



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

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

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

### SINIESTRO EN TRINIDAD Y TOBAGO

#### Nota de la Secretaría

<b>Objetivo del documento:</b>	Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de este nuevo 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 y 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.</p> <p>La búsqueda de los respectivos propietarios del remolcador y la gabarra por las autoridades de Trinidad y Tobago ha sido poco concluyente hasta la fecha, 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 muestreo y prestaran asistencia a las autoridades locales en su respuesta al siniestro.</p> <p>Posteriormente, 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 recopilar datos y reunirse con representantes del Ministerio de Energía e Industrias Energéticas (MEEI).

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.

**Novedades:**

Se contrató a dos empresas de salvamento y medio ambiente para que retiraran los restos de hidrocarburos que permanecían en el interior del pecio. Según los cálculos iniciales, en la gabarra volteada quedaban alrededor de 760 toneladas métricas en los respectivos tanques n.º 6 de babor y estribor, y una cantidad desconocida en los otros diez tanques.

Al 17 de abril de 2024 prosiguen las operaciones de limpieza, en las que colaboran cada día más de 150 trabajadores y voluntarios, tanto en el mar como en tierra.

**Medidas que se han de adoptar:**

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

- a) Tomar nota de la información que figura en el presente documento;
- b) decidir si a este siniestro le son de aplicación los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992;
- c) decidir si autoriza al Director a realizar pagos de indemnización en relación con las reclamaciones derivadas de este siniestro; y
- d) impartir al Director las instrucciones relativas a la tramitación de este siniestro que estime oportunas.

**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
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. 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.

### 2.2 Definición de "hidrocarburos" con arreglo al artículo I 5) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992)

2.2.1 El artículo I 5) del CRC de 1992 estipula que:

"hidrocarburos" son todos los hidrocarburos persistentes de origen mineral, como crudos de petróleo, fueloil, aceite diésel pesado y aceite lubricante, ya se transporten estos a bordo de un buque como carga o en los depósitos de combustible líquido de ese buque.

2.2.2 Poco después de que se produjera el siniestro, las autoridades de Trinidad y Tobago tomaron muestras de los hidrocarburos y una investigación preliminar reveló que se trataba de fueloil C para calderas. El Fondo de 1992 también obtuvo muestras de los hidrocarburos, que sometió a prueba de manera independiente. Dicha prueba demostró que los hidrocarburos eran persistentes, una mezcla de fueloil pesado y petróleo crudo. El muestreo posterior indicó que los hidrocarburos procedían probablemente de Venezuela.

### 2.3 Definición de "buque" con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992

2.3.1 El artículo I 1) del CRC de 1992 estipula que:

"buque" es toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal solo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte.

2.3.2 Se procuraron registros de la sociedad de clasificación American Bureau of Shipping (ABS), en relación con la construcción y clasificación originales de la gabarra, pero hasta la fecha no se han proporcionado datos que permitan al Fondo de 1992 determinar si la gabarra se había construido con la intención de que fuera apta para la navegación marítima. El Fondo de 1992 pidió a uno de los aseguradores que previamente había proporcionado cobertura al buque en 2012<sup><3></sup> cualquier información adicional sobre el buque que pudiera divulgar, y esa información reveló que sí habían expedido un certificado del CRC por el año de la póliza en cuestión.

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

2.4.1 La información inicial obtenida sobre el historial de la gabarra indica que, entre los años 1997 y 2010, esta se había dedicado a la actividad comercial por toda la costa este de los Estados Unidos. Según los registros obtenidos del Intercambio de Información sobre el Estado rector del puerto del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos, la gabarra *Gulfstream* se dedicaba tradicionalmente al comercio entre varios puertos a lo largo de la costa oriental de los Estados Unidos y el golfo de México. En un principio, el buque contaba con pabellón estadounidense y había sido clasificado por la ABS. A menudo

---

<3> No parece que la gabarra haya estado asegurada desde entonces.

era impulsado por un remolcador de nombre *Marlin*, pero este había sido vendido en 2012 a una compañía panameña.

- 2.4.2 En 2014, los datos del sistema de identificación automática (SIA) revelaron que el buque había comenzado a visitar periódicamente diversos puertos petroleros en Venezuela y el Caribe. Sin embargo, dado que la venta de gabarras no se documenta en ningún registro internacional, solo la venta del remolcador apareció en las bases de datos en línea. La información de Google Earth muestra que el remolcador *Marlin* seguía en funcionamiento con su gabarra emparejada *Gulfstream*, a juzgar por las imágenes tomadas de un puerto petrolero en Maracaibo (Venezuela) en 2015<sup><4></sup>.
- 2.4.3 Los datos del SIA y las imágenes de satélite permitieron hacer un seguimiento de la combinación de gabarra y remolcador articulados *Marlin/Gulfstream* hasta octubre de 2020, cuando el *Marlin* transmitió por última vez su posición del SIA en el astillero ASTINAVE de Amuay (Venezuela). En febrero de 2021, ASTINAVE publicó una imagen que mostraba al remolcador *Marlin* y la popa de la gabarra *Gulfstream*.
- 2.4.4 En marzo de 2021, los registros de Equasis revelaron que los propietarios del remolcador *Marlin* lo habían vendido a otra compañía panameña, Star Goods Petroleum S. A., la cual no tiene presencia en internet y cuyos documentos del registro panameño no incluyen ninguna información de contacto. Su única presencia en línea es una página de LinkedIn para el vicepresidente ejecutivo de la compañía, quien no ha respondido a las solicitudes de información.
- 2.4.5 Se desconoce si la gabarra fue vendida a la misma compañía, pero dicha venta es algo que cabría esperar, dado el sistema que conecta a la gabarra con el remolcador.
- 2.4.6 Las bases de datos en línea indican que la gabarra *Gulfstream* había estado clasificada con la ABS hasta el 31 de diciembre de 2018 y que tiene pendiente un reconocimiento. No se dispone de ninguna otra información registral y parece que el buque no ha sido reclasificado ni registrado en una serie de años.
- 2.5 Significado de "nave apta para la navegación marítima" y "artefacto flotante en el mar"
- 2.5.1 Ha habido una serie de siniestros para los cuales los órganos rectores de los FIDAC han aceptado que un buque que realizaba una actividad comercial periódica en el mar era una nave apta para la navegación marítima que se ajustaba a la definición de "buque" del artículo I 1) del CRC de 1992 (o del CRC de 1969, dependiendo del siniestro).
- 2.5.2 En el siniestro del *Victoriya* (2003), en el que estuvo implicado un buque tanque con un arqueo bruto de 2 000 registrado para la navegación tanto fluvial como marítima, que comerciaba con regularidad en las zonas de los mares Mediterráneo, Negro y Báltico y sufrió un incendio y una explosión a unos 1 300 kilómetros tierra adentro del mar Caspio y el mar de Azov, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 concluyó que el *Victoriya* era una nave apta para la navegación marítima a efectos de los Convenios (véase el párrafo 3.7 del documento [92FUND/EXC.26/3](#)).
- 2.5.3 A una conclusión similar se llegó en relación con el siniestro del buque tanque *Al Jaziah 1* (2000), en el que estuvo implicado un buque que había sido construido originalmente como "buque tanque a motor para aguas interiores" y que contaba con timón y hélice, pero que ni siquiera disponía de equipo básico de navegación. El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 resolvió que una nave se considerará "buque de navegación marítima u otro artefacto flotante en el mar si en efecto operaba en el mar" en el momento del siniestro, y, por tanto, el *Al Jaziah 1* entró en la definición de "buque" de los Convenios (véase el párrafo 1.2.2 del documento [92FUND/EXC.14/6](#)).

---

<4> La mayor parte de la información proporcionada en este documento se obtuvo de una agencia independiente integrada por investigadores y periodistas ciudadanos que utilizaron información de acceso abierto y publicaron varios informes a raíz del siniestro.

- 2.5.4 De forma análoga, los órganos rectores han aceptado que, cuando una gabarra petrolera transporta realmente hidrocarburos a granel como carga de un lugar a otro, puede constituir un "buque" a efectos de los Convenios. En 1998, la gabarra de navegación marítima *Pontoon 300*, remolcada por el remolcador *Falcon 1* y que transportaba una carga de fueloil intermedio, se hundió frente a Hamriyah (Emiratos Árabes Unidos) y derramó su carga. Surgió entonces el problema de si la gabarra constituía o no un "buque" a efectos del CRC de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971.
- 2.5.5 El *Pontoon 300* era una gabarra de cubierta plana construida con 24 tanques de flotabilidad y un mamparo de doble centro, cuyo propósito inicial era la botadura de estructuras petrolíferas mar adentro, y que estaba diseñada para hacerse a la mar. El Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 dio importancia al hecho de que la gabarra hubiera estado transportando realmente hidrocarburos a granel como carga de un lugar a otro y decidió que, en esas circunstancias, constituía un "buque" a efectos de los Convenios (véase el párrafo 3.11.4 del documento [71FUND/EXC.57/15](#)).
- 2.5.6 Entre otras decisiones similares relativas a gabarras petroleras a remolque se incluye la del siniestro del *Vistabella* (Caribe, 1991), en el que se decidió, sin que hubiera lugar a debate, que la gabarra era un "buque".
- 2.6 Movimiento de la gabarra
- 2.6.1 Las imágenes de satélite de febrero de 2022 muestran a la gabarra *Gulfstream* flotando mar adentro del dique seco del astillero ASTINAVE. Registros e imágenes de satélite más recientes dejan ver que, a principios de 2023, la gabarra *Gulfstream* estaba atracada en la ciudad de Colón (Panamá), en las proximidades de la entrada por el Atlántico al Canal de Panamá, en el conocido como "Muelle 3".
- 2.6.2 En marzo de 2023, registros judiciales revelaron que la empresa concesionaria de la explotación del Muelle 3 había presentado una reclamación contra la gabarra por un saldo impagado de más de USD 205 000, por su estancia en el muelle desde septiembre de 2022. El demandante alegó que no había recibido comunicación o pago alguno de los armadores de la gabarra desde la llegada de esta al muelle. En su reclamación judicial, el demandante declaró que la gabarra había presentado un estado de avería desde que había accedido a la zona portuaria y que tenía vías de agua tan graves que había sido necesario utilizar bombas para achicar agua de la gabarra y evitar que se hundiera.
- 2.6.3 La gabarra fue subastada tres veces para su venta, que finalmente se materializó por el valor de las costas judiciales (USD 7 496). La gabarra permaneció en el muelle hasta junio de 2023, cuando las imágenes de satélite muestran que la *Gulfstream* fue trasladada a un puerto no oficial justo al sur, donde estuvo encallada en una playa durante alrededor de siete meses. La gabarra permaneció allí hasta el 30 de diciembre de 2023, tras haber sido vendida con graves problemas de mantenimiento<sup><5></sup> y aparentemente sin haber visitado ningún astillero para someterse a reparaciones importantes, momento en que el remolcador *Solo Creed* (cuya situación fue verificada por datos del SIA) se acopló a la gabarra para llevarla a fondear al puerto de Colón (Panamá).
- 2.6.4 Tras pasar algunos días fondeada frente a Colón (Panamá), los datos del SIA y del satélite muestran al remolcador *Solo Creed* amarrado inicialmente al costado del cuarto de popa de la gabarra *Gulfstream* para maniobrar, antes de pasar a remolcar la gabarra hasta Venezuela.
- 2.6.5 Entre el 17 y el 22 de enero de 2024, el *Solo Creed* y la *Gulfstream* permanecieron mar adentro en las proximidades de Amuay (Venezuela).

---

<5> El jefe de máquinas de la *Gulfstream* entre 1996 y 2010 aseguró en una entrevista que la gabarra, durante su explotación anterior en los Estados Unidos, había sido utilizada para transportar asfalto, el cual debe mantenerse caliente durante su transporte, y que los frecuentes ciclos térmicos hicieron que se formaran grietas en los tanques de carga, lo que llevó a la decisión de vender el buque.

- 2.6.6 Una base de datos en línea ubicó la gabarra *Gulfstream* en la bahía de Pozuelos (Venezuela), un importante puerto petrolero, 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.
- 2.6.7 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. En especial, 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><6></sup>.
- 2.6.8 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. Aparentemente, el remolcador *Solo Creed* había soltado el cable de remolque y había huido. Por desgracia, la posterior búsqueda de su paradero por las autoridades de Trinidad y Tobago, que solicitaron la asistencia de Estados vecinos y varios registros de buques, no ha podido dar con el buque.

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

- 2.7.1 De acuerdo con un documento<sup><7></sup> que supuestamente contiene una solicitud para contratar a un práctico para el remolcador *Solo Creed* y su remolque de gabarra *Culie Boy*<sup><8></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.
- 2.7.2 En la actualidad, por tanto, no ha sido posible determinar el destino final de la carga, ni identificar a su propietario.

## 2.8 Titularidad, registro y clasificación del remolcador y la gabarra con posterioridad al siniestro

- 2.8.1 Las actividades de búsqueda llevadas a cabo por las autoridades de Trinidad y Tobago para localizar el remolcador *Solo Creed* y al propietario de la gabarra *Gulfstream* continúan. Pese al gran esfuerzo realizado, esta búsqueda no ha servido para localizar el remolcador *Solo Creed*, que no volvió a activar su SIA desde la fecha del siniestro y aparentemente huyó del lugar donde este se produjo. Tampoco ha permitido conseguir ninguna información definitiva sobre la titularidad de la gabarra *Gulfstream* en el momento en que se produjo el siniestro.
- 2.8.2 Los documentos del registro del buque proporcionados por la Autoridad Marítima de Zanzíbar<sup><9></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 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 empresas, que a su vez son propietarias de otros

---

<6> No es posible verificar esta información debido a que no se dispone de imágenes de satélite de todos los días.

<7> Los agentes de aduanas cuyos datos se facilitan en el documento no respondieron a la petición de hacer declaraciones.

<8> 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*.

<9> Fechado incorrectamente al 30 de noviembre de 2022, pero esa autoridad confirmó posteriormente que se refería al 30 de noviembre de 2023.

buques que transitan entre puertos caribeños, colombianos y venezolanos y a menudo parecen navegar "en la sombra", con los datos de seguimiento del SIA desactivados.

- 2.8.3 Las investigaciones llevadas a cabo por un organismo independiente identificaron a una persona en Nigeria que posteriormente afirmó haber comprado tanto el remolcador como la gabarra en agosto de 2023<sup><10></sup>; también aseguró que le estaban llevando ambos buques a Nigeria cuando se produjo el siniestro, que ninguno de ellos contaba con seguro, y que el remolcador *Solo Creed* seguía en ruta hacia Nigeria.
- 2.8.4 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 compañía en el registro mercantil de Guyana. La investigación de las autoridades de Trinidad y Tobago continúa.

### 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 y 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 escala 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 Al 17 de abril de 2024 prosiguen las operaciones de limpieza, que se centran en la retirada de los hidrocarburos depositados en los manglares, el lavado del petróleo enterrado en las playas y la remoción de los hidrocarburos de la gabarra zozobrada, operación que se preveía iniciar en la semana del 1 de abril de 2024, pero que 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. En el cuadro que figura a continuación se muestran las cantidades aproximadas de desechos recuperados, al 17 de abril de 2024:

Organización de respuesta al derrame de hidrocarburos	Desechos líquidos		Desechos sólidos	
	Barriles	m <sup>3</sup>	yd <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>
Contratista 1	49 435	8 682	7 990	6 109
Contratista 2	2 487	395	12 841	9 818
<b>Total</b>	<b>51 922</b>	<b>9 077</b>	<b>20 831</b>	<b>15 927</b>

<sup><10></sup> Se facilitó una escritura de compraventa no legalizada de la gabarra *Gulf Stream* (cuyo nombre estaba mal escrito) por un precio de USD 350 000 (mucho más elevado que los ingresos de la venta tras la subasta en Panamá en 2023, como lo demuestran los documentos judiciales).

3.6 Al 17 de abril de 2024 no ha perecido ninguno de los manglares, pese a estar impregnados de hidrocarburos. La operación de limpieza ha comenzado a reducirse.

#### **4 Aplicabilidad de los Convenios**

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.

#### **5 Reclamaciones de indemnización**

Al 17 de abril de 2024 no se ha presentado ninguna reclamación de indemnización contra ninguna parte y todavía están en curso las actividades de búsqueda del propietario registrado de la gabarra *Gulfstream*. Según cifras preliminares, los costos contraídos en relación con las operaciones de limpieza rondan los USD 7,9 millones, y aún se van a generar más gastos por lo que respecta a la operación de remoción de los hidrocarburos de la gabarra. No se dispone de cálculos sobre las pérdidas en los sectores del turismo o la pesca, aunque se espera que no sean cuantiosas.

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

Al 17 de abril 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 17 de abril 2024 no se había iniciado ningún procedimiento legal contra el Fondo de 1992.

#### **8 Consideraciones del Director**

8.1 El Director lamentó enterarse de este siniestro, que ha afectado a la costa de un Estado Miembro y en el que 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. Además, según las imágenes de satélite disponibles, la gabarra ya estaba perdiendo hidrocarburos al inicio del viaje, hecho este del que el propietario debería haberse percatado y que da a entender que la gabarra no era apta para navegar, ni antes ni al inicio de su travesía.

8.2 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.

8.3 El Director observa que, basándose en la información disponible, parece que la gabarra y los hidrocarburos que esta transportaba a bordo entraban dentro de las respectivas definiciones de "buque" e "hidrocarburos" de los artículos I 1) y I 5) del CRC de 1992, y también toma nota de los siniestros anteriores y de las decisiones adoptadas por los órganos rectores de los FIDAC cuando han surgido problemas similares.

8.4 El Director queda a la espera de colaborar 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 las partes responsables de este siniestro.



**9 Medidas que se han de adoptar**

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;
  - b) decidir si a este siniestro le son de aplicación los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992;
  - c) decidir si autoriza al Director a realizar pagos de indemnización en relación con las reclamaciones derivadas de este siniestro; y
  - d) impartir al Director las instrucciones relativas a la tramitación de este siniestro que estime oportunas.
-