

COMITÉ EJECUTIVO 14ª sesión Punto 3 del orden del día 92FUND/EXC.14/11 10 octubre 2001 Original: INGLÉS

# SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

#### DOLLY

#### **Nota del Director**

Resumen:	El <i>Dolly</i> se hundió a 20 metros de profundidad con una carga de unas 200 toneladas de asfalto a bordo. Los peritos del Fondo de 1992 examinaron las propuestas hechas por tres compañías de salvamento sobre cómo eliminar la amenaza de contaminación por asfalto. La propuesta favorecida por el perito del Fondo de 1992 supondría volver a poner a flote los restos del naufragio, extraer la carga, y hundir intencionadamente el buque en aguas profundas. Las autoridades francesas también están a favor de volver a ponerlo a flote antes de extraer la carga, pero proponen desguazarlo en tierra en vez de hundirlo intencionadamente en el mar.
Medidas que han de adoptarse:	Tomar nota de la información que consta en el presente documento.

## 1 <u>El siniestro</u>

- 1.1 El *Dolly* (289 AB), matriculado en Dominica, transportaba unas 200 toneladas de asfalto (producto de hidrocarburos muy persistentes) cuando se hundió el 5 de noviembre de 1999 a 20 metros de profundidad en la Bahía Robert, Martinica. Hasta ahora 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 de particulares. Se teme que la pesca y la maricultura sean afectadas si escapase asfalto.
- 1.3 El *Dolly* era al principio un buque 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 7de diciembre de 1999 pero no cumplió la orden, probablemente debido a falta de recursos económicos.

### 2 La definición de 'buque'

- 2.1 El Director informó al Gobierno francés que el Fondo de 1992 se reserva 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 lo tanto, el Convenio del Fondo de 1992 se aplica al siniestro. En opinión del Director, se necesitan más pormenores del buque a fin de que el Fondo de 1992 pueda adoptar una postura en esta cuestión.
- 2.2 En la 9ª sesión del Comité Ejecutivo, celebrada en octubre de 2000, la delegación francesa manifestó que comprendía las reservas del Director en cuanto a si el *Dolly* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque'. Aquella delegación manifestó que, al tiempo que trataba de obtener más detalles sobre el buque, cabía señalar que el *Dolly* transportaba una carga de asfalto, un hidrocarburo persistente, y también contaba a bordo con un sistema de calentamiento para mantener los hidrocarburos en un estado tal que fuese suficientemente fluido para su bombeo.
- 2.3 En su 11<sup>a</sup> sesión, celebrada en enero de 2001 el Comité Ejecutivo consideró la cuestión de si el *Dolly* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' a la luz de la información que las autoridades francesas habían facilitado al Fondo de 1992, incluidos los planos originales y un croquis que indicaba las modificaciones que posteriormente se hicieron al buque.
- 2.4 El Comité tomó nota de que el *Dolly* había sido construido en 1951 como nave de carga general y había sido catalogado como tal en el Registro del Lloyds (1998-99). También se tomó nota de que, en una fecha posterior, se le habían instalado tres tanques en la bodega y se había cerrado con planchas de acero la abertura de la escotilla original. El Comité tomó nota también de que los croquis de que disponía el Fondo de 1992 mostraban 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 El Comité tomó nota también de que los peritos del Fondo de 1992 habían expresado la opinión, y el Director estaba de acuerdo, 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.
- 2.6 El Comité refrendó la opinión del Director de que el *Dolly* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' estipulada en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (documento 92FUND/EXC.11/6, párrafo 4.2.5).

## 3 Medidas para prevenir la contaminación

- 3.1 Como el propietario del buque no adoptó ninguna medida para prevenir la contaminación, las autoridades francesas habían dispuesto la retirada de 3,5 toneladas de combustible líquido y habían solicitado a tres compañías de salvamento internacionales que investigasen qué medidas se podían adoptar para eliminar la amenaza de contaminación por asfalto. Estas compañías presentaron sus propuestas sobre la base de inspecciones de los restos del naufragio efectuadas por buzos en octubre y noviembre de 2000. Las autoridades francesas habían facilitado copias de las propuestas al Fondo de 1992.
- 3.2 Dos de las compañías habían propuesto retirar los tanques de asfalto intactos y dejar los restos del naufragio en su actual posición. Ambas compañías habían calculado que el costo de tal operación sería del orden de US\$ 1,5 millones (£990 000).
- 3.3 La tercera compañía había propuesto adrizar el buque hundido y volver a ponerlo a flote con su carga a bordo, tras de lo cual sería extraído el asfalto, y se hundiría intencionadamente los restos del naufragio en aguas profundas. El costo de este método se calculaba que sería de US\$950 000 (£638 000).

#### 92FUND/EXC.14/11

- 3 -

- 3.4 En su 11ª sesión, celebrada en enero de 2001, una delegación llamó la atención sobre la naturaleza del asfalto, que exige calentarlo a altas temperaturas para que sea fluido. Esa delegación consideraba que el producto permanecería sólido a la temperatura ambiente del mar y por consiguiente cuestionaba si el asfalto en los tanques representaba un riesgo de contaminación.
- 3.5 El Jefe del Departamento de Reclamaciones manifestó que, en vista de la profundidad somera en la que se encontraban los restos del naufragio, era probable la corrosión rápida de los tanques, lo que llevaría a la fuga del asfalto. Indicó que, incluso en forma sólida o altamente viscosa, el producto podía rodar por el fondo marino y ocasionar daños de contaminación al coral cercano.
- 3.6 El Comité concordaba con la opinión del Director en el sentido de que, en vista de la situación del buque naufragado 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 (documento 92FUND/EXC.11/6, párrafo 4.2.11).
- 3.7 Una delegación manifestó que, si bien debía acogerse con beneplácito la pronta participación del Fondo de 1992 en toda propuesta de medidas preventivas, era importante en aras de la consistencia que el Fondo no tomase decisiones sobre qué método debía emplearse y qué contratista debía contratarse. También era importante, según la opinión de esa delegación, que el Fondo de 1992 no garantizase pagar los gastos de tales operaciones, sino que esos gastos fuesen presentados como reclamación de indemnización, que sería objeto de una evaluación en cuanto a la admisibilidad sobre la base de los criterios estipulados por la Asamblea y el Comité Ejecutivo.
- 3.8 El Comité encargó al Director que examinase con los peritos del Fondo de 1992 y las autoridades francesas las medidas propuestas para eliminar el asfalto.
- 3.9 El Comité encargó también al Director que investigase la situación financiera del propietario del buque.
- 3.10 Los peritos del Fondo de 1992 examinaron los métodos propuestos y expresaron la opinión de que la propuesta que figura en el párrafo 3.3 es preferible por motivos tanto técnicos como de costo. Las autoridades francesas han indicado que también ellas están a favor de volver a poner a flote los restos del naufragio antes de extraer la carga, pero proponen desguazarlos en tierra más bien que hundirlos intencionadamente.
- 3.11 En julio de 2001 el Director informó al Gobierno francés de la opinión de los peritos del Fondo. El Director subrayó también que toda reclamación presentada por las autoridades francesas respecto a las operaciones en los restos del naufragio del *Dolly* sería examinada frente a los criterios de admisibilidad del Fondo y que este no autorizaría los costos de la operación antes de que se efectúen los trabajos.

## 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) dar al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a la tramitación de este siniestro.