

Buque retenido por EE. UU. con combustible que iría a Cuba fue cargado en Colombia

EL TIEMPO revela fotos, acta de inspección al Ocean Mariner, pagos por US\$ 6,9 millones y cruce de cartas entre empresas implicadas que dicen que todo es legal.



UNIDAD
INVESTIGATIVA

U.INVESTIGATIVA@ELTIEMPO.COM

@UinvestigativaET

Un correo electrónico, que empezó a circular el 31 de enero pasado entre autoridades colombianas, alertó sobre la presencia en un puerto de la costa Atlántica de uno de los buques que le ha llevado a Cuba combustible y provisiones a pesar de las sanciones que ha impuesto el Gobierno Trump: el Ocean Mariner, con bandera de Liberia.

Lo único que ha trascendido en medios internacionales, como *The New York Times*, es que el 11 de febrero el Ocean fue escoltado por la guardia costera estadounidense tras un giro brusco en su trayectoria, que tenía como destino República Dominicana. Además, se sabe que el pasado jueves lo direccionaron hacia Bahamas y que, por seguimientos satelitales, había atracado antes en Barranquilla.

La inspección al buque

Desde la semana pasada, EL TIEMPO comenzó a investigar el caso y no solo estableció que el combustible que llevaba el buque fue adquirido en Colombia, sino que, además, tuvo acceso exclusivo a informes y fotos de una inspección que se le hizo al Ocean antes de que zarpara con supuesto rumbo a República Dominicana y de que fuera interceptado por la guardia costera de Estados Unidos. Fue escoltado por el buque militar y artillado USCG Stone.

Las alarmas se prendieron tras establecer que ese buque es el que ha llevado crudo desde México a Cuba como ayuda humanitaria y que han monitoreado luego de que Donald Trump lanzara advertencias sobre el endurecimiento de las sanciones a la isla, tras la extracción del dictador venezolano Nicolás Maduro. La primera advertencia de Trump fue el 11 de enero.

Este diario obtuvo evidencia de la negociación del



El buque Ocean Mariner fue cargado con 'fuel oil', usado para generar energía. FOTO: EL TIEMPO

combustible ('fuel oil', usado para generar energía y para uso industrial), que ascendió a 6,9 millones de dólares, y los nombres del proveedor, del intermediario y del cliente, dentro de una transacción que en Colombia califican de legal.

El barco zarpó el 5 de febrero de la Sociedad Portuaria Sitio Nuevo, en Palermo, Magdalena, a 12 kilómetros de Barranquilla, después de una inspección de la Dian, la Policía Fiscal y Aduanera (con el grupo de Crímenes Transnacionales) y un representante de Ecopetrol.

De hecho, la primera inspección se frenó porque se trataba de una operación de comercio exterior y se procedió a una segunda inspección. Para ese momento, el buque estaba atracado en una de las ventanas de cargue de Palermo Tanks, que le presta servicios y almacenamiento a ISM Ingeniería Servicios, Montaje, Estaciones de Servicios SAS (ISM).

La diligencia se inició a las

Las alarmas se prendieron tras establecer que ese buque es el que ha llevado crudo desde México a Cuba como ayuda humanitaria, luego de que Donald Trump lanzó advertencias sobre sanciones a la isla.

6:45 de la tarde del 31 de enero, obediendo las instrucciones del correo que llegó a la dirección seccional de Aduanas de Barranquilla sobre una alerta sobre la legalidad de la carga.

El capitán del barco, John Paul Lamis Fojas, estuvo en la inspección, aunque se negó a firmar el acta.

La investigación de EL

TIEMPO arrojó que el vendedor del 'fuel oil' fue ISM, autorizada para la comercialización de ese producto y de otros combustibles por el Ministerio de Minas. Y en la declaración de exportación se señala que el combustible fue inicialmente adquirido por Monarch Security Latin America Inc., con domicilio en Ciudad de Panamá.

El cruce de cartas

Aunque el caso se ha manejado bajo reserva, autoridades le dijeron a EL TIEMPO que hay un cruce de cartas entre la sociedad portuaria de Palermo, el vendedor del combustible (ISM) y el primer comprador (Monarch Latin America), en torno a la presunta maniobra sospechosa que condujo al buque hacia el sur de Haití y no a República Dominicana.

EL TIEMPO estableció que tanto la sociedad portuaria como ISM han sido enfáticos en que la responsabilidad de ellos sobre la carga terminó desde el momento

en que el barco zarpó, según los términos del contrato bajo la modalidad de Free On Board (FOB). Además, hasta ahora no han recibido requerimiento por parte de autoridades. De hecho, insisten en que la operación siguió parámetros legales de exportación y que la información sobre un posible intento de desvío a Cuba no es oficial, sino que obedece a reportes de prensa.

El cuarto elemento

En la trazabilidad de la exportación aparece una cuarta empresa que EL TIEMPO ya había mencionado el 3 de septiembre de 2024, cuando Ecopetrol tuvo que importar 100.000 barriles de combustible para avión.

Se trata de Trafigura Group PTE Ltda., una de las principales distribuidoras de combustible con matriz en Singapur. La firma negoció la carga luego del incidente con la guardia costera. Sin embargo, entre Trafigura y Monarch hay una tercera empresa cuyo nombre nadie ha querido revelar.

EL TIEMPO se comunicó con ISM y su apoderado, el penalista Iván Lombana, aseguró que realizaron una operación de comercio exterior, que fue objeto de verificación por parte de la autoridad aduanera, la cual autorizó la salida del buque tras determinar la conformidad de la mercancía.

"El destino del producto consignado en los documentos de embarque corresponde a Río Haina, República Dominicana. Como la operación se realizó bajo los términos FOB, una vez el producto fue embarcado y despachado desde el puerto de Palermo, la disponibilidad,

control y gestión de la carga recae en el comprador", señaló Lombana.

Y tras advertir que realizaron actividades de debida diligencia en relación con su cliente, fue enfático en que a la fecha no han recibido comunicación formal por parte de alguna autoridad con respecto a la ocurrencia de cualquier incidente relacionado con esa operación.

En Monarch coincidieron en que el negocio se hizo bajo la estructura FOB y que tampoco han sido requeridos por autoridades.

Además, recalcaron que la compañía no recibe actualizaciones operativas sobre rutas una vez se transfiere la propiedad (el combustible) y el riesgo al comprador.

Y agregaron que el puerto contractual de descarga acordado fue Río Haina, República Dominicana.

Cuando EL TIEMPO preguntó a quién le vendieron el 'fuel oil', aseguraron: "La propiedad se transfiere al comprador al momento de la carga. Por obligaciones de confidencialidad contractual, no podemos divulgar la identidad de la contraparte. A partir de ese instante, el comprador tiene plena facultad para disponer, revender o redirigir el producto conforme a sus propios acuerdos comerciales, sin que Monarch tenga control, participación ni intervención en decisiones posteriores sobre el destino o titularidad del cargamento".

Voceros autorizados de Trafigura le dijeron a este diario que el 17 de febrero acordaron comprar el 'fuel oil' de origen colombiano que se transportaba en el Ocean Mariner para entrega en las Bahamas.

"Trafigura no tuvo participación previa con este cargamento ni viaje y no fletó el buque. Como uno de los comerciantes más grandes del mundo de petróleo y productos derivados, somos contactados regularmente por contrapartes que buscan compradores para cargamentos no comprometidos", explicaron.

En efecto, Trafigura apareció negociando el combustible cuando ya había sucedido el incidente, pero no accedió a revelar quién se lo compró. Finalmente, Palermo Tanks señaló que ellos solo actúan como un puerto y que los responsables de la carga y de la venta son ISM.

Por el momento, ni el Gobierno de Estados Unidos ni el de Colombia se han referido al incidente.