se contrató a T&T Salvage LLC, se le facilitó el trabajo antes mencionado que había realizado Courtney Lange, de Tsunami Marine, y la empresa también obtuvo del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos los diagramas del buque *Gulfstream*. La MSD ha hecho una solicitud oficial al Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos para que le entregue los diagramas del buque, amparándose en la Ley de libertad de información, y por el momento ha recibido un acuse de recibo de su petición.
- 5.1.10 El remolcador que se cree implicado en el siniestro ha sido identificado como el *Solo Creed*, buque presuntamente de pabellón tanzano (Autoridad Marítima de Zanzíbar) y con número IMO 7505994.
- 5.1.11 La gabarra que se cree fue remolcada por el *Solo Creed* es una gabarra tanque sin propulsión y existen indicios claros de que se trata de la *Gulfstream*, cuyo registro más reciente fue en los Estados Unidos, y que se cree tenía el número IMO 1518444. Se sospecha firmemente que la gabarra tanque se hace llamar ahora *Culie Boy*, presuntamente también de pabellón tanzano. Sin embargo, las autoridades tanzanas han informado de que los certificados del registro del *Solo Creed* y la *Culie Boy* en poder de Trinidad y Tobago son fraudulentos. Dichas autoridades indicaron que no tenían registrado ningún buque de nombre *Culie Boy*; no obstante, han confirmado que cuentan con un buque de nombre *Solo Creed* en su registro. A raíz de una petición de la MSD, el MoFCA ha enviado una solicitud oficial

al Gobierno de Tanzania para que confirme el registro del *Solo Creed* y la *Culie Boy* y está a la espera de una respuesta.

- 5.1.12 El puerto de carga de la gabarra *Culie Boy* no está confirmado. El puerto de destino identificado del *Solo Creed* era el de Georgetown (Guyana), según un formulario para la reserva de un práctico con Georgetown Lighthouse/Berbice Pilot Station. Se supone que la gabarra tanque también tenía como destino ese lugar. Se cree que el propietario del *Solo Creed* es una compañía registrada en Panamá, según el certificado de inscripción que fue presentado a las autoridades de Guyana. Una solicitud de servicios de practicaje por parte de la compañía de corretaje de aduanas parece indicar que había aproximadamente 4 652,39 toneladas métricas de carga a bordo.
- 5.1.13 Se sospecha que la información sobre el consignatario puede ser facilitada por la compañía de corretaje de aduanas Rafeek & Moore, que opera en Guyana, pues su nombre consta en el documento presentado a la estación de practicaje guyanesa.
- 5.1.14 La gabarra tanque *Gulfstream* fue construida en mayo de 1976 por Kelso Marine Inc., empresa que fue adquirida por West Gulf Marine. Se efectuaron llamadas al director de West Gulf Marine, Brian Sigel, y en ellas se indicó que la sede de la compañía en Galveston, Texas, había resultado seriamente dañada por el huracán Ike en 2008 y se habían perdido todos los registros existentes de dicha compañía y de Kelso Marine hasta ese momento.
- 5.1.15 Actualmente, Trinidad y Tobago está buscando al *Solo Creed*, el remolcador que estaba remolcando la gabarra, por todos los puertos de la región y en todo el mundo. Esta iniciativa es el resultado de la información compartida por la GMA relativa a una notificación de llegada que esta había recibido para la carga de la gabarra que remolcaba el *Solo Creed*. Se ha despachado correspondencia oficial a Panamá y a Tanzania por conducto del MoFCA para obtener cualquier información de interés relativa al *Solo Creed* y su gabarra asociada.
- 5.1.16 Con posterioridad al siniestro, un abogado nigeriano, que representaba al supuesto propietario de la gabarra responsable del derrame de hidrocarburos frente a la costa de Tobago, contactó con la MSD. El abogado le trasladó que su cliente carecía de los medios económicos para viajar a Trinidad y Tobago y estaba siendo asediado por acreedores que pretendían el reembolso de las inversiones realizadas en la gabarra, la cual no contaba con cobertura de seguro. En la actualidad, la MSD está verificando la validez de esas reclamaciones, tras haber realizado consultas al Gobierno nigeriano por conducto del MoFCA, pues varias reclamaciones no coinciden con la documentación publicada ni con las imágenes de satélite disponibles.
- 5.1.17 La MSD ha solicitado por escrito a la OMI que proporcione un consultor para que preste asistencia en la investigación. La OMI señaló que se estaba dedicando activamente a la búsqueda de uno. El Gobierno de Trinidad y Tobago tiene previsto emprender acciones legales contra el propietario de la gabarra *Gulfstream* y/o el propietario del remolcador *Solo Creed* en virtud de la legislación aplicable de Trinidad and Tobago.

6 Medidas que se han de adoptar

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a que tenga a bien:

- a) tomar nota de la información anterior; y
- b) considerar seriamente y aceptar el argumento de Trinidad y Tobago de que este siniestro, en el que está implicado el buque de nombre *Gulfstream*, podría ocurrir en cualquier Estado Miembro del Fondo de 1992, especialmente en los tiempos que corren, y que debería cumplir los requisitos

para la participación del Fondo de 1992. Se argumenta que el buque entra dentro de la definición de “buque” y los “hidrocarburos” son hidrocarburos persistentes según se definen ambos en los respectivos artículos I 1) y I 5) del CRC de 1992. Al parecer, la gabarra se dedicaba al transporte de hidrocarburos persistentes y se dirigía a completar una transacción en relación con una carga de fueloil C para calderas con una compañía perteneciente a otro Estado Miembro del Fondo de 1992. Trinidad y Tobago se encuentra en situación regular y cumple con sus obligaciones respecto a los FIDAC. Además, está al día en su obligación de presentación de informes sobre hidrocarburos, así como en sus contribuciones a los FIDAC a lo largo de los años hasta 2018, cuando estuvo en funcionamiento la única refinería del país. Trinidad y Tobago agradeció la presencia y la aportación de ITOPF a lo largo de la respuesta al derrame. Así pues, Trinidad y Tobago espera que los Estados Miembros lo reconozcan como Estado Miembro merecedor de acceso a la indemnización de los FIDAC por este importante siniestro de derrame de hidrocarburos.
