



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/NOV24/3/14	
Fecha	11 de octubre de 2024	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92A29	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC83	●
Asamblea del Fondo Complementario	SA21	

## SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1992

### *GULFSTREAM*

#### Nota de la Secretaría

<b>Objetivo del documento:</b>	Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de las novedades en relación con este siniestro.
<b>Resumen:</b>	<p>A principios de febrero de 2024, la gabarra tanque articulada<sup>&lt;1&gt;</sup> <i>Gulfstream</i> (número IMO 1518444, con un arqueo bruto de 4 925 y construida en 1974), que estaba siendo remolcada por el remolcador <i>Solo Creed</i> (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.</p> <p>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<sup>&lt;2&gt;</sup>.</p> <p>La Agencia de Gestión de Emergencias de Tobago (TEMA) puso en marcha 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. Los hidrocarburos impregnaron litorales rocosos, playas y manglares. El Fondo de 1992 envió expertos para que prestaran asistencia y asesoramiento en relación con las operaciones de limpieza. Además, contrató a otra serie de expertos, que fueron enviados a Tobago para que recogieran muestras de hidrocarburos para su posterior análisis y prestaran asistencia a las autoridades locales en su respuesta al siniestro.</p> <p>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) y posteriormente limpiados por las autoridades neerlandesas.</p>

<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> 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.

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). Posteriormente, el Director y el mismo responsable de Reclamaciones realizaron una visita para mantener nuevas reuniones con las autoridades.

El 11 de marzo de 2024, la TEMA anunció que, habida cuenta de la cantidad de contaminación por hidrocarburos presente tanto en el mar como en la costa, la respuesta se reduciría para concentrarse en las zonas de manglares, en las que era necesario llevar a cabo operaciones de limpieza manual, así como 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. En total, se retiraron unos 32 675 barriles.

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

***Novedades:***

*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).

Las autoridades de Trinidad y Tobago contactaron con sus homólogas de Angola y, por conducto del Ministerio de Relaciones Exteriores y la CARICOM, solicitaron confirmación de la detención, pero no han recibido noticias de las autoridades angoleñas.

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 información a propósito de quiénes eran los aseguradores cuando dicho registro de matrícula se llevó a cabo. Las autoridades de Trinidad y Tobago han contratado abogados para que les informen sobre las medidas que procede adoptar para entablar procedimientos judiciales contra los propietarios del *Solo Creed* y, en su caso, su tripulación, y se ha presentado una solicitud de detención en Luanda.

*Reclamaciones*

En junio de 2024 se estableció el punto de contacto del Fondo de 1992 en Trinidad, que ha comenzado a recibir reclamaciones por daños debidos a contaminación y por operaciones de limpieza realizadas en Tobago. Además, se espera recibir reclamaciones por operaciones de vigilancia y limpieza llevadas a cabo en Bonaire, donde también se observaron hidrocarburos con posterioridad al siniestro. Representantes del punto de contacto asistieron a una reunión con pescadores de Tobago, en la que se proporcionó información sobre la documentación que es necesario presentar para respaldar las posibles reclamaciones. Se esperan otras

reclamaciones procedentes del sector del turismo, en particular de una serie de empresas de buceo que afirman haber sufrido pérdidas a raíz del siniestro.

### *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 para esperar a su venta por el procedimiento de subasta, en el estado y lugar en que se encuentra.

Una pequeña cantidad de hidrocarburos (se calcula en 57 m<sup>3</sup>) permaneció atrapada en el interior de la gabarra, en un tanque al que no se podía acceder cuando la embarcación estaba encallada. Debido a un incidente y a problemas de seguridad en el lugar al que la gabarra ha sido remolcada, la carga residual de hidrocarburos sigue estando a bordo y la gabarra se encuentra rodeada de barreras flotantes. Con vistas a la venta judicial, se llevó a cabo una tasación de la gabarra, con las siguientes condiciones: 1) que los hidrocarburos que permanecen a bordo sean retirados por el comprador, bajo la supervisión de las autoridades de Trinidad y Tobago; y 2) que el comprador pague un seguro que cubra el riesgo de que se produzca un nuevo derrame mientras se procede a retirar los hidrocarburos restantes. La venta de la gabarra salió a licitación pública el 13 de septiembre de 2024 y una parte interesada ha presentado una oferta para comprar la gabarra para su desguace.

**Medidas que se han de adoptar:**

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Tomar nota de la información.

## 1 Resumen del siniestro

Buque	Gabarra articulada <i>Gulfstream</i>
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	Tobago y costa de Bonaire (Reino de los Países Bajos)
Estado de abanderamiento del buque	Se desconoce
Arqueo bruto	4 925
Asegurador P&I	Ninguno
Límite del CRC de 1992	4,51 millones de DEG <sup>&lt;3&gt;</sup> (USD 6,07 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	No se aplica
Límite del CRC y del Fondo	203 millones de DEG (USD 273,36 millones)
Procedimientos judiciales	Ninguno en este momento

<3>

El tipo de cambio utilizado es de 1 DEG = USD 1,346610, que es el tipo aplicable el 1 de mayo de 2024, cuando el Director fue autorizado a pagar indemnizaciones en relación con este siniestro.

## 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. Según las primeras informaciones, una gabarra cargada con una cantidad desconocida de hidrocarburos había zozobrado y estaba derramando hidrocarburos que estaban afectando a la costa de Tobago. 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.

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

2.2.1 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.

2.2.2 Tal como se resume 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 un empresario, en el sentido de que él era el verdadero propietario de la gabarra, se cree que es un intento de dejar una pista falsa para desviar la atención respecto de los auténticos propietarios del remolcador y la gabarra.

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

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 empresa con sede en Guyana. Las autoridades de Trinidad y Tobago señalaron que contactarían por escrito con las autoridades de Guyana para recabar más información y, además, han contratado abogados para que les informaran sobre las medidas que procede adoptar para incoar acciones legales contra los propietarios del *Solo Creed* y, en su caso, su tripulación. Se está a la espera de recibir más información.

### 2.4 Movimientos del remolcador y la gabarra con anterioridad al siniestro

2.4.1 El documento [IOPC/APR24/3/6](#) contiene información pormenorizada sobre 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.

2.4.2 En ese documento también se explica que una base de datos en línea había ubicado la gabarra *Gulfstream* en la bahía de Pozuelos (Venezuela) el 26 de enero de 2024. El remolcador y la gabarra fueron reconocidos visualmente en las inmediaciones de este lugar de la bahía de Pozuelos los días 27, 29, 30 y 31 de enero de 2024.

2.4.3 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* embarcó una carga de Venezuela mientras se encontraba en la bahía de Pozuelos, posiblemente mediante un trasvase buque a buque<sup><4></sup>.

2.4.4 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 unas 16 millas marinas al sudeste de Tobago.

## 2.5 Destino previsto del remolcador y el remolque de gabarra

2.5.1 De acuerdo con un documento<sup><5></sup> que supuestamente contiene una solicitud para contratar a un práctico para el remolcador *Solo Creed* y su remolque de gabarra *Culie Boy*<sup><6></sup>, 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. Posteriormente, Guyana Power and Light ha negado cualquier implicación en el siniestro. Con todo, se ha mencionado la existencia de una serie de contratos adicionales para la provisión de hidrocarburos a empresas de Guyana, sobre los cuales no se ha llegado a ninguna conclusión. Las autoridades de Trinidad y Tobago prosiguen sus investigaciones.

2.5.2 Por tanto, en la actualidad no ha sido posible determinar el destino final de la carga, ni se ha podido identificar a su propietario.

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

### *Detención del buque*

2.6.1 Con posterioridad al siniestro, la búsqueda sobre la ubicación del remolcador *Solo Creed* realizada por las autoridades de Trinidad y Tobago, que solicitaron la asistencia de los Estados vecinos y diversos Estados de abanderamiento, terminó por poner en conocimiento de aquellas que el remolcador *Solo Creed* había sido detenido en Angola por violar los límites de una serie de zonas de exclusión de yacimientos petrolíferos.

2.6.2 Las autoridades de Trinidad y Tobago contactaron con el Gobierno de Angola para que este confirmara la detención, pero no han recibido respuesta. La Secretaría aconsejó ponerse en contacto con abogados locales en Angola para proceder a la detención del remolcador, lo que tal vez podría conducir a su venta judicial, e intentar averiguar más detalles sobre su titularidad. Las autoridades de Trinidad y Tobago encargaron a los abogados que prestaran asistencia para proceder a la detención del *Solo Creed* y se ha presentado una solicitud de detención en Luanda. Se espera que se dé traslado de dicha solicitud a un juez superior, y los abogados han confirmado que responderán en breve a propósito del estado de la detención del remolcador.

2.6.3 En la actualidad no existe ninguna información definitiva sobre la titularidad de la gabarra *Gulfstream* en el momento en que se produjo el siniestro, en parte debido a la presentación de documentación falsa al registro.

2.6.4 Los documentos del registro del buque proporcionados por la Autoridad Marítima de Zanzíbar<sup><7></sup> indican que el propietario registrado del remolcador *Solo Creed*, durante su viaje remolcando a la gabarra *Gulfstream*, tenía su sede en Panamá. La información pública del registro mercantil panameño

---

<4> No es posible verificar esta información debido a que no se dispone de imágenes de satélite de todos los días.

<5> Los agentes de aduanas cuyos datos se facilitan en el documento no respondieron a la petición de hacer declaraciones.

<6> Este documento no ha sido verificado y la identidad de la gabarra *Culie Boy* se desconoce, pero podría tratarse de un nombre diferente para referirse a la *Gulfstream*.

<7> Fechados incorrectamente al 30 de noviembre de 2022, pero esa autoridad confirmó posteriormente que se referían al 30 de noviembre de 2023.

muestra que el nombre inscrito corresponde a un oficial de una empresa panameña y que varios directores de la empresa lo son también de otras tres compañías, que a su vez son propietarias de otros buques que transitan entre puertos caribeños, colombianos y venezolanos y a menudo parecen navegar "en la sombra", con los datos de seguimiento del sistema de identificación automática (SIA) desactivados.

- 2.6.5 Con posterioridad al siniestro, la Autoridad Marítima de Zanzíbar facilitó un "nuevo" certificado de registro, de fecha 13 de febrero de 2024 (unos seis o siete días después del siniestro), que en esta ocasión citaba como propietaria a una compañía con sede en Georgetown (Guyana). No ha sido posible localizar a esta empresa en el registro mercantil de Guyana. La investigación de las autoridades de Trinidad y Tobago sigue su curso.

### **3 Operaciones de respuesta**

- 3.1 El 7 de febrero de 2024, la TEMA fue alertada de la presencia de una sustancia parecida al petróleo que estaba llegando a la costa sudoriental de Tobago. Rápidamente quedó demostrado que provenía de la gabarra volteada *Gulfstream*, que la TEMA y el Servicio de Guardacostas de Trinidad y Tobago habían identificado como fuente del derrame de hidrocarburos 15 kilómetros al oeste de donde posteriormente quedó varada, a 150 metros de la costa de Canoe Bay (Tobago).
- 3.2 El Centro de Operaciones de Emergencia de Tobago (TEOC) fue activado el 8 de febrero de 2024 al nivel 2, pues la magnitud y gravedad del derrame superaban las capacidades locales de nivel 1 de Tobago.
- 3.3 Las operaciones de limpieza y contención en alta mar comenzaron el 8 de febrero de 2024 y contaron con más de 200 personas, incluidos entre 60 y 80 voluntarios. Se desplegaron barreras flotantes a lo largo de la costa, alrededor del buque y para cercar zonas sensibles desde el punto de vista medioambiental. Con todo, unos 15 kilómetros de litoral resultaron contaminados, incluidos algunos manglares delicados. Por desgracia, debido a las mareas vivas y al mal tiempo, los hidrocarburos rebasaron la marca del nivel máximo de agua habitual y dejaron numerosas zonas con manchas oleosas. La acción de las olas de las próximas mareas vivas contribuirá a limpiar de forma natural muchas zonas que resultaron contaminadas.
- 3.4 Las operaciones de limpieza prosiguieron, centradas en la retirada de los hidrocarburos sumergidos en zonas de manglares, el lavado del petróleo enterrado en las playas y la remoción de los hidrocarburos de la gabarra zozobrada. Estaba previsto que la operación inicial de remoción de los hidrocarburos comenzara en la semana del 1 de abril de 2024, pero se vio entorpecida por el mal tiempo.
- 3.5 Las autoridades locales siguen trabajando para hacer frente a las grandes cantidades de desechos que se han generado. Se han recogido más de 9 000 m<sup>3</sup> de desechos líquidos y más de 16 000 m<sup>3</sup> de desechos sólidos.
- 3.6 Al 11 de octubre de 2024 es necesario seguir trabajando para eliminar los residuos que se habían depositado inicialmente en un vertedero municipal de Tobago. Se han recibido tres presupuestos para la eliminación de los residuos.
- 3.7 Remoción de los hidrocarburos de la gabarra
- 3.7.1 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. Los trasvases al petrolero en espera tuvieron lugar durante el periodo comprendido entre el 8 de mayo de 2024, cuando se retiraron

aproximadamente 20 700 barriles de hidrocarburos, y el 29 de junio de 2024, cuando se descargaron alrededor de 10 800 barriles. Ante la previsión de la llegada de una tormenta tropical, se suspendió el fletamento del petrolero y los hidrocarburos restantes fueron enviados a una refinería en un vagón cisterna de carretera, en el transbordador interinsular. El trasvase del vagón cisterna a la refinería tuvo lugar del 26 al 30 de julio de 2024.

- 3.7.2 Se retiró y entregó a la refinería un total de 32 675 barriles de hidrocarburos. Las autoridades de Trinidad y Tobago han declarado su intención de vender los hidrocarburos recuperados a un comprador internacional, al mejor precio de mercado disponible, probablemente mediante los procedimientos de marketing habituales de la refinería (teniendo en cuenta que los hidrocarburos tienen un alto contenido de azufre), con objeto de sufragar los costes que dichas autoridades han contraído y, de ese modo, reducir su reclamación contra el Fondo de 1992. Asimismo, han señalado que pueden solicitar la obtención de una licencia OFAC por parte del Departamento de Estado de los Estados Unidos si fuera necesario para llevar a efecto la venta, habida cuenta del origen sospechoso de los hidrocarburos.

#### **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. El límite de la responsabilidad del propietario de la gabarra se calcula en 4,51 millones de DEG.
- 4.2 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 11 de octubre de 2024 se han presentado al punto de contacto 109 reclamaciones de indemnización procedentes del sector de la limpieza, que ascienden a TTD 71,20 millones, USD 12,20 millones y £316 652 y abarcan algunas de las operaciones de limpieza realizadas en Tobago. Los expertos del Fondo de 1992 están evaluando esas reclamaciones. Además, estamos al corriente de que se espera recibir en breve 171 reclamaciones procedentes del sector de la pesca, por un importe total de TTD 47,234 millones.
- 5.2 Se han recibido otras reclamaciones por un monto total de £13 634, EUR 45 328 y USD 3 434 procedentes de las autoridades de Bonaire, que llevaron a cabo actividades de vigilancia con anterioridad a la llegada de los hidrocarburos a su costa, el 26 de febrero de 2024, y operaciones de limpieza con posterioridad a esa fecha.
- 5.3 Aún se tienen que reclamar otros costes relativos a las operaciones de recuperación de los hidrocarburos de la gabarra, y en la actualidad no se dispone de cálculos sobre las pérdidas que probablemente reclamará el sector del turismo. La Secretaría está colaborando con posibles reclamantes para determinar el alcance de dichas pérdidas.

#### **6 Procedimientos de limitación**

Al 11 de octubre de 2024 no había comenzado ningún procedimiento de limitación entablado por el propietario registrado de la gabarra, que aún no ha sido identificado.

#### **7 Procedimientos civiles**

Al 11 de octubre 2024 no se había 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.
- 8.2 No obstante, el Director está preocupado por el hecho de que en este siniestro está 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 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.
- 8.4 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.
-