



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 9 del orden del día	IOPC/APR24/9/WP.1/1	
Fecha	1 de mayo de 2024	
Original	Inglés	
Consejo Administrativo del Fondo de 1992	92AC24/92AES28	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC82	●
Asamblea del Fondo Complementario	SAES12	●

PROYECTO

ACTA DE LAS DECISIONES DE LAS SESIONES DE ABRIL DE 2024 DE LOS ÓRGANOS RECTORES DE LOS FIDAC

(continuación)

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC

3 **Siniestros que afectan a los FIDAC**

3.1	Siniestros que afectan a los FIDAC Documento IOPC/APR24/3/1		92EC	SAES
-----	---	--	------	------

3.1.1 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y la Asamblea del Fondo Complementario tomaron nota del documento [IOPC/APR24/3/1](#), que contiene información acerca de los documentos de la reunión de abril de 2024 relativos a los siniestros que afectan a los FIDAC.

3.1.2 Los órganos rectores tomaron nota, además, de que en ese momento no había siniestros que afectasen al Fondo Complementario.

3.2	Siniestros que afectan a los FIDAC — Fondo de 1992: Agia Zoni II Documento IOPC/APR24/3/2		92EC	
-----	---	--	------	--

3.2.1 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota del documento [IOPC/APR24/3/2](#), relativo al siniestro del *Agia Zoni II*.

Proceso de evaluación de las reclamaciones contra el fondo de limitación

3.2.2 El Comité Ejecutivo recordó que el administrador del fondo de limitación había finalizado el proceso de evaluación de las reclamaciones presentadas al tribunal de limitación (por un total de EUR 94,4 millones) con la publicación de sus evaluaciones provisionales, que arrojaban un total de EUR 45,45 millones.

3.2.3 El Comité Ejecutivo recordó también que el Fondo de 1992 había presentado alegatos contra el fondo de limitación con respecto a las reclamaciones que había pagado pero que no habían sido subrogadas debido al corto plazo (seis meses) establecido de conformidad con la legislación griega para la presentación de reclamaciones contra el fondo de limitación, que había vencido en mayo de 2018. El Comité Ejecutivo recordó asimismo que en 2020 se habían celebrado audiencias judiciales para conocer de las ocho apelaciones presentadas contra las evaluaciones del administrador del fondo de limitación.

3.2.4 Se recordó que, en junio de 2022, el Tribunal Pluripersonal de Primera Instancia de El Pireo había dictado un fallo que en general confirmaba las evaluaciones del administrador del fondo de limitación pero rechazaba el recurso del Fondo de 1992. Se tomó nota también de que el Fondo de 1992 había presentado una apelación y que la fecha de la audiencia se había aplazado hasta septiembre de 2024.

Investigación de la causa del siniestro

3.2.5 El Comité Ejecutivo recordó se habían realizado dos investigaciones sobre la causa del siniestro, las cuales habían llegado a conclusiones diferentes: una determinó que el *Agia Zoni II* se había hundido tras una explosión y, la otra, que se había hundido tras la apertura de las válvulas de lastre de agua de mar. Se recordó también que en el informe del Marine Accident Investigation Council (ASNA) se consideraba que el siniestro se había debido a la actuación premeditada y negligente de las siguientes personas:

- i) el propietario del buque;
- ii) los dos miembros de la tripulación a bordo en el momento del siniestro;
- iii) el gerente general de la compañía propietaria del buque;
- iv) la persona designada en tierra de la compañía propietaria del buque; y
- v) los representantes del contratista de limpieza/salvador.

3.2.6 El Comité Ejecutivo también recordó que la Marina Mercante griega, el órgano encargado de la supervisión de cuestiones disciplinarias con respecto a la gente de mar, había instituido un tribunal disciplinario para investigar a los miembros de la tripulación mencionados en el informe del ASNA que se encontraban a bordo del *Agia Zoni II* en el momento del siniestro y al representante de alto nivel del salvador también mencionado en el informe.

3.2.7 Se recordó que, en junio de 2021, el tribunal disciplinario había publicado sus conclusiones y había declarado que el capitán era responsable por negligencia de la pérdida del buque, pero el tribunal no había examinado las críticas formuladas en el informe del ASNA contra los salvadores por adoptar tardíamente medidas contra la contaminación, en particular en cuanto al cierre hermético y la extracción de hidrocarburos de los restos del naufragio.

3.2.8 Se tomó nota de que, recientemente, los abogados del Fondo de 1992 habían obtenido una copia del expediente penal del siniestro de parte del fiscal del distrito, en el que se incluía una decisión de los jueces penales que formaban parte del consejo con la conclusión de que parecía haber fuertes indicios de responsabilidad penal que pesaban sobre cinco de las nueve partes investigadas en un principio, por los siguientes motivos:

- a) en opinión de todos los expertos, el buque había sido hundido de manera intencional para provocar contaminación;
- b) según todos los expertos (excepto la Universidad Nacional Técnica de Atenas), el hundimiento fue causado por haber abierto, desde el interior del barco, las válvulas de agua de lastre de los tanques de lastre de estribor inferiores 2, 3 y 4, y por haber dejado abierto el portillo de la cámara de máquinas, lo cual solo pudo haber sido obra de los dos miembros de la tripulación que permanecieron a bordo, ya que no hubo indicios de que ningún tercero hubiera abordado el buque y salido de él de manera furtiva;
- c) a pesar de la escora progresiva a estribor del barco, los dos miembros de la tripulación no tomaron ninguna medida ni notificaron a nadie al respecto;
- d) la guardia costera griega fue notificada por primera vez a las 02:10 horas por otro buque cercano, ya que no recibió ninguna llamada de ninguno de los dos miembros de la tripulación que se encontraban a bordo, como tampoco del capitán ni de la compañía propietaria del buque;

- e) a pesar de que la segunda empresa de limpieza se había puesto en contacto previamente con la empresa propietaria del buque y su buque de lucha contra la contaminación ya había comenzado a operar en la zona, los propietarios del *Agia Zoni II* adjudicaron el contrato de salvamento y lucha contra la contaminación a las 06:30 horas, de forma tardía, a la primera empresa de limpieza, que no tenía experiencia alguna en ese ámbito de trabajo; y
- f) dicha empresa logró cerrar y sellar las 11 tapas de los tanques de carga 53 horas después del hundimiento, lo cual se considera un plazo muy largo.

3.2.9 También se tomó nota de que, en vista de lo anterior, se había acusado a los dos miembros de la tripulación que permanecían a bordo de lo siguiente:

- i) contaminar el mar de manera intencional y maliciosa, lo que podía dañar y efectivamente dañó el medio ambiente y la propiedad de terceros, mediante el desenroscado de las tapas de los tanques de carga, a través de las cuales se derramaron hidrocarburos al mar debido a la escora a estribor del buque, la cual habían causado intencionalmente al permitir que ingresara agua de lastre en los tanques de lastre de estribor inferiores 2, 3 y 4;
- ii) hundir el barco de manera intencional mediante la apertura ilegal de las válvulas de estribor de los tanques de lastre inferiores 2, 3 y 4, y mediante la apertura del portillo de la cámara de máquinas, lo que puso en peligro la vida humana; y
- iii) descargar materiales contaminantes de manera intencional en el mar.

3.2.10 Se tomó nota además de que se acusaba al capitán, al representante de la compañía propietaria del buque y al representante de la primera empresa de limpieza de ser instigadores de todas las anteriores acciones penales con el objetivo de provocar una contaminación marítima a gran escala para beneficiarse de la remuneración obtenida por los trabajos de lucha contra la contaminación.

3.2.11 El Comité Ejecutivo tomó nota de que la decisión de los jueces penales decretaba el enjuiciamiento del capitán de la cámara de máquinas, el marinero de primera, el capitán, el representante de la compañía propietaria del buque y el representante de la primera empresa de limpieza, y tomó nota también de que dicha decisión incluía comentarios negativos sobre la primera empresa de limpieza.

3.2.12 El Comité Ejecutivo tomó nota asimismo de que se había fijado el 24 de octubre de 2024 como fecha en que se llevaría a cabo un juicio completo (cuya duración prevista es de entre cuatro y seis días) con las cinco personas enumeradas anteriormente, al término del cual se dictaría una sentencia.

Reclamaciones de indemnización

3.2.13 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el Fondo de 1992 había recibido 424 reclamaciones por un total de EUR 100,21 millones y una reclamación por USD 175 000, había aprobado 418 reclamaciones y había pagado EUR 16,88 millones en indemnizaciones correspondientes a 192 reclamaciones. También, de que se habían hecho otras ofertas de indemnización y de pagos anticipados a una serie de reclamantes y se estaba a la espera de sus respuestas.

3.2.14 El Comité Ejecutivo recordó los pormenores de las reclamaciones que habían sido presentadas contra el Fondo de 1992 por contratistas de limpieza, pescadores, reclamantes del sector del turismo y el Estado griego, cuya información se ofrece ampliada en el documento [IOPC/APR24/3/2](#).

Declaración de la delegación de Grecia

3.2.15 La delegación de Grecia hizo la siguiente declaración:

En primer lugar, quisiéramos darles las gracias por la rigurosa e ilustrativa presentación. Tras haber escuchado el resumen del citado siniestro, me temo que, por nuestra parte, no hay ningún otro avance que comunicar en lo que atañe a este caso. Ello se debe principalmente a que los abogados se han abstenido de ejercer todos sus cometidos judiciales a nivel panhelénico, lo que se ha traducido en el aplazamiento de todos los juicios que estaban programados, como se mencionó también en el documento que se acaba de presentar.

Por lo que respecta al curso de la investigación del hundimiento del *Agia Zoni II*, a saber, el procedimiento penal en curso, el desarrollo judicial del caso y la emisión de un fallo judicial penal irrevocable, aún se está a la espera de los resultados, ya que todos los procedimientos pertinentes siguen su curso.

Debate

3.2.16 En respuesta a la petición de otra delegación de los pormenores de las reclamaciones presentadas por el contratista de limpieza identificado en el procedimiento penal, la Secretaría facilitó esos datos y señaló que, antes de que se hubiera publicado el informe del ASNA, se había realizado un pago anticipado a los salvadores, pero que desde ese momento no se habían efectuado más pagos a esa parte, en espera de que concluya el procedimiento penal. La Secretaría también confirmó que el propietario del buque había sido procesado.

3.2.17 Otra delegación declaró tomar conocimiento de las novedades señaladas en el documento por lo que respecta al procesamiento de las distintas partes, entre ellas los dos miembros de la tripulación y el capitán del buque, que esperaba que a lo largo del juicio se aclarase si el hundimiento del buque se había producido de forma intencional, y que confiaba en que el dictamen fuera notificado en la próxima reunión de los órganos rectores.

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

3.2.18 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota de que el Director continuaría observando la evolución del caso e informaría de cualquier novedad en la próxima sesión de los órganos rectores.

3.3	Siniestros que afectan a los FIDAC — Fondo de 1992: <i>Bow Jubail</i> Documento IOPC/APR24/3/3		92EC	
-----	--	--	------	--

3.3.1 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota de la información que figura en el documento [IOPC/APR24/3/3](#), relativa al siniestro del *Bow Jubail*.

3.3.2 El Comité Ejecutivo recordó que el 23 de junio de 2018 el petrolero-químico *Bow Jubail* (arqueo bruto de 23 196) había colisionado con un pantalán propiedad de LBC Tank Terminals en Róterdam (Reino de los Países Bajos), lo que produjo una fuga en la zona del tanque de combustible de estribor que derivó en un derrame de fueloil en el puerto.

3.3.3 Se recordó también que, si bien en el momento en que se produjo el siniestro el *Bow Jubail* navegaba en lastre, en el viaje anterior había transportado "hidrocarburos" tal como se definen en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992). Sin embargo, se recordó que el propietario del buque había manifestado que, cuando ocurrió el siniestro, los tanques estaban limpios de residuos de carga de hidrocarburos.

- 3.3.4 El Comité Ejecutivo recordó que, en marzo de 2023, el Tribunal Supremo había confirmado las decisiones anteriores del Tribunal de Distrito de Róterdam y el Tribunal de Apelación de La Haya, en el sentido de que el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 no era de aplicación al siniestro del *Bow Jubail* y que este, por tanto, entraba dentro de la definición de "buque" con arreglo al CRC de 1992.
- 3.3.5 El Comité Ejecutivo recordó además que 57 reclamantes habían incoado un total de 29 acciones judiciales ante el Tribunal de Distrito de Róterdam contra el propietario del buque, su asegurador y otras partes. Se recordó también que el Fondo de 1992 había recibido notificación de esas acciones, o bien había sido incluido en ellas como parte demandada.
- 3.3.6 El Comité Ejecutivo recordó asimismo que, tras un examen preliminar de las cuantías reclamadas, el importe total provisional se acercaba a los EUR 60 millones, superando con creces el límite del CRC de 1992. Esta cuantía excedía también la indemnización que el propietario del buque proporcionaría al Fondo de 1992 con arreglo al Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006 (enmendado en 2017).^{<1>}
- 3.3.7 El Comité Ejecutivo recordó además que, en su reunión de mayo de 2023, había autorizado al Director a efectuar pagos en relación con las pérdidas derivadas del siniestro del *Bow Jubail*.
- 3.3.8 El Comité Ejecutivo recordó asimismo que, en junio de 2023, el propietario del buque había solicitado ante el Tribunal de Distrito de Róterdam que se le permitiera limitar su responsabilidad a 15 991 676 DEG con arreglo al CRC de 1992.
- 3.3.9 El Comité Ejecutivo tomó nota de que en octubre de 2023, después de que el tribunal hubiera rechazado la solicitud del propietario del buque para limitar su responsabilidad únicamente a la suma que establece el CRC de 1992, dicho propietario había presentado una nueva solicitud para limitar su responsabilidad a la cuantía del CRC de 1992, que en esta ocasión incluía los intereses.
- 3.3.10 El Comité tomó nota de que, en una audiencia celebrada el 26 de abril de 2024, el tribunal había indicado que para finales de mayo de 2024 decidiría si aceptaba o no la solicitud del propietario del buque.

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

- 3.3.11 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota de que el Director continuaría observando la evolución del caso e informaría de cualquier novedad en la próxima sesión de los órganos rectores.

3.4	Siniestros que afectan a los FIDAC — Fondo de 1992: Siniestro en Israel Documento IOPC/APR24/3/4		92EC	
-----	---	--	------	--

- 3.4.1 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota de la información que figura en el documento [IOPC/APR24/3/4](#), relativa al siniestro en Israel.
- 3.4.2 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 recordó que, en febrero de 2021, el Gobierno de Israel se había puesto en contacto con el Fondo de 1992 para solicitar su asistencia en relación con depósitos de hidrocarburos encontrados a lo largo de la costa de Israel. El Comité Ejecutivo recordó además que el Gobierno israelí consideraba que el derrame se había producido en aguas de la zona económica exclusiva (ZEE) de Israel. Se recordó también que no se había identificado la fuente del derrame.

^{<1>} En adelante, las referencias al "STOPIA 2006" deberán leerse como "STOPIA 2006 (enmendado en 2017)".

- 3.4.3 El Comité Ejecutivo recordó también que, de acuerdo con las investigaciones llevadas a cabo por los expertos contratados por el Fondo de 1992, la causa de la contaminación era petróleo crudo y que solo podía haberse originado en un buque tanque que navegara de paso.
- 3.4.4 El Comité Ejecutivo recordó asimismo que, como consecuencia de lo anterior, en su sesión de julio de 2021 había decidido que la contaminación que había afectado al litoral de Israel podía clasificarse como un derrame de una fuente desconocida (denominado "derrame misterioso") y que serían aplicables los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. Se recordó también que había autorizado al Director a pagar indemnización con respecto a las reclamaciones derivadas del siniestro en Israel.
- 3.4.5 El Comité Ejecutivo tomó nota de que se habían presentado 470 reclamaciones por operaciones de limpieza, daños materiales y pérdidas económicas por un total de ILS 39,8 millones, y tomó nota de que se habían liquidado 12 reclamaciones por ILS 4,6 millones. El Comité Ejecutivo tomó nota también de que 344 reclamaciones por pérdidas económicas y daños materiales habían sido rechazadas por carecer de información que las respaldara.
- 3.4.6 El Comité Ejecutivo tomó nota de que otras reclamaciones habían sido evaluadas en ILS 3,6 millones y de que los reclamantes habían sido informados al respecto, pero aún no habían contestado.
- 3.4.7 El Comité Ejecutivo tomó nota también de que se habían presentado una serie de reclamaciones ante el tribunal de lo marítimo en Haifa, entre ellas, reclamaciones por las operaciones de respuesta al siniestro y las actividades de limpieza llevadas a cabo por las autoridades locales a lo largo del litoral israelí, así como por pérdidas económicas, y que una serie de reclamantes cuyas reclamaciones aún no habían sido liquidadas habían entablado procedimientos judiciales en el antedicho tribunal contra el Fondo de 1992, con el fin de proteger sus reclamaciones ante la expiración del plazo de caducidad.

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

- 3.4.8 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota de que el Director continuaría observando la evolución del caso e informaría de cualquier novedad en la próxima sesión de los órganos rectores.

3.5	Siniestros que afectan a los FIDAC — Fondo de 1992: <i>Princess Empress</i> Documento IOPC/APR24/3/5		92EC	
-----	---	--	------	--

- 3.5.1 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota de la información que figura en el documento [IOPC/APR24/3/5](#), relativa al siniestro del *Princess Empress*.
- 3.5.2 El Comité Ejecutivo recordó que, el 28 de febrero de 2023, el *Princess Empress*, de pabellón filipino y arqueo bruto de 508, se había hundido frente a la costa de Nauján, en Mindoro Oriental (Filipinas), cuando transportaba una carga de 800 000 litros de fueloil, y que posteriormente se había avistado un derrame de hidrocarburos en el lugar del naufragio, que se había extendido a otras zonas y había ocasionado daños por contaminación.
- 3.5.3 Se recordó que los daños por contaminación resultantes del siniestro del *Princess Empress* habían afectado las costas de Mindoro Oriental en distinto grado, y que los hidrocarburos también se habían desplazado al archipiélago de Caluya, que está situado al sur de la isla de Mindoro, y habían afectado a las islas de Semirara y Liwagao.
- 3.5.4 El Comité Ejecutivo recordó que el Fondo de 1992 y el Shipowners' P&I Club habían abierto una oficina central de presentación de reclamaciones en Calapán (Mindoro Oriental), y habían establecido una serie de centros temporales de presentación de reclamaciones en distintas zonas, algunas de las cuales no eran de fácil acceso.

- 3.5.5 Se recordó que las reclamaciones relacionadas con este siniestro habían excedido el límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC de 1992. Se recordó también que, si bien el Fondo de 1992 había empezado a pagar indemnizaciones una vez que se alcanzó ese límite, el asegurador del propietario del buque había reembolsado al Fondo de 1992 las cuantías abonadas en concepto de indemnización, hasta el límite del STOPIA 2006 (enmendado en 2017) de 20 millones de DEG. Se recordó que este límite, no obstante, también había sido alcanzado.

Reclamaciones de indemnización

- 3.5.6 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información relativa a las reclamaciones de indemnización que figura en la sección 8 del documento [IOPC/APR24/3/5](#).
- 3.5.7 Se tomó nota de que, tras la publicación del documento, los expertos en pesquerías habían concluido su evaluación de las reclamaciones en este sector, que ascendían a unas 36 000. Se tomó nota de que, de ellas, alrededor de 23 500 reclamaciones relacionadas con la pesca de captura habían sido evaluadas en PHP 794,2 millones. También se observó que el proceso de pago de las distintas cuantías aprobadas había comenzado pero que, en vista del elevado número de reclamaciones a abonar, y de los retos desde el punto de vista logístico, se tardaría varios meses en completar los pagos.

Declaración de la delegación de Filipinas

- 3.5.8 La delegación de Filipinas hizo la siguiente declaración:

Al 25 de julio de 2023 se habían desmovilizado las operaciones de respuesta en el mar y en tierra relacionadas con el derrame de hidrocarburos acaecido tras el hundimiento del *Princess Empress* en las aguas de Nauján, en Mindoro Oriental, el pasado 28 de febrero de 2023, tras una serie de inspecciones finales emprendidas por el equipo de gestión del siniestro en las que participaron todas las agencias gubernamentales y unidades municipales involucradas en el puesto de mando. Pese a todo, la vigilancia continua de los lugares afectados debe proseguir.

El Servicio de Guardacostas de Filipinas y otras agencias gubernamentales se centran ahora en la rehabilitación de las zonas afectadas.

El Servicio de Guardacostas de Filipinas y otras agencias están elaborando los documentos de su reclamación contra los FIDAC.

Filipinas está haciendo todo lo posible para informar a los posibles reclamantes acerca del régimen de indemnización de los FIDAC. A ello cabe añadir la estrecha colaboración existente entre el Gobierno y los FIDAC a través de la oficina de presentación de reclamaciones por lo que respecta a las demandas.

Entre tanto, agradecemos a la Secretaría de los FIDAC y a todos los socios y partes interesadas pertinentes su trabajo y la asistencia brindada a Filipinas y a los reclamantes, en especial a los pescadores.

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

- 3.5.9 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota de que el Director continuaría observando la evolución del caso e informaría de cualquier novedad en la próxima sesión de los órganos rectores.

3.6	Siniestros que afectan a los FIDAC — Fondo de 1992: Siniestro en Trinidad y Tobago Documentos IOPC/APR24/3/6 e IOPC/APR24/3/6/1		92EC	
-----	---	--	------	--

- 3.6.1 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota del documento [IOPC/APR24/3/6](#) presentado por la Secretaría, y del documento [IOPC/APR24/3/6/1](#) presentado por el Gobierno de la República de Trinidad y Tobago.

Documento [IOPC/APR24/3/6](#) presentado por la Secretaría

- 3.6.2 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota de que la gabarra articulada *Gulfstream*, que estaba siendo remolcada por el remolcador *Solo Creed*, había zozobrado el día 5 o el día 6 de febrero de 2024 a unos 16 kilómetros de la costa de Tobago y se había quedado detenida sobre un arrecife a unos 150 metros de Canoe Bay, en la costa sudoriental de Tobago, derramando una cantidad desconocida de las 4 652 toneladas métricas de su carga de fueloil C persistente para calderas. El derrame contaminó unos 15 kilómetros del litoral de Tobago. Posteriormente, algunos residuos de hidrocarburos y bolas de alquitrán fueron arrastrados a la costa de Bonaire (Reino de los Países Bajos) y a continuación limpiados por las autoridades locales.
- 3.6.3 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota también de que la gabarra se encontraba realizando una travesía desde la bahía de Pozuelos (Venezuela) hasta Guyana, y que la Agencia de Gestión de Emergencias de Tobago (TEMA, por sus siglas en inglés) había puesto en marcha el Plan nacional de contingencia ante derrames de hidrocarburos para gestionar las operaciones de respuesta al derrame.
- 3.6.4 El Comité Ejecutivo tomó nota además de que el Fondo de 1992 había movilizado a ITOPF para que brindara asesoramiento a las autoridades y de que, a principios de marzo de 2024, la Directora adjunta/jefa del Departamento de Reclamaciones y un responsable de Reclamaciones habían visitado Trinidad y Tobago para recabar información y reunirse con representantes del Ministerio de Energía e Industrias Energéticas (MEEI).
- 3.6.5 Se tomó nota de que se había contratado a dos empresas de salvamento y medio ambiente para que retiraran los restos de hidrocarburos que permanecían en el interior del pecio. Es posible que en la gabarra zozobrada quedaran hasta 25 000 barriles de la carga inicial de 35 000 barriles.
- 3.6.6 Se tomó nota también de que las operaciones de limpieza se seguían desarrollando con más de 150 trabajadores y voluntarios.
- 3.6.7 Se tomó nota además de que los hidrocarburos que llevaba a bordo la gabarra eran persistentes, y de que la gabarra había realizado viajes por mar durante muchos años en compañía del remolcador de empuje *Marlin*.
- 3.6.8 El Comité Ejecutivo tomó nota de que, según las bases de datos en línea, la gabarra *Gulfstream* había sido clasificada por la American Bureau of Shipping (ABS) hasta el 31 de diciembre de 2018, pero que esa era toda la información registral disponible. Se tomó nota de que parecía que el buque no había sido reclasificado ni registrado desde hacía años.
- 3.6.9 El Comité Ejecutivo recordó que había varios siniestros para los que los órganos rectores de los FIDAC habían aceptado que un buque que se dedicaba con frecuencia a la actividad comercial en el mar constituía una "nave apta para la navegación marítima", cumpliendo así con la definición de "buque" del artículo I 1) del CRC de 1992, como había sido el caso en los siniestros del *Victoriya* (2003), el *Al Jaziah 1* (2000) y el *Pontoon 300* (1998).

- 3.6.10 El Comité Ejecutivo tomó nota además de que, en marzo de 2023, la gabarra *Gulfstream* había estado atracada en Colón (Panamá) y, según los registros judiciales, presentaba un estado de avería que había obligado a utilizar bombas para achicar agua y evitar que se hundiera. En junio de 2023 había sido subastada para su venta, antes de quedar encallada en una playa durante siete meses.
- 3.6.11 Se tomó nota de que, el 30 de diciembre de 2023, el remolcador *Solo Creed* había llevado la gabarra a fondear al puerto de Colón (Panamá), y de que posteriormente la gabarra había sido remolcada hasta Venezuela.
- 3.6.12 Se tomó nota también de que una base de datos en línea había revelado la presencia del remolcador *Solo Creed* y la gabarra *Gulfstream* mar adentro en las proximidades de Amuay (Venezuela), y que más tarde, entre el 27 y el 31 de enero de 2024, habían sido avistados en la bahía de Pozuelos (Venezuela).
- 3.6.13 Se tomó nota además de que el 3 de febrero de 2024, tras salir de la bahía de Pozuelos, las imágenes de satélite mostraban al remolcador y la gabarra dirigiéndose hacia el nordeste, con la gabarra en un remolque largo. En las imágenes se aprecia que la gabarra estaba perdiendo una sustancia oleosa y dejaba tras de sí una mancha que se extendía por al menos 40 kilómetros. Esto indicaba que era probable que la *Gulfstream* hubiera embarcado una carga de Venezuela en la bahía de Pozuelos, posiblemente mediante un trasvase buque a buque.
- 3.6.14 El Comité Ejecutivo tomó nota de que las imágenes de satélite revelaban que la gabarra *Gulfstream* había zozobrado a unos 16 kilómetros al sudeste de Tobago, y que aparentemente el remolcador *Solo Creed* había soltado el cable de remolque y había huido. Pese a las labores de búsqueda llevadas a cabo por las autoridades locales, y a las pesquisas en Estados vecinos y en distintos registros navales, no se ha dado con el paradero del remolcador.
- 3.6.15 El Comité Ejecutivo tomó nota también de que, según 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 carga iba destinada a Guyana Power and Light, la compañía eléctrica estatal de Guyana. Se tomó nota de que Guyana Power and Light había negado cualquier implicación en el siniestro, pero que no se podía descartar la existencia de una serie de contratos adicionales para la provisión de hidrocarburos a empresas de Guyana.
- 3.6.16 El Comité Ejecutivo tomó nota además de que los documentos del registro del buque proporcionados por la Autoridad Marítima de Zanzíbar indicaban que el propietario registrado del *Solo Creed*, durante su viaje remolcando a la gabarra *Gulfstream*, era un oficial de una compañía con sede en Panamá, y que varios directores de esa empresa lo eran también de otras empresas que a su vez eran propietarias de otros buques que transitaban entre puertos caribeños, colombianos y venezolanos, y a menudo parecían navegar "en la sombra", con los datos de seguimiento del sistema de identificación automática (SIA) desactivados.
- 3.6.17 Se tomó nota de que un organismo de investigación independiente se había puesto en contacto con una persona en Nigeria que afirmaba haber comprado tanto el remolcador como la gabarra en agosto de 2023 (y facilitó una escritura de compraventa no legalizada por la gabarra *Gulfstream*, cuyo nombre estaba mal escrito), y que esta persona aseguraba que ambos buques iban camino de Nigeria cuando se produjo el siniestro, que ninguno de ellos contaba con seguro y que el remolcador *Solo Creed* seguía en ruta hacia Nigeria.
- 3.6.18 Se tomó nota también de que la Autoridad Marítima de Zanzíbar había facilitado un nuevo certificado de registro, de fecha 13 de febrero de 2024, que mencionaba a un nuevo propietario con sede en Georgetown (Guyana), pero que no había sido posible localizar a esta compañía en el registro mercantil de Guyana, por lo que la investigación de las autoridades de Trinidad y Tobago seguía su curso.

- 3.6.19 Se tomó nota también de que las operaciones de limpieza y contención en alta mar habían comenzado el 8 de febrero de 2024 y habían contado con más de 200 personas, pero que debido a las mareas vivas los hidrocarburos habían rebasado la marca del nivel máximo de agua habitual y habían dejado numerosas zonas con manchas oleosas. Se tomó nota también de que la acción de las olas de las próximas mareas vivas contribuiría a limpiar de forma natural muchas zonas que habían resultado contaminadas.
- 3.6.20 El Comité Ejecutivo tomó nota de que estaba previsto que las operaciones de remoción de los hidrocarburos comenzasen en la semana del 1 de abril de 2024, pero que se habían visto entorpecidas por el mal tiempo.
- 3.6.21 El Comité Ejecutivo tomó nota también de que, al 4 de abril de 2024, se habían recogido cerca de 8 255 metros cúbicos de desechos líquidos y 15 926 metros cúbicos de desechos sólidos.
- 3.6.22 El Comité Ejecutivo tomó nota además de que aún no se había presentado ninguna reclamación de indemnización y que proseguía la investigación para dar con el paradero de los propietarios de la gabarra *Gulfstream*.
- 3.6.23 Se tomó nota de que en el siniestro estaba implicada una gabarra que no parecía contar con cobertura de seguro, que se hallaba en mal estado y cuyo propietario registrado aún no había sido identificado, y que además parecía estar perdiendo hidrocarburos al inicio de su viaje, lo que indicaba que la gabarra no era apta para la navegación, ni antes ni al inicio de su travesía.

Documento [IOPC/APR24/3/6/1](#) presentado por el Gobierno de la República de Trinidad y Tobago

- 3.6.24 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota también del documento [IOPC/APR24/3/6/1](#), presentado por el Gobierno de la República de Trinidad y Tobago, en el que se explicaba que, al parecer, la gabarra *Gulfstream* tenía una capacidad de 60 000 barriles de carga y una supuesta remesa de 35 000 barriles que presuntamente iba destinada a la República de Guyana. El Comité Ejecutivo tomó nota además de que las autoridades tanzanas habían informado de que el certificado registral era fraudulento.
- 3.6.25 Se tomó nota de que las autoridades locales estaban buscando el *Solo Creed* por todo el mundo, y de que se había despachado correspondencia a Panamá y Tanzania para obtener cualquier tipo de información de interés relativa a los dos buques. Se tomó nota asimismo de que un abogado nigeriano que representaba al supuesto propietario del remolcador y la gabarra se había puesto en contacto con la División de Servicios Marítimos (MSD, por sus siglas en inglés) del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, y que la MSD estaba verificando la validez de las reclamaciones, tras haber realizado consultas al Gobierno nigeriano.
- 3.6.26 Se tomó nota además de que el Servicio de Guardacostas de Trinidad y Tobago (TTCG, por sus siglas en inglés) había 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, por sus siglas en inglés) e I. R. Consilium, que trabajan con CARICOM IMPACS para tratar de identificar a los buques implicados en el derrame de hidrocarburos de Tobago, o a sus responsables.
- 3.6.27 El Comité Ejecutivo tomó nota de que los cálculos iniciales del coste de la respuesta al derrame de hidrocarburos eran del orden de los USD 23,5 millones, y que al 6 de abril de 2024 se habían gastado USD 12,5 millones. El Comité Ejecutivo tomó nota también de que las operaciones de limpieza a gran escala habían finalizado en marzo de 2024 y se esperaba que la limpieza del litoral concluyera un mes más tarde. La remoción de los hidrocarburos del pecio se preveía tenerla concluida para mediados de mayo de 2024.

- 3.6.28 El Comité Ejecutivo tomó nota además de que el Gobierno de Trinidad y Tobago tenía previsto emprender todas las acciones legales que fueran necesarias contra el propietario de la gabarra, el propietario de la carga y/o el propietario del remolcador, con el fin de recuperar la cuantía desembolsada en los trabajos de limpieza y de prevención del derrame de hidrocarburos, y que tenía intención de utilizar el fueloil C para calderas que se había recogido del buque, con objeto de sufragar costes.
- 3.6.29 El Comité Ejecutivo tomó nota de las medidas de respuesta llevadas a cabo por las autoridades locales, según se indica en el documento. También tomó nota de que, por lo que respecta a la búsqueda del *Solo Creed*, CARICOM IMPACS había informado de que un bufete de abogados del fletador de una gabarra había notificado a la central eléctrica de Guyana a la que al parecer iba destinada la carga que, debido a circunstancias imprevistas, no podía cumplir con el contrato de provisión de combustible y no podía saber cuándo sería capaz de hacerlo. También se tomó nota de que en la carta no constaba el nombre de la gabarra, y se señalaba que el volumen del fueloil pesado a bordo era de 75 000 barriles y no de 35 000, como figuraba en el documento de practicaje obtenido de la Autoridad Marítima de Guyana. Esta, a su vez, se había referido a una gabarra de nombre *Culie Boy*, cuyo número IMO citado en el documento de practicaje coincidía, según fuentes en línea, con el de la gabarra *Gulfstream*.
- 3.6.30 Se tomó nota además de que se había procurado la asistencia de CARICOM IMPACS para contactar con Panamá y Aruba a fin de comprobar si había alguna fotografía del *Solo Creed* y su gabarra. Se facilitaron fotos que mostraban al remolcador remolcando una gabarra que coincidía con la gabarra que aparece hundiéndose en los vídeos a que han tenido acceso las autoridades de Trinidad y Tobago.
- 3.6.31 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota de que la MSD había solicitado por escrito a la OMI que proporcionase un consultor para que prestara asistencia en la investigación, y de que la OMI se estaba dedicando activamente a la búsqueda de uno. El Comité Ejecutivo también tomó nota de que el Gobierno de Trinidad y Tobago tenía 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.
- 3.6.32 La delegación de Trinidad y Tobago hizo una declaración pormenorizada sobre este siniestro, cuyo texto íntegro se adjunta al anexo de este documento.

Debate

Declaración de la delegación de la República de Corea

- 3.6.33 La delegación de la República de Corea hizo la siguiente declaración:

En primer lugar, quisiéramos expresar nuestro agradecimiento a la Secretaría y a la República de Trinidad y Tobago por haber proporcionado información de interés y haber presentado documentos sobre este siniestro, que se produjo a principios de febrero de este año.

Este siniestro tiene una importancia considerable para la implantación de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, que son los cimientos de los FIDAC, y todos los problemas que se señalan en los documentos guardan relación con el incumplimiento de obligaciones que son clave con arreglo a los citados convenios.

En especial, como se detalla en los documentos, se sospecha que este siniestro está relacionado con actos ilegales deliberados, como es, por ejemplo, el de evitar de manera intencionada el registro de buques, llevado a cabo por propietarios de buques de zonas concretas. También ha habido problemas para identificar a los propietarios de los buques, debido a la ausencia de información registral relativa a los buques implicados en el siniestro, así como a cuestiones de clasificación.

Además, es evidente que la gabarra en cuestión tenía graves problemas de mantenimiento y navegabilidad antes de que se produjera el siniestro, lo cual aumenta en gran medida el posible riesgo de que se produzcan derrames de hidrocarburos. En consecuencia, la intervención de los FIDAC es inevitable y se traducirá en un incremento de las contribuciones de los Estados Miembros.

Por otro lado, los propietarios de buques de todos los Estados Miembros están obligados a contar con un seguro de responsabilidad según se recoge en el CRC de 1992. Sin embargo, en este caso, se cree que el propietario no identificado de la gabarra ha incumplido su obligación con arreglo al Convenio. Incluso si ese propietario es identificado más tarde, se prevé que el Fondo de 1992 puede incurrir en pérdidas económicas si aquel no cuenta con el seguro que le exige el Convenio. La República de Corea manifiesta con grave preocupación que esto supondrá una carga directamente para los Estados Miembros.

En anteriores reuniones de los FIDAC, los órganos rectores aceptaron que un buque que se dedicara al comercio marítimo con regularidad, incluida una gabarra que transportara hidrocarburos a granel como carga de un lugar a otro, era una "nave apta para la navegación marítima" que entraba dentro de la definición de "buque" de los CRC de 1969 y 1992. Dado que este siniestro será interpretado de manera análoga, se cree que es inevitable que haya que abonar indemnizaciones, por lo que la República de Corea acepta que se efectúen estos pagos respecto de las reclamaciones que se deriven de este siniestro.

No obstante, esta delegación expresa una honda preocupación por la alta probabilidad de que se produzcan siniestros parecidos en el futuro. Habida cuenta de la continua notificación de casos relativos a interpretaciones de la definición de "buque", siniestros intencionados y cobertura insuficiente para cubrir la responsabilidad del propietario del buque, la República de Corea está preocupada por la repercusión negativa que los continuos problemas de cumplimiento con los Convenios de 1992 tienen para los FIDAC y los Estados Miembros.

En especial, en el Comité Jurídico de la OMI se analizaron la semana pasada las prácticas ilícitas asociadas con el registro fraudulento de buques, que es el principal problema identificado en este caso y atañe directamente a los FIDAC por tratar sobre la identificación de los propietarios de buques.

Por consiguiente, la República de Corea pide a todos los Estados Miembros que cumplan sus obligaciones con arreglo a los Convenios, incluidas las obligaciones de gestión y supervisión de los Estados de abanderamiento, con el fin de proteger los intereses de los FIDAC y los Estados Miembros.

Además, esta delegación ruega a la Secretaría que se ocupe activamente de esta cuestión y emprenda todas las acciones legales necesarias y razonables con respecto al siniestro, para garantizar que los Estados Miembros cumplan con sus obligaciones con arreglo al Convenio, cooperando con la Secretaría de los FIDAC en el futuro.

Declaración de la delegación del Reino de los Países Bajos

3.6.34 La delegación del Reino de los Países Bajos hizo la siguiente declaración:

En primer lugar, quisiéramos dar las gracias a Trinidad y Tobago y a los FIDAC por las medidas ya adoptadas respecto de este siniestro y por el trabajo que ha sido realizado hasta ahora para identificar al propietario del buque. Al Reino de los Países Bajos le complace escuchar a miembros del Comité Ejecutivo declarar que los Convenios de 1992 deberían ser de aplicación a este siniestro, ya que el mar también arrastró hidrocarburos y depositó bolas de alquitrán en la

costa de Bonaire. Varias playas y zonas de manglares resultaron contaminadas pero, por suerte, fueron rápidamente limpiadas por las autoridades neerlandesas. En Bonaire se realizan anualmente actividades de formación sobre la respuesta ante derrames de hidrocarburos, que en esta situación demostraron ser muy eficaces. Sin embargo, a pesar de esta respuesta eficaz se produjo una contaminación y, por tanto, este siniestro dará lugar a reclamaciones.

Además, compartimos las inquietudes manifestadas por otros Estados Miembros, en el sentido de que la falta de claridad sobre la propiedad y la cobertura de seguro de los buques implicados en este tipo de siniestros podría socavar el funcionamiento del sistema de los FIDAC. Acogemos con gran satisfacción la propuesta de seguir debatiendo este asunto.

Por nuestra parte, además, quisiéramos resaltar la importancia de que exista una buena cooperación entre los Estados implicados en siniestros de este tipo. En el caso del siniestro en Trinidad y Tobago, debido a que parte de los hidrocarburos fueron arrastrados hasta la costa de Bonaire, el Reino de los Países Bajos también ha ofrecido ayuda a Trinidad y Tobago para la remoción de los restos del naufragio con objeto de prevenir otros posibles daños ecológicos en la región del Gran Caribe y, además, para explorar posibilidades de cooperación con miras a obtener una indemnización del propietario del buque.

Debate

- 3.6.35 Una delegación declaró que este siniestro ponía de relieve la necesidad de mejorar el control del transporte marítimo para reducir al mínimo la existencia de buques similares que supongan un riesgo considerable de daños para las costas y el medio ambiente, e hizo hincapié en el importante apoyo que brindan los FIDAC y en los motivos para convertirse en Miembro del Fondo de 1992.
- 3.6.36 Un alto número de delegaciones acordaron que los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 eran de aplicación a este caso, autorizaron al Director a que efectuara pagos de indemnización con respecto a las reclamaciones derivadas de este siniestro y convinieron en que debía proseguir la labor para identificar al propietario del buque e interponer un recurso por la parte correspondiente al CRC de 1992.
- 3.6.37 Varias delegaciones aseguraron que valoraban el trabajo realizado para recabar más información e identificar al propietario del buque, pero tomaron nota de que, pese a los esfuerzos desplegados por la Secretaría y el Gobierno de Trinidad y Tobago, aún no se había establecido la identidad de aquel. También comentaron que, incluso si el propietario del buque fuera localizado, era poco probable que el buque implicado tuviera cobertura de seguro, lo que generaba una gran inquietud y socavaba la integridad del régimen de indemnización.
- 3.6.38 Otra serie de delegaciones apoyaron que se siguiera debatiendo el asunto en la Asamblea del Fondo de 1992 y una delegación declaró que esta cuestión se debería señalar a la atención del Comité Jurídico de la OMI.
- 3.6.39 Otra delegación tomó nota de la dificultad de identificar al propietario del buque, incluso con la utilización de la cobertura de satélite actual, y otra delegación, tras señalar que no era miembro del Comité Ejecutivo, compartió la preocupación expresada por el Director en relación con la amenaza que para el medio marino y la estabilidad del régimen de indemnización suponían los buques deficientes que navegaban sin seguro o con una cobertura insuficiente.
- 3.6.40 Esa delegación observó que en el documento [IOPC/APR24/3/6](#) se proporcionaba un número amplio de fundamentos jurídicos y precedentes para resolver que la gabarra y los hidrocarburos cargados a bordo cumplían con los criterios de las definiciones de "buque" e "hidrocarburos", respectivamente, e indicó también que, con anterioridad, la Asamblea del Fondo de 1992 había constituido el séptimo grupo de

trabajo intersesiones sobre la definición de "buque", cuyo informe final se recogía en el documento [IOPC/APR15/8/2](#) y en cuyo párrafo 12.2.7.3 se analizaba un escenario idéntico y se llegaba a las mismas conclusiones.

Decisiones del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

3.6.41 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió:

- a) que los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 serían de aplicación a este siniestro; y
- b) autorizar al Director a realizar pagos de indemnización en relación con las reclamaciones derivadas de este siniestro.

* * *

PROYECTO

ANEXO

Declaración de la delegación de la República de Trinidad y Tobago

Los saludo en calidad de jefe de la delegación de la República de Trinidad y Tobago, que es Parte en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. A modo de introducción, permítanme presentarme. Me llamo Stuart Young; soy el ministro de Energía e Industrias Energéticas y miembro del Gabinete del Primer Ministro del Gobierno de la República de Trinidad y Tobago. Como parte de mi cartera ministerial, tengo la responsabilidad de supervisar la gestión del sector energético de Trinidad y Tobago, lo que incluye la gestión general de derrames de hidrocarburos a escala nacional, de conformidad con el Plan nacional de contingencia ante derrames de hidrocarburos de Trinidad y Tobago.

Me gustaría que esta declaración fuera incluida en la versión final de su Acta de las decisiones.

A modo de breve introducción les diré que Trinidad y Tobago es un pequeño Estado insular de dos islas gemelas en el extremo meridional de la cadena de islas del Caribe. Estamos situados a unas siete millas de la costa de Venezuela. La superficie conjunta de nuestras dos islas es de aproximadamente 5 131 kilómetros cuadrados, de los que unos 300 kilómetros cuadrados pertenecen a Tobago. Es fundamental reseñar que la economía de Tobago depende totalmente del turismo y, en especial, de sus playas prístinas de arena blanca de coral y sus aguas cristalinas.

Este lamentable y trágico derrame de hidrocarburos sacudió la isla de Tobago sin aviso previo el 7 de febrero de 2024 y de inmediato amenazó la vida y medios de subsistencia de la población de la isla. La zona de Tobago en la que varó este buque volteado y sin dotación se encuentra literalmente a solo unos kilómetros de las playas más importantes de Tobago desde el punto de vista turístico. Si las mareas y las corrientes no nos hubieran favorecido, este derrame habría destruido la economía y la subsistencia de Tobago. No recibimos ningún aviso, ningún propietario contactó con nosotros, nadie asumió la responsabilidad por este buque o por el derrame de los hidrocarburos en nuestro arrecife y 15 kilómetros de costa. Fue literalmente como si hubiera llegado un ladrón a hurtadillas, nos golpeará y nos asaltará, lo cual nos está costando millones de dólares de los Estados Unidos sin que mediara en absoluto culpa alguna por nuestra parte o por ninguna persona relacionada con Trinidad y Tobago. El buque no tenía conexión ni negocio alguno con Trinidad y Tobago.

La importancia de esta cuestión y el documento que les presentamos provocaron que el Gabinete de Trinidad y Tobago me encargara la difícil e importante responsabilidad de comparecer ante ustedes para exponer nuestro caso y presentar nuestros argumentos, en aras de contar con su asistencia y cobertura no solo para recuperar los crecientes costes de hacer frente a este trágico derrame de hidrocarburos, sino también para rastrear y localizar a los responsables de este desastre y hacerlos rendir cuentas. Desde ya les garantizo que trabajaremos estrechamente con ustedes para encontrar a los responsables, de modo que, en última instancia, estos puedan reembolsar los costes al Fondo de 1992. Trinidad y Tobago cooperará plenamente con el Fondo de 1992 para recuperar el monto total proporcionado al Estado.

Como todos ustedes probablemente sepan, Trinidad y Tobago presentó el documento [IOPC/APR24/3/6/1](#) previa invitación de la Secretaría de los FIDAC debido al desafortunado siniestro de derrame de hidrocarburos que afectó a la isla de Tobago.

Presento respetuosamente la solicitud del pueblo de Trinidad y Tobago a los demás Estados Miembros del Fondo de 1992, a quienes pido que concedan autorización al Director de los FIDAC para que utilice el Fondo de 1992 para pagar una indemnización razonable por las graves pérdidas económicas sufridas, responder al derrame y aplicar las medidas preventivas necesarias. Sin la ayuda del Fondo pasaremos

apuros, ya que los importantes costes que se han generado no estaban presupuestados y nos pondrán a prueba.

El "buque" y el derrame de hidrocarburos

Fue el 7 de febrero de 2024 cuando varios ministerios y agencias del Gobierno de la República de 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. Somos conscientes de que este es un nombre antiguo de dicho buque, y que su nombre actual aún no ha sido identificado de manera definitiva. Unos 15 kilómetros del litoral de Tobago se vieron afectados, en la costa atlántica de la isla. El siniestro afectó a playas, ríos, zonas de manglares, zonas rocosas, hoteles, pescadores y la flora y fauna silvestres, e incluso 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), encargada de gestionar la respuesta a desastres en la isla de Tobago. El Plan de contingencia de Tobago ante derrames de hidrocarburos y el Plan nacional de contingencia ante derrames de hidrocarburos fueron activados de inmediato.

El MEEI procuró los servicios de la compañía petrolífera nacional, Heritage Petroleum Company Limited (HPCL), de propiedad estatal, para que prestara asistencia con la limpieza del litoral en la mayoría de las 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. A través de HPCL se movilizó a Oil Spill Response Limited (OSRL) para que aportara apoyo técnico a nuestra lucha contra el derrame. Las operaciones de limpieza de la costa se llevaron a cabo combinando equipo mecánico, contratistas especializados en derrames de hidrocarburos, dotaciones de limpieza del Gobierno y voluntarios. En general, en los momentos de mayor actividad se emplearon unos 200 efectivos por día en las actividades de limpieza.

El 9 de febrero de 2024 visité Tobago en compañía de mi colega en el Gabinete, el ministro de Obras Públicas y Transporte, y me reuní con el secretario general de la Asamblea de Tobago para conocer de primera mano los efectos de este derrame y la respuesta posterior. Una semana más tarde, el honorable primer ministro de Trinidad y Tobago encabezó una delegación que se desplazó a Tobago, en la que estábamos presentes el ministro de Obras Públicas y Transporte y yo mismo, para ser informado y hablar a la nación a propósito de los trabajos que se estaban llevando a cabo para contener el derrame, limpiarlo y hacer frente a los efectos nocivos, pues así de importante y delicado es este siniestro para nuestro país.

En un principio, la TEMA empleó a contratistas para que contuvieran el derrame procedente de los restos del naufragio. Como esto no dio resultado, el MEEI se ocupó a continuación de coordinar estas operaciones. una vez que se incorporó al contratista de salvamento internacional T&T Salvage LLC/QT Environmental Inc.

Intentos de identificar al propietario del buque

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, en lo que fue un intento por identificar el nombre y las características técnicas del buque. Tras realizar una búsqueda de buques con el nombre *Gulfstream* con la misma descripción y dimensiones, el contratista de salvamento del MEEI, T&T Salvage

LLC, obtuvo los datos técnicos del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos, que 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 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. 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. No obstante, las autoridades tanzanas han informado 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*, que según se cree remolcó la gabarra, figura en su registro. Se ha determinado que el buque, que en la actualidad está siendo vaciado, tiene doce tanques de carga y tanques de lastre auxiliares que transportaban diversas cantidades de hidrocarburos. Hasta la fecha, pese a haberlo intentado por todos los medios razonables, no hemos podido localizar al propietario o los propietarios de este buque y del remolcador que lo remolcaba antes de que se produjera este desastre. Hemos contratado a una compañía de satélites internacional para que nos ayude a localizar el remolcador, pero por ahora ha sido incapaz de hacerlo.

El análisis de los hidrocarburos, recogidos directamente del buque, fue llevado a cabo por el Instituto de Asuntos Marinos (IMA), una agencia científica gubernamental del Ministerio de Planificación y Desarrollo, mediante la técnica de cromatografía de gases/espectrometría de masas (GC-MS). El análisis reveló que se trataba efectivamente de fueloil C para calderas, y que era persistente. Vamos a intentar averiguar si alguna refinería de la región que cuente con un fueloil similar nos puede ayudar a dar con los responsables.

Actualmente, Trinidad y Tobago está en busca del *Solo Creed*, el remolcador que según se cree estaba remolcando la gabarra, por todos los puertos de la región y en todo el mundo. Se cree también que este remolcador enarbola 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. Panamá ha informado que, según su investigación, el *Solo Creed* enarbola el pabellón de Tanzania. Estamos a la espera de una respuesta de Tanzania y otra más de Panamá, a propósito de si el *Solo Creed* había salido de aguas panameñas en enero de 2024.

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 División de Servicios Marítimos (MSD) del Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOWT). El abogado explicó 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, que no contaba con cobertura de seguro. En la actualidad, la MSD está verificando la veracidad de esas afirmaciones, tras haber realizado consultas al Gobierno nigeriano por conducto del MoFCA. Por otro lado, el Gobierno de Nigeria ha comunicado que el abogado está registrado como jurista y miembro del Colegio de Abogados de Nigeria. El Gobierno nigeriano notificó también que, en relación con la nacionalidad nigeriana del supuesto propietario del buque zozobrado, han dado parte a las autoridades pertinentes y toda información facilitada al respecto se hará llegar al Gobierno de Trinidad y Tobago. Estamos a la

espera de respuestas. Creo que esta carta es una artimaña que tiene por objeto despistarnos en nuestro intento de hallar a las personas responsables.

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 ha señalado que se estaba dedicando activamente a la búsqueda de uno. Estamos a la espera de 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 I. R. Consilium, que trabaja con CARICOM IMPACS para localizar al remolcador implicado en el derrame de hidrocarburos de Tobago.

Hemos empleado todos los medios razonables para rastrear, identificar y localizar a los responsables de este siniestro. Hasta la fecha, ha quedado claro que esas personas nos están evitando y nadie se está responsabilizando legítimamente de este buque que transportaba hidrocarburos cuando se vio en problemas, zozobró y terminó sobre un arrecife de Tobago.

Modo de hacer frente al derrame de hidrocarburos

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 35 millones (TTD 238 millones). Al 6 de abril de 2024 se calcula que se han gastado USD 12,5 millones (TTD 85 millones), y se prevén costes y reclamaciones adicionales por pérdidas económicas. Contamos con recibos, facturas y material probatorio para avalar nuestro reclamo.

Las operaciones de limpieza a gran escala finalizaron en marzo de 2024 y la mayor parte de las operaciones de limpieza del litoral concluyeron en abril de 2024. Según la información de ITOPF, aún quedan zonas por limpiar hasta alcanzar unos criterios aceptables, lo que se hará principalmente mediante el lavado de las zonas rocosas con agua a baja presión y gran caudal, actividad que está previsto que se extienda unos meses más. Además, habrá que abordar la gestión de desechos de los hidrocarburos recogidos y la arena de playa contaminada, todo lo cual está temporalmente depositado en el vertedero de Tobago, Studley Park, y probablemente deba descartarse mediante la incineración de los desechos líquidos y la biorremediación de la arena contaminada con hidrocarburos. Más de 50 000 barriles de desechos líquidos y más de 16 000 metros cúbicos de material de playa ha sido recogido y almacenado en Studley Park. Para mediados de mayo de 2024 se espera que concluya la remoción de los hidrocarburos del pecio, que posteriormente serán transportados a Trinidad. El proceso de vaciado supone el bombeo a tierra de los hidrocarburos, que luego son almacenados en tanques de fracturación, transferidos a vagones cisterna de transporte por carretera y, a continuación, transportados al puerto de Scarborough, en Tobago, donde se descargan en un buque de aprovisionamiento de combustible con capacidad para 25 000 barriles que los transportará a un tanque de almacenamiento con capacidad para 400 000 barriles de Paria Fuel Trading Company, en Pointe-à-Pierre (Trinidad).

La República de Trinidad y Tobago notificó este siniestro a los FIDAC el 22 de febrero de 2024 y, el día 26 de dicho mes, la Secretaría de los FIDAC movilizó a ITOPF a Tobago para que brindara asesoramiento técnico a Trinidad y Tobago sobre las medidas de respuesta al derrame de hidrocarburos. Varios representantes de la Secretaría de los FIDAC visitaron Trinidad y Tobago en marzo de 2024. Deseo expresar mi sincero agradecimiento a la Secretaría por toda la ayuda y orientación brindadas hasta la fecha, y también agradezco a ITOPF y su personal la inestimable asistencia y asesoramiento facilitados en

la "zona cero". Doy las gracias a la Directora adjunta y al responsable de Reclamaciones por haberse tomado el tiempo y tenido el interés suficiente para venir a Tobago a visitarnos personalmente y ofrecernos su apoyo.

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. También les garantizo que colaboraremos con ustedes, el Fondo, para que los responsables les reembolsen la indemnización abonada por nuestros gastos.

Trinidad y Tobago estudiará la utilización del fueloil C para calderas que se recogió del buque con objeto de sufragar algunos costes, si esto es posible.

Postura de Trinidad y Tobago

Como he señalado, Trinidad y Tobago es Parte en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. Además, Trinidad y Tobago está al día con su notificación de hidrocarburos a la Secretaría de los FIDAC. El último informe de hidrocarburos presentado fue el correspondiente a 2023. 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 fueloil 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. 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 fueloil C para calderas tenía doce tanques de carga. Al 23 de abril de 2024 se habían realizado trabajos en toma en caliente y calibración en ocho de los doce tanques de carga, y el volumen total estimado del buque *Gulfstream*, que según las informaciones transportaba 35 000 barriles de fueloil C para calderas justo antes del siniestro, es de 27 000 barriles, de los que 8 150 han sido retirados del pecio.

Por tanto, se cree que el buque se dedicaba al transporte de hidrocarburos como carga y, de ese modo, operaba como buque tanque. Así pues, **se considera que entra dentro de la definición de "buque" del artículo I 1) del CRC de 1992**. Como ustedes saben, el Fondo de 1992 ha examinado situaciones análogas en el pasado y decidió considerar como "buques" según el CRC de 1992 a otros buques similares. Les ruego que decidan lo mismo en el caso actual.

Acceso al Fondo de 1992

A través de usted, señora presidenta, se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a que considere detenidamente y acepte la presentación de Trinidad y Tobago, en el sentido 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 de 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 las recomendaciones de ITOPF a lo largo de las operaciones de 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.

Señores Miembros, alegamos respetuosamente que el origen de este desastre no es en modo alguno responsabilidad de Trinidad y Tobago, que no hemos tenido ningún tipo de culpa. Hasta la fecha hemos hecho todo lo que cabe razonablemente esperar para localizar al propietario o propietarios del buque zozobrado que transportaba estos hidrocarburos, así como al remolcador, y lo seguiremos haciendo para exigirles responsabilidades. Los costes asociados de contener, limpiar y retirar los hidrocarburos del buque son considerables para nosotros, pues ascienden a unos USD 35 millones. Hemos seguido los consejos de los FIDAC y de ITOPF, y les estamos agradecidos por ello. Así pues, para concluir, quedo a la espera de que ustedes confirmen que los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 son de aplicación a este siniestro, y de su decisión de autorizar al Director a que efectúe pagos de indemnización respecto de nuestras reclamaciones por este siniestro. Les doy las gracias y quedo a su disposición para responder a cualquier pregunta que puedan tener.

Stuart R. Young, M.P.

Ministro de Energía e Industrias Energéticas y miembro del Gabinete del Primer Ministro
Gobierno de la República de Trinidad y Tobago

29 de abril de 2024