



FONDO INTERNACIONAL
DE INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS DEBIDOS A LA
CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS 1992

COMITÉ EJECUTIVO
11^a sesión
Punto 4 del orden del día

92FUND/EXC.11/4
22 enero 2001
Original: INGLÉS

OTROS ASUNTOS

SINIESTRO DEL DOLLY

Nota del Director

Resumen:	Se facilitan pormenores técnicos del <i>Dolly</i> , así como información sobre las opciones propuestas para retirar la carga de asfalto de los restos del naufragio.
Medidas que han de adoptarse:	a) Decidir si el <i>Dolly</i> está comprendido dentro de la definición de buque en los Convenios de 1992; b) Decidir si las operaciones para impedir la contaminación por el asfalto están comprendidas dentro del concepto de medidas preventivas en dichos Convenios.

1 El siniestro

- 1.1 El *Dolly* (289 AB), matriculado en Dominica, transportaba unas 200 toneladas de asfalto (producto de hidrocarburo muy persistente) cuando se hundió el 5 de noviembre de 1999 a 20 metros de profundidad en la Bahía Robert, Martinica. Hasta la fecha no ha escapado carga.
- 1.2 Existe un parque natural, un arrecife de coral y maricultura cerca del lugar de la encalladura, y en la zona tiene lugar pesca artesanal. Se teme que la pesca y la maricultura sean afectadas si escapase asfalto.
- 1.3 El *Dolly* era al principio una nave de carga general, pero se le habían instalado tanques especiales para transportar asfalto, junto con un sistema de calentamiento de la carga. El buque no tenía ningún seguro de responsabilidad. El propietario es una compañía de Santa Lucía.

- 1.4 Las autoridades habían ordenado al propietario del buque que retirase los restos del naufragio antes del 7 de diciembre de 1999, pero no cumplió la orden, probablemente debido a que carecía de recursos económicos.

2 La definición de 'buque'

- 2.1 El Director informó al Gobierno francés que el Fondo de 1992 se reservaba su postura en cuanto a si el *Dolly* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' estipulada en el Convenio de responsabilidad civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 y si, por consiguiente, se aplicaba al siniestro el Convenio del Fondo de 1992. En opinión del Director, se precisan más pormenores del buque para que el Fondo de 1992 pueda adoptar una postura en cuanto a esta cuestión.
- 2.2 En la 9^a sesión del Comité Ejecutivo, la delegación francesa manifestó que comprendía las reservas del Director en cuanto a si el *Dolly* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque'. Dicha delegación manifestó que, si bien estaba tratando de obtener más pormenores del buque, cabía notar que el *Dolly* transportaba una carga de asfalto, hidrocarburo persistente, y también tenía a bordo un sistema de calentamiento para mantener el hidrocarburo en un estado tal que fuese suficientemente fluido para su bombeo.
- 2.3 Las autoridades francesas han facilitado recientemente al Fondo de 1992 más información sobre el buque, inclusive los planos originales y un croquis que muestra las modificaciones que se le hicieron posteriormente a la nave. La documentación ha sido examinada por los expertos técnicos del Fondo de 1992.
- 2.4 El *Dolly* fue construido en 1951 como nave de carga general y estaba catalogado como tal en el Registro del Lloyds (1998-99). Sin embargo, en una fecha posterior, se le instalaron tres tanques en la bodega y se cerró con planchas de acero la abertura de la escotilla original. Los croquis de que dispone el Fondo de 1992 muestran que los tanques no formaban parte de la estructura del buque sino que fueron sujetados con cadenas dentro de la bodega del buque y rodeados de material aislante.
- 2.5 Los peritos del Fondo de 1992 han expresado la opinión de que el *Dolly* había sido adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, y que por consiguiente estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' estipulada en el Convenio de responsabilidad civil de 1992 e integrada en el Convenio del Fondo de 1992. El Director comparte este parecer.

3 Medidas para prevenir la contaminación

- 3.1 Como el propietario del buque no adoptó ninguna medida para prevenir la contaminación, las autoridades francesas han dispuesto la retirada de 3,5 toneladas de combustible líquido. Las autoridades francesas han pedido a tres compañías de salvamento que presentasen propuestas sobre cómo eliminar la amenaza de contaminación por asfalto. Dichas compañías emprendieron inspecciones de buzos de los restos del naufragio en octubre y noviembre de 2000. Las autoridades francesas han facilitado al Fondo de 1992 copias de las propuestas de los salvadores.
- 3.2 Dos de las compañías han propuesto retirar los tanques de asfalto intactos y dejar los restos del naufragio en su actual posición. Ambas compañías calculaban que el costo sería del orden de US\$ 1,5 millones (£990 000).
- 3.3 La tercera compañía ha propuesto adrizar el buque hundido y volver a ponerlo a flote con su carga a bordo. La carga sería entonces extraída, antes de hundir intencionadamente los restos del naufragio en aguas profundas. El costo de esta operación se ha calculado en US\$950 000 (£638 000). Las autoridades francesas han estudiado una variación de este método, en la que los restos del naufragio serían desguazados en tierra tras la extracción del asfalto.

3.4 El Director considera que, en vista del lugar del naufragio en una zona ambientalmente sensible, una operación para eliminar la amenaza de contaminación por el asfalto constituiría en principio 'medidas preventivas' según se definen en los Convenios de 1992.

3.5 Los peritos del Fondo de 1992 examinan los métodos propuestos y discutirán los problemas inherentes con las autoridades francesas.

4 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a:

- a) tomar nota de la información que consta en el presente documento;
 - b) decidir si el *Dolly* entra dentro de la definición de 'buque' estipulada en los Convenios de 1992, y
 - c) dar al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a la tramitación de este siniestro.
-