



Fondos internacionales
de indemnización de daños
debidos a contaminación
por hidrocarburos

Punto 6 del orden del día	IOPC/NOV25/3/13	
Fecha	6 de octubre de 2025	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92A30	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC85	●
Asamblea del Fondo Complementario	SA22	

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1992

GULFSTREAM

Nota de la Secretaría

Objetivo del documento:

Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de las novedades acaecidas en relación con este siniestro.

Resumen:

A principios de febrero de 2024, la gabarra tanque articulada *Gulfstream* (número IMO 1518444, con un arqueo bruto de 4 925 y construida en 1974), que estaba siendo remolcada por el remolcador *Solo Creed* (número IMO 7505994, con un arqueo bruto de 538 y construido en 1976), zozobró, se hundió y comenzó a derramar hidrocarburos a unos 16 kilómetros de la costa de Tobago antes de quedar detenida a una distancia de entre 150 y 200 metros de la costa de Canoe Bay, en el extremo meridional de Tobago.

Se cree que el buque realizaba una travesía desde la bahía de Pozuelos (República Bolivariana de Venezuela) hasta Guyana. El remolcador no transmitió ninguna llamada de emergencia. La búsqueda de los respectivos propietarios del remolcador y la gabarra por las autoridades de Trinidad y Tobago ha sido poco concluyente, pero se sigue llevando a cabo.

La Agencia de Gestión de Emergencias de Tobago (TEMA) activó el Plan nacional de contingencia ante derrames de hidrocarburos para gestionar las operaciones de respuesta al derrame, que contaminó unos 15 kilómetros de costa en Tobago, incluidos litorales rocosos, playas y manglares. El Fondo de 1992 envió expertos para que brindaran asistencia y asesoramiento por lo que respecta a las operaciones de limpieza, recogieran muestras de hidrocarburos para su posterior análisis y prestaran ayuda a las autoridades locales encargadas de la respuesta al siniestro.

Restos de la mancha de petróleo recorrieron unos 830 kilómetros por el mar Caribe. El 26 de febrero de 2024, algunos residuos de hidrocarburos y bolas de alquitrán fueron arrastrados a la costa oriental de Bonaire (Reino de los Países Bajos).

A principios de marzo de 2024, la Directora adjunta/jefa del Departamento de Reclamaciones y un responsable de Reclamaciones visitaron Trinidad y Tobago para recabar datos y reunirse con representantes del Ministerio de Energía e Industrias Energéticas (MEEI). En mayo de 2024, el Director y el mismo responsable de Reclamaciones realizaron una visita para mantener nuevas

reuniones con las autoridades. Desde entonces, el responsable de Reclamaciones ha hecho varias visitas para debatir cuestiones con las autoridades y el personal de la oficina de coordinación de Trinidad.

Para el 11 de marzo de 2024 la respuesta se redujo, concentrándose en las zonas de manglares que requerían operaciones de limpieza manual y en la remoción de los hidrocarburos de la gabarra zozobrada.

Se contrató a dos empresas de salvamento y medioambiente para que extrajeran los restos de hidrocarburos que permanecían en el interior del pecio. Posteriormente, la gabarra fue remolcada a Trinidad y se vendió para desguace. El valor de esta operación se ha deducido de una de las reclamaciones que presentaron las autoridades trinitenses.

Las autoridades de Trinidad y Tobago iniciaron la búsqueda del remolcador *Solo Creed*, que se encontraba en paradero desconocido, para lo cual solicitaron la asistencia de una serie de Estados vecinos.

Solo Creed

A principios de mayo de 2024, el remolcador *Solo Creed* fue detenido en Angola por violar los límites de una serie de zonas de exclusión de yacimientos petrolíferos. El buque permaneció bajo arresto por las autoridades angoleñas y anclado en la bahía de Luanda (Angola).

Posteriormente, el Gobierno de Tanzania comunicó a las autoridades de Trinidad y Tobago que, cuando el *Solo Creed* fue matriculado, su propietaria era una empresa con sede en Guyana, pero no se facilitó ninguna información a propósito de quiénes eran los aseguradores. En respuesta, las autoridades de Trinidad y Tobago ordenaron a sus abogados que iniciaran un procedimiento de detención contra los propietarios del *Solo Creed* o su tripulación. En Luanda se admitió a trámite una solicitud de detención y el remolcador quedó detenido con guardias a bordo. Sin embargo, justo antes de las sesiones de noviembre de 2024 de los órganos rectores de los FIDAC, las autoridades de Trinidad y Tobago fueron informadas de que el remolcador había huido. Pese a haber contratado a una empresa de vigilancia por satélite para dar con su paradero, sigue sin haber rastro del remolcador. Se continúa trabajando para localizar el remolcador, por la vía diplomática y también mediante el seguimiento de los miembros de la tripulación que se encontraban a bordo cuando se produjo la detención.

Novedades:

Reclamaciones

La oficina de coordinación del Fondo de 1992, establecida en Trinidad en junio de 2024, ha recibido hasta la fecha 357 reclamaciones, por un total de USD 48,5 millones. Estas reclamaciones guardan relación con las operaciones de limpieza llevadas a cabo en Tobago y las reclamaciones del sector de la pesca. En marzo de 2025 se comenzó a entrevistar a quienes han presentado reclamaciones desde el sector de la pesca y ya se ha evaluado una gran parte de las 177 reclamaciones recibidas. También se han recibido y abonado las reclamaciones por las operaciones de vigilancia y limpieza que se llevaron a cabo en Bonaire, donde se hallaron hidrocarburos tras siniestro.

Extracción de los hidrocarburos de la Gulfstream

Tras la conclusión de las operaciones de limpieza en tierra, las labores se centraron en la operación de retirada de hidrocarburos de la gabarra. Para agosto de 2024, los salvadores habían retirado 32 675 barriles de hidrocarburos. El 19 de agosto de 2024 reflataron la gabarra y la remolcaron a Trinidad, adonde llegaron el 22 de agosto. Se anunció la venta por el procedimiento de subasta de los hidrocarburos a bordo, pero debido a su origen incierto solo se presentó un posible comprador dispuesto a adquirirlos. Una vez que se produzca su venta, el valor de los hidrocarburos se deducirá de una de las reclamaciones presentadas por las autoridades trinitenses.

Medidas que se han de adoptar:Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Tomar nota de la información.

1 Resumen del siniestro

Buque	<u>Gabarra articulada Gulfstream</u>
Fecha del siniestro	5 o 6 de febrero de 2024
Lugar del siniestro	Tobago (Trinidad y Tobago)
Causa del siniestro	Zozobra y hundimiento
Cantidad de hidrocarburos derramados	Se calcula en 4 652 toneladas métricas de fueloil persistente
Zona afectada	<u>Tobago y costa de Bonaire (Reino de los Países Bajos)</u>
Estado de abanderamiento del buque	Se desconoce
Arqueo bruto	4 925
Asegurador P&I	Ninguno
Límite del CRC	4,51 millones de DEG
STOPIA/TOPIA aplicable	No se aplica
Límite del CRC y del Fondo	203 millones de DEG
Procedimientos judiciales	Ninguno en este momento

2 Antecedentes

- 2.1 A principios de febrero de 2024, el Fondo de 1992 tomó conocimiento de un siniestro de derrame de hidrocarburos acaecido frente a la costa de Trinidad y Tobago. La gabarra tanque articulada^{<1>} *Gulfstream* (número IMO 1518444, con un arqueo bruto de 4 925 y construida en 1974), que estaba siendo remolcada por el remolcador *Solo Creed* (número IMO 7505994, con un arqueo bruto de 538 y construido en 1976), zozobró, se hundió y comenzó a derramar hidrocarburos a unos 16 kilómetros de la costa de Tobago antes de quedar detenida a una distancia de entre 150 y 200 metros de la costa de Canoe Bay, en el extremo meridional de Tobago.
- 2.2 Toda la información sobre el siniestro está disponible en el [informe en línea del siniestro de la Gulfstream](#).

<1>

Una gabarra tanque articulada consta de un buque tanque (gabarra) y un remolcador de grandes dimensiones y potencia, que se sitúa en una muesca a popa de la gabarra. Un sistema de conexión articulado o con bisagras entre ambas embarcaciones permite al remolcador propulsar y maniobrar la gabarra.

2.3 Titularidad, registro y clasificación del remolcador y la gabarra con anterioridad al siniestro

- 2.3.1 En el documento [IOPC/APR24/3/6](#) figura la información inicial en relación con la titularidad, el registro y la clasificación del remolcador y la gabarra con anterioridad al siniestro. Resulta difícil determinar la titularidad de la gabarra *Gulfstream* ya que, a menudo, las ventas de gabarras no se inscriben en ningún registro internacional o solo se vinculan a la venta de una gabarra de acompañamiento.
- 2.3.2 Según se informa en ese documento, si bien el buque estaba matriculado en Tanzania, no había evidencias claras acerca de su titularidad, ni de ningún seguro con que contara la gabarra cargada de hidrocarburos, debido a la existencia de una serie de documentos de inscripción incompletos o falsificados que habían sido proporcionados a las autoridades. Con respecto a la aseveración posterior de una persona que afirmaba ser la propietaria de la gabarra, se cree que fue un intento de dejar una pista falsa para desviar la atención respecto de los auténticos propietarios del remolcador y la gabarra.

2.4 Nuevas búsquedas para determinar la verdadera titularidad del remolcador y la gabarra con posterioridad al siniestro

- 2.4.1 Las autoridades de Tanzania comunicaron a las de Trinidad y Tobago que el propietario inscrito que constaba en sus registros en el momento del siniestro era una persona física radicada en Panamá, que sin embargo no era ciudadano de ese Estado. Las autoridades de Trinidad y Tobago se han puesto en contacto con las autoridades de Panamá para obtener más información. Posteriormente, las autoridades de Tanzania presentaron un nuevo documento registral en el que se declaraba que el propietario era una firma ubicada en Guyana, pero en el Registro Mercantil de Guyana no consta tal empresa.
- 2.4.2 Los sucesivos esfuerzos para localizar el remolcador mediante los servicios de una empresa de satélites han sido infructuosos, pero se sigue trabajando por la vía diplomática y, recientemente, también se trata de obtener información de los tripulantes que se encontraban en el remolcador cuando este fue detenido en Angola.

2.5 Movimientos del remolcador y la gabarra con anterioridad al siniestro

- 2.5.1 El documento [IOPC/APR24/3/6](#) contiene información pormenorizada que repasa la venta en subasta de la gabarra, sus movimientos desde que permaneció varada en una playa de Panamá, sus graves problemas de mantenimiento, la ausencia de datos sobre sus inspecciones o la carencia de seguro, y su aparición en imágenes de satélite en la región de la bahía de Pozuelos (Venezuela), un importante puerto petrolero.
- 2.5.2 En ese documento también se indica que el 3 de febrero de 2024, tras salir de la bahía de Pozuelos, las imágenes de satélite muestran al remolcador y la gabarra dirigiéndose hacia el nordeste, con la gabarra en un remolque largo. Cabe destacar que las imágenes de satélite de la gabarra revelan que ya presentaba una fuga de una sustancia oleosa, que dejaba tras de sí una mancha que se extendía por al menos 40 kilómetros. Como ese rastro no había sido avistado anteriormente, se cree que la *Gulfstream* había embarcado una carga de Venezuela mientras se encontraba en la bahía de Pozuelos, posiblemente mediante un trasvase buque a buque. No es posible verificar esta información debido a que no se dispone de imágenes de satélite de todos los días.
- 2.5.3 El 6 de febrero de 2024, las imágenes de satélite mostraron a la gabarra *Gulfstream* zozobrada y en medio de un gran derrame de hidrocarburos, a unos 16 km al sudeste de Tobago.

2.6 Destino previsto del remolcador y el remolque de gabarra

De acuerdo con un documento que supuestamente contiene una solicitud para contratar a un práctico para el remolcador *Solo Creed* y su remolque de gabarra *Culie Boy*, la gabarra estaba destinada a la terminal Vreed en Hoop de Guyana Power and Light, la compañía eléctrica estatal de Guyana, en cumplimiento de un proceso de licitación para una serie de envíos. Este documento no ha sido verificado y la identidad de la *Culie Boy* se desconoce, pero podría tratarse de un nombre diferente para referirse a la *Gulfstream*. Los agentes de aduanas cuyos nombres se citan en el documento no atendieron la solicitud de realizar declaraciones; por su parte, Guyana Power and Light ha negado cualquier implicación en el siniestro. Las autoridades de Trinidad y Tobago prosiguen sus investigaciones y, por lo tanto, aún no ha sido posible determinar el destino final de la carga, ni su propietario.

2.7 Búsqueda del remolcador, su titularidad, registro y clasificación con posterioridad al siniestro

Detención del buque

2.7.1 En el documento [IOPC/APR25/3/6](#) se informa sobre la búsqueda del remolcador, su detención en Angola y su posterior fuga. Al 24 de septiembre de 2025 se siguen sin tener señales del buque. En la actualidad no existe información concluyente sobre la verdadera titularidad de la gabarra *Gulfstream* en el momento en que se produjo el siniestro, en parte debido a la presentación al registro de documentación sin verificar.

2.7.2 En el documento [IOPC/NOV24/3/14](#) se proporciona información sobre la supuesta titularidad del remolcador en el momento en que se produjo el siniestro, a partir de los documentos de matriculación del buque que facilitó la Autoridad Marítima de Zanzíbar^{<2>} cuando acaeció el siniestro y con posterioridad a él. La investigación por parte de las autoridades de Trinidad y Tobago sigue su curso.

3 Operaciones de respuesta

3.1 En el documento [IOPC/NOV24/3/14](#) se facilitan todos los pormenores sobre las operaciones de respuesta llevadas a cabo. El principal problema que queda por resolver es la gestión de los desechos oleosos recuperados y almacenados en Tobago. La Compañía Nacional de Gas de Trinidad y Tobago, actuando en nombre del MEEI, convocó la presentación de propuestas para la disposición de los desechos oleosos almacenados en un vertedero municipal de Studley Park, en Tobago. El plazo para la presentación de propuestas concluyó en diciembre de 2024.

3.2 Al 26 de septiembre de 2025, un Comité de Examen está evaluando las ocho presentaciones que se recibieron.

Remoción de los hidrocarburos de la gabarra

3.3.1 Los salvadores contratados por las autoridades de Trinidad y Tobago llevaron a cabo las operaciones de remoción de los hidrocarburos, con tuberías aparejadas desde la gabarra zozobrada hasta la costa. Una vez recogidos, los hidrocarburos fueron transportados en camiones cisterna a un petrolero que los esperaba para descargarlos en una refinería de Trinidad.

3.3.2 Se retiró y entregó a la refinería un total de 32 675 barriles de hidrocarburos, que en la actualidad se encuentran almacenados en las instalaciones de Paria Fuel Trading Company Limited (Paria). Esta

^{<2>} Fechados incorrectamente al 30 de noviembre de 2022, si bien la Autoridad Marítima de Zanzíbar confirmó posteriormente que se referían al 30 de noviembre de 2023.

empresa, en sus intentos por deshacerse de los hidrocarburos, ha sido acreditada para prestar asistencia con la venta de dichos hidrocarburos en el mercado internacional.

- 3.3.3 Sin embargo, dado que aún no se ha podido establecer el origen de los hidrocarburos, solo se presentó un comprador internacional que estuviera dispuesto a realizar una oferta por ellos. Una vez que concluya el proceso de venta, el valor de esos hidrocarburos servirá para sufragar los gastos en que incurrieron las autoridades y, de ese modo, reducir su reclamación contra el Fondo de 1992.

4 Aplicabilidad de los Convenios

- 4.1 En el momento en que se produjo el siniestro, Trinidad y Tobago era Parte en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.
- 4.2 Con posterioridad al siniestro, los hidrocarburos fueron analizados y se demostró que se trataba de los hidrocarburos persistentes que prescribe el artículo I 5) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992). La gabarra cumple con la definición de "buque" con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992, por lo que los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 son de aplicación a este siniestro. El límite de responsabilidad del propietario de la gabarra se calcula en 4,51 millones de DEG.
- 4.3 Por desgracia, en el momento del siniestro, ni el CRC de 1992 ni el Convenio del Fondo de 1992 habían sido implantados en la legislación nacional de Trinidad y Tobago. La Secretaría ha estado colaborando con la Fiscalía del Estado de Trinidad y Tobago para estudiar la correcta implantación de los Convenios en la legislación nacional.

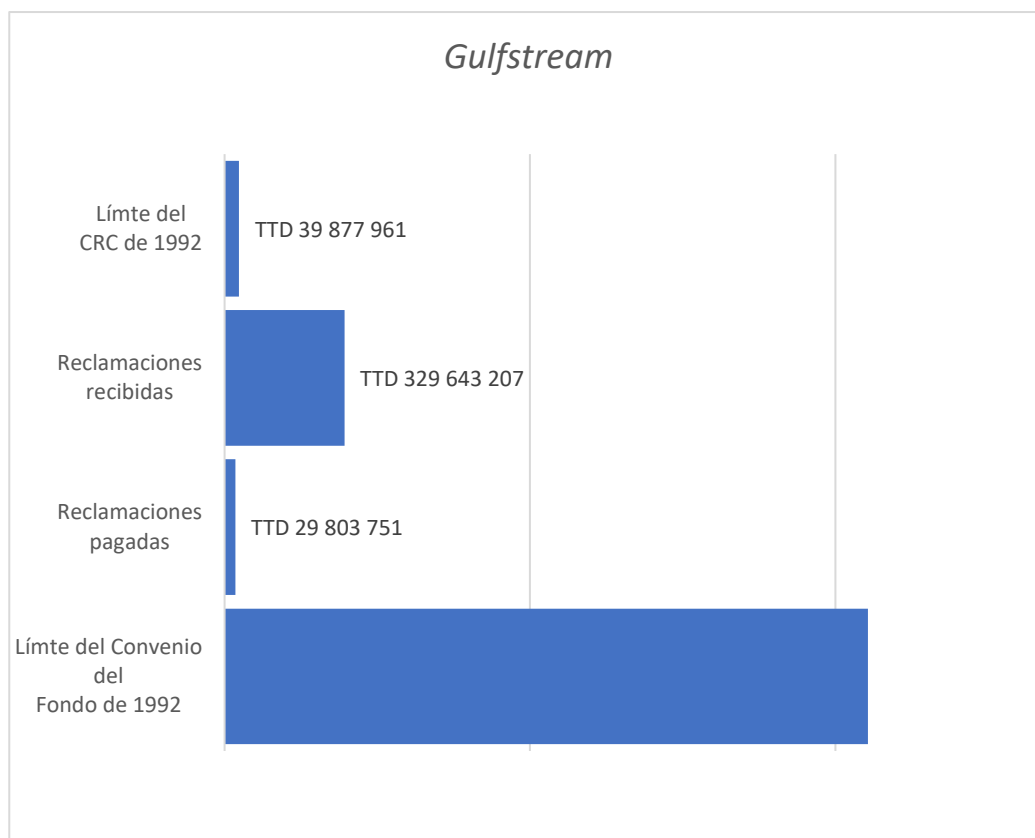
5 Reclamaciones de indemnización

- 5.1 Al 26 de septiembre de 2025 se han presentado a la oficina de coordinación 357 reclamaciones de indemnización procedentes de los sectores de la pesca y la limpieza, por un total de USD 48,5 millones, que abarcan algunas de las operaciones de limpieza que se llevaron a cabo en Tobago, así como las operaciones de limpieza de Bonaire. Estas reclamaciones están siendo evaluadas por los expertos del Fondo de 1992. Al 26 de septiembre de 2025 se han evaluado 236 reclamaciones y se han efectuado pagos por un total de TTD 29 803 751.
- 5.2 La Secretaría está en contacto con posibles reclamantes y con las autoridades de Trinidad y Tobago para determinar el alcance de sus pérdidas.
- 5.3 Resumen de la indemnización^{<3>}

	Divisa del siniestro	GBP
Límite del Convenio del Fondo de 1992 (203 millones de DEG)	TTD 1 794 950 360	GBP 213 797 570
Reclamaciones recibidas	TTD 329 643 207	GBP 39 263 992
Reclamaciones aprobadas	TTD 32 493 544	GBP 3 870 324
Reclamaciones pagadas	TTD 29 803 751	GBP 3 549 941

<3>

Con la excepción de las reclamaciones que se han abonado, las conversiones de divisas son de carácter indicativo solamente y tienen por fin ilustrar al lector. Las conversiones de divisas se calculan con los tipos de cambio aplicables el 1 de mayo de 2024, fecha en que se autorizó al Director a pagar indemnización en relación con este siniestro. 1 DEG = TTD 8,842120 y 1 DEG = GBP 1,053190. Las cifras están sujetas a cambios debido a las fluctuaciones de los tipos de cambio y a otras eventualidades.



6 Procedimiento de limitación

Al 23 de septiembre de 2025 no ha sido entablado ningún procedimiento de limitación por el propietario registrado de la gabarra, que aún no ha sido identificado.

7 Procedimientos civiles

Al 23 de septiembre de 2025 no se ha iniciado ningún procedimiento legal contra el Fondo de 1992.

8 Consideraciones del Director

- 8.1 Al Director le complace observar que han concluido las operaciones de limpieza en Tobago y que en este momento se están efectuando pagos de indemnización.
- 8.2 No obstante, el Director se muestra preocupado por el hecho de que en este siniestro esté implicada una gabarra que no parece contar con cobertura de seguro, que se hallaba en mal estado y cuyo propietario registrado aún no ha sido identificado. El Director alienta a las autoridades de Trinidad y Tobago a que agoten todas las vías para identificar al verdadero propietario o propietarios de la gabarra y el remolcador en el momento en que se produjo el siniestro, y a que utilicen todos los recursos a su alcance para responsabilizar a aquellos por la contaminación y los gastos que se han generado.
- 8.3 El Director señala también que el régimen de indemnización funciona de manera eficaz cuando cada una de las partes implicadas, a saber, el propietario del buque, el asegurador, el Estado y los FIDAC, cooperan para velar por el cumplimiento de sus obligaciones y responsabilidades.
- 8.4 Parece que aún quedan una serie de interrogantes por resolver por lo que respecta a la certificación, la titularidad y el registro de la gabarra *Gulfstream* y a su falta de cobertura de seguro, así como a la legalidad de su carga.

- 8.5 El Director queda a la espera de seguir colaborando estrechamente con las autoridades de Trinidad y Tobago y confía en contar con su plena cooperación con el fin de adoptar todas las medidas jurídicas necesarias y razonables para identificar y perseguir a los responsables de este siniestro.

9 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 que figura en el presente documento; y
 - b) impartir al Director las instrucciones relativas a la tramitación de este siniestro que estime oportunas.
-