

ALBERTO C. CAPPAGLI

La Contaminación del Medio Marino y los Buques Petroleros

Prevención, lucha,
responsabilidad civil y seguro

Prólogo de **José Domingo Ray**

 **AbeledoPerrot®**

Cappagli, Alberto C.

La contaminación del medio marino y los buques petroleros. Prevención, lucha, responsabilidad civil y seguro

1a ed.- Buenos Aires: AbeledoPerrot, 2011.

432 p.; 20x14 cm.

ISBN 978-950-20-2186-7

1. Derecho Marítimo. I. Título
CDD 346.07

ISBN: 978-950-20-2186-7

© Cappagli, Alberto C.

© AbeledoPerrot S.A.

Administración y redacción

Callao 410, 3° piso

Tel.: (54-11) 5236-8800 - Fax.: (54-11) 5239-1881

Ventas

Talcahuano 494 - Tel.: (54-11) 5235-0030

Lavalle 1280 - Tel.: (54-11) 5235-5430

Talcahuano 650 - Tel.: (54-11) 5235-9620

Figueroa Alcorta 2263 - Tel.: (54-11) 4803-2468

Fax.: (54-11) 5236-8939

clientes@abeledoperrot.com

Buenos Aires - Argentina

Hecho el depósito que establece la ley 11.723.

Impreso en la Argentina. Printed in Argentina.

Se terminó de imprimir en la primera quincena de marzo de 2011,
en los talleres gráficos de LA LEY S.A.E. e I., Bernardino Rivadavia 130
Avellaneda - Pcia. de Buenos Aires - República Argentina

ÍNDICE GENERAL

Prólogo	XXIII
Palabras preliminares	XXIX
I. El propósito de este libro	XXIX
II. ¿De qué trata este libro?.....	XXX

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

I. La contaminación de las aguas navegables causada por buques	1
II. Encuadre jurídico del tema	3
1. ¿Derecho ambiental o derecho de la navegación? La importancia del interrogante	3
2. La <i>autonomía</i> de las áreas del derecho.....	4
3. La autonomía del derecho de la navegación.....	7
4. El derecho ambiental	9
5. El régimen jurídico relativo a la contaminación de las aguas causada por buques integra el derecho de la navegación	16

CAPÍTULO II

LOS BUQUES Y LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS NAVEGABLES

I. Introducción	23
II. Breve relación histórica	24

1. El <i>Torrey Canyon</i> y los convenios sobre intervención de los Estados ribereños en alta mar, sobre contaminación y sobre responsabilidad civil.....	26
2. Accidentes ocurridos cerca de la costa estadounidense y enmiendas de los convenios MARPOL y SOLAS.....	28
3. El <i>Amoco Cádiz</i> y la entrada en vigencia de MARPOL 1973/78.....	28
4. El <i>Exxon Valdez</i> y la exigencia del doble casco.....	28
5. El <i>Erika</i> y la aceleración de la aplicación de las normas sobre doble casco.....	29
6. El <i>Prestige</i> y las nuevas enmiendas de MARPOL.....	30
III. La historia de los accidentes de buques tanque y el desarrollo de las normas relativas a la contaminación marina ..	30
1. Las causas de la contaminación marina originada en los buques.....	31
2. La comunidad internacional y la contaminación marina	32
2.1. La Organización Marítima Internacional (OMI)	32
2.2. El Comité Marítimo Internacional (CMI).....	34
3. La Argentina y los convenios internacionales relativos al ambiente marino.....	36
3.1. La contaminación operativa	37
3.2. La contaminación accidental.....	37

CAPÍTULO III

**BREVES CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE
LOS TRATADOS, CONVENIOS O CONVENCIONES
INTERNACIONALES EN EL DERECHO ARGENTINO**

I. Los instrumentos internacionales y la contaminación de las aguas originada en la actividad de los buques.....	41
1. El concepto de <i>tratado</i>	42
2. La relación entre los tratados y las leyes internas	42
3. La interpretación de los tratados.....	46
4. La aceptación tácita de la modificación de los convenios internacionales elaborados en el seno de la OMI.....	47
5. La aceptación tácita de las enmiendas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.....	50

CAPÍTULO IV

**LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS
SOBRE EL DERECHO DEL MAR**

I. Introducción	51
II. La aplicación de otras convenciones y de los principios del derecho del mar.....	52
III. El ámbito de aplicación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.....	56
1. Definiciones de <i>contaminación del medio marino</i> y de <i>vertimiento</i>	56
2. La protección y la preservación del medio marino	58
3. La obligación de proteger y preservar el medio marino como obligación básica establecida por la Convención ..	59
4. La contaminación causada por buques	60
5. Las aguas interiores.....	65
6. El mar territorial	66
7. La zona contigua	69
8. Los estrechos utilizados para la navegación internacional	70
9. Las aguas archipelágicas	71
10. La zona económica exclusiva	71
11. El alta mar	72
12. Los mares semicerrados	74
13. La <i>zona</i>	74

CAPÍTULO V

LA CONTAMINACIÓN OPERATIVA

I. Introducción	77
II. El Convenio de Londres de 1954 para Prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (OILPOL)	78
III. El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, Londres, 1972, y sus protocolos y anexos (MARPOL).....	79
IV. Anexos Convenio MARPOL.....	85
1. Anexo I	85
2. Anexo II	85
3. Anexos III a VI.....	86

V. Las enmiendas al Convenio MARPOL	86
VI. La ley 22.190	86
VII. Las disposiciones del REGINAVER	89
1. El REGINAVER y la contaminación operativa	90
VIII. La autoridad de aplicación de MARPOL y de la ley 22.190	91

CAPÍTULO VI

**LA PREVENCIÓN
DE LA CONTAMINACIÓN ACCIDENTAL**

I. La contaminación accidental	93
1. Las diferentes líneas de los instrumentos jurídicos que enfrentan a los derrames accidentales	93
2. El Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (RIPA)	94
3. Las normas relativas a la construcción y a las condiciones técnicas de los buques	96

CAPÍTULO VII

**LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN
ACCIDENTAL. LOS CONVENIOS
INTERVENTION Y OPRC**

I. La lucha contra la contaminación	99
1. El Convenio de Bruselas de 1969, relativo a la Intervención en Alta Mar en caso de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos (INTERVENTION)	99
1.1. La intervención en alta mar de Estados ajenos a la bandera del buque	101
1.2. Las definiciones de accidente marítimo, barco e intereses conexos	102
1.3. El ejercicio del derecho a intervenir en alta mar	103
1.4. La notificación a otros Estados	105
1.5. La responsabilidad	106
1.6. La autoridad de aplicación	106
2. El Convenio de Londres de 1990 sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos (OPRC)	106

2.1. Las definiciones y el ámbito de aplicación	107
2.2. Los planes de emergencia	109
2.3. La obligación de notificar, la adopción de medidas y la cooperación internacional	110
2.4. La autoridad de aplicación	111

CAPÍTULO VIII

**LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN
ACCIDENTAL. EL CONVENIO INTERNACIONAL
SOBRE SALVAMENTO (LONDRES, 1989)**

I. La contaminación marina y el salvamento	113
II. Las normas argentinas sobre salvamento	114
1. La necesidad de <i>resultado útil</i> para ganar el salario de asistencia o salvamento	115
2. La ampliación del concepto de <i>resultado útil</i>	116
3. Los derrames y las operaciones de salvamento	117
4. El LOF 1980	118
5. La labor del Comité Marítimo Internacional. La Conferencia de Montreal (1981)	120
6. El Proyecto de Montreal	122
7. El art. 14, Convenio de Londres	125
8. El Convenio de Londres sobre Salvamento	126
8.1. El Convenio de Londres sobre Salvamento y su compatibilidad con el actual derecho argentino	126
8.2. La aplicación del Convenio de Londres sobre Salvamento a casos locales	127
8.3. La compensación especial en los casos en los que puede resultar afectado el ambiente	128
8.4. El Convenio de Londres sobre Salvamento frente a las autoridades del Estado costero	128
8.5. La trascendencia del art. 14. Convenio de Londres sobre Salvamento	129
8.6. Análisis del art. 14, Convenio de Londres sobre Salvamento	131
9. Las operaciones de salvamento	132
9.1. El peligro	133

9.2. Los bienes auxiliados.....	133
9.3. La amenaza de daños al medio ambiente.....	134
10. Los casos en los que se genera el derecho a la <i>compensación especial</i>	135
10.1. La compensación especial cuando no se logra evitar daños al ambiente.....	136
10.2. Los gastos.....	137
10.3. La cantidad equitativa por el equipo y personal empleados en la operación.....	137
10.4. El éxito en la minimización o evitación del daño al ambiente.....	139
10.5. La compensación especial cuando se ha ganado un salario de salvamento bajo el art. 13.....	142
10.6. El deudor de la compensación especial.....	142
10.7. Negligencia del salvador.....	144
11. Las disposiciones y autoridades del Estado costero.....	144
12. La conveniencia de que la República Argentina apruebe el Convenio de Londres.....	144
13. El estudio encarado por el CMI para considerar la modificación del Convenio de Londres en lo relativo al <i>salvamento ambiental</i>	145

CAPÍTULO IX

**LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN
ACCIDENTAL. LUGARES DE REFUGIO
PARA BUQUES EN PELIGRO**

I. El tema.....	147
1. El <i>Prestige</i> y el <i>Castor</i>	150
2. El <i>Sea Empress</i>	152
3. La difundida actitud de rechazar a los buques en peligro..	152
4. ¿Es obligación de los Estados permitir el acceso de buques en peligro a lugares de refugio?.....	153
4.1. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.....	154
5. La indemnización de los daños causados en lugares de refugio.....	162

6. El derecho argentino y los lugares de refugio.....	163
7. La utilidad de un convenio internacional específico relativo a los <i>lugares de refugio</i>	167
8. La OMI y los lugares de refugio.....	168
9. Las Directrices adoptadas por la Asamblea de la OMI el 5 de diciembre de 2003.....	170
10. El Instrumento sobre lugares de refugio proyectado por el Comité Marítimo Internacional.....	172
10.1. El objeto y propósito del Instrumento proyectado...	174
10.2. Las definiciones del Instrumento proyectado.....	175
10.3. La obligación de los Estados de permitir el acceso a lugares de refugio.....	177
10.4. El derecho a una remuneración por salvamento.....	178
10.5. Los planes para recibir a los buques necesitados de asistencia.....	180
10.6. Las excepciones a la obligación de permitir el acceso a lugares de refugio.....	180
10.7. Las garantías.....	181
10.8. Las excepciones a la obligación de permitir el acceso a lugares de refugio.....	183
10.9. Los riesgos resultantes de la aceptación de un buque en un lugar de refugio.....	183
10.10. La identificación de alternativas cuando se niega el acceso a un lugar de refugio.....	184
10.11. La determinación de la razonabilidad de la negativa de aceptar un buque en un lugar de refugio.....	185
10.12. La falta de garantías.....	185
10.13. La responsabilidad de la autoridad (y del Estado) que no permita el acceso bajo la legislación argentina, a la luz del proyecto de Instrumento del CMI.....	186
10.14. La carga de la prueba.....	188
10.15. La responsabilidad de la autoridad (y del Estado) que permitió el acceso.....	190
10.16. El rechazo por parte de la OMI del Instrumento cuyo proyecto aprobó el CMI en Atenas.....	191
11. La autoridad en la República Argentina.....	191

CAPÍTULO X

**LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN LOS CASOS
DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS DESDE BUQUES**

I. El tema.....	193
II. La responsabilidad civil en los casos de derrames desde buques antes de que la Argentina aprobara el CLC, el FUND y sus Protocolos de 1992	193
III. La modificación de la solución con la aprobación del CLC y del FUND y sus Protocolos de 1992.....	199
IV. El proyecto de Tokio del Comité Marítimo Internacional ..	201
V. La solución adoptada en el seno de la Organización Marítima Internacional	202
VI. El <i>sistema</i> de los convenios CLC/FUND	203
VII. El CLC 69	205
VIII. El FUND.....	207

CAPÍTULO XI

**LOS CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE
RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS
DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS
Y SOBRE LA CONSTITUCIÓN DE UN FONDO
INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS
A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS,
Y SUS PROTOCOLOS DE 1992**

I. El CLC y el FUND	211
II. El ámbito de aplicación del CLC 92 y del FUND 92.....	212
1. Los daños ocasionados por contaminación.....	214
2. El derrame debe proceder de buques o de artefactos flotantes	215
3. Los artefactos flotantes	217
4. Las pérdidas o daños deben resultar del derrame de hidrocarburos.....	219
5. El concepto de hidrocarburos a los efectos del sistema CLC/FUND.....	219
6. Las pérdidas o daños	220

7. Las medidas preventivas	221
8. La razonabilidad.....	223
9. La indemnización	225
10. Las pérdidas o daños causados fuera del buque.....	229
11. El costo de las medidas de restauración y de las medidas preventivas	230
12. La pérdida de beneficios resultante del deterioro del ambiente.....	233
13. Las normas domésticas sobre el daño resarcible	234
14. El daño ambiental puro o daño ambiental colectivo	235
15. ¿Prohíbe el CLC demandar una indemnización por el deterioro del ambiente?	238
16. El sujeto responsable por los daños ocasionados por contaminación.....	241
17. El concepto de propietario del buque	241
18. La prohibición de ejercer acciones contra el propietario del buque, fuera del régimen del CLC.....	245
19. Los sujetos contra los cuales no está permitido reclamar	246
20. Los reclamos de las víctimas contra los sujetos no listados en el art. III.4., CLC 92.....	249
21. El <i>vetting</i>	250
22. La responsabilidad de las autoridades que inspeccionan o despachan los buques.....	251
23. El derecho del propietario del buque a accionar contra terceros	251
24. Las acciones del propietario del buque contra los sujetos listados en el art. III.4., CLC 92	252
25. La responsabilidad del propietario de los hidrocarburos	253
26. La subrogación en los derechos y las acciones de las víctimas desinteresadas	256
27. El derecho del propietario de los hidrocarburos de recobrar las indemnizaciones o los gastos que afronte.....	256
28. La importancia de la subrogación	257
29. El régimen de responsabilidad establecido por el CLC....	258

30. La liberación de responsabilidad	261
31. La liberación de responsabilidad en razón de actos de guerra, hostilidades, guerra civil e insurrección	262
32. La liberación de responsabilidad del propietario en los casos de fenómenos naturales excepcionales, inevitables e irresistibles	263
33. La liberación de responsabilidad por fuerza mayor o caso fortuito, en el derecho argentino	267
34. La responsabilidad del Fondo Internacional en los casos de fenómenos naturales excepcionales, inevitables e irresistibles	268
35. La liberación de responsabilidad del propietario en los casos de daños ocasionados por terceros	269
36. La responsabilidad del Fondo Internacional en los casos de acciones u omisiones intencionales de terceros	273
37. La responsabilidad del propietario y del Fondo Internacional por daños por contaminación causados por la culpa de terceros	274
38. La liberación de responsabilidad del propietario por negligencia de gobiernos o autoridades	276
39. La responsabilidad del Fondo Internacional en los casos de negligencia de gobiernos o autoridades	277
40. La liberación de responsabilidad del propietario y del Fondo Internacional en razón de la acción u omisión de las víctimas	277
41. La limitación de responsabilidad	278
42. El sistema adoptado por el CLC 92	282
43. La moneda de cuenta del límite de responsabilidad	282
44. Los montos de limitación	283
45. Los intereses y las costas sobre las sumas correspondientes al límite de responsabilidad	285
46. Los daños por contaminación ocasionados por un buque no identificado	287
47. Los casos en los que el Fondo Internacional no debe indemnizar	289
48. La pérdida del derecho a limitar la responsabilidad	290

49. ¿Quién debe incurrir en acción u omisión para que al propietario le sea negado el derecho a limitar la responsabilidad?	290
50. La intención de causar los daños y la temeridad	293
51. La conducta dolosa y la limitación de responsabilidad ...	293
52. La conducta temeraria y la limitación de responsabilidad.	294
53. La constitución del fondo de limitación de responsabilidad	299
54. La constitución de garantías	300
55. El efecto de la constitución del fondo respecto de las medidas precautorias y de las acciones sobre otros bienes del propietario del buque	303
56. El destino y la distribución del fondo de limitación de la responsabilidad y de las sumas a cargo del Fondo Internacional	305
57. La determinación extrajudicial de las indemnizaciones ...	307
58. La determinación judicial de la indemnización	309
59. Los tribunales competentes	310
60. La intervención del Fondo Internacional en los juicios ...	310
61. El reconocimiento de las sentencias en Estados extranjeros	311
62. La distribución extrajudicial de las sumas correspondientes a la limitación	311
63. La distribución judicial del fondo de limitación	312
64. La reserva de sumas que deban ser pagadas después de la distribución del fondo	313
65. El trámite procesal de la distribución judicial del fondo de limitación	314
66. La prescripción de las acciones	316
67. La suspensión y la interrupción de la prescripción	317
68. Los recursos del Fondo Internacional	318
69. La dirección y administración del Fondo Internacional ..	320
70. Resumen del régimen resultante del sistema CLC/FUND	321

30. La liberación de responsabilidad	261
31. La liberación de responsabilidad en razón de actos de guerra, hostilidades, guerra civil e insurrección	262
32. La liberación de responsabilidad del propietario en los casos de fenómenos naturales excepcionales, inevitables e irresistibles	263
33. La liberación de responsabilidad por fuerza mayor o caso fortuito, en el derecho argentino	267
34. La responsabilidad del Fondo Internacional en los casos de fenómenos naturales excepcionales, inevitables e irresistibles	268
35. La liberación de responsabilidad del propietario en los casos de daños ocasionados por terceros	269
36. La responsabilidad del Fondo Internacional en los casos de acciones u omisiones intencionales de terceros	273
37. La responsabilidad del propietario y del Fondo Internacional por daños por contaminación causados por la culpa de terceros	274
38. La liberación de responsabilidad del propietario por negligencia de gobiernos o autoridades	276
39. La responsabilidad del Fondo Internacional en los casos de negligencia de gobiernos o autoridades	277
40. La liberación de responsabilidad del propietario y del Fondo Internacional en razón de la acción u omisión de las víctimas	277
41. La limitación de responsabilidad	278
42. El sistema adoptado por el CLC 92	282
43. La moneda de cuenta del límite de responsabilidad	282
44. Los montos de limitación	283
45. Los intereses y las costas sobre las sumas correspondientes al límite de responsabilidad	285
46. Los daños por contaminación ocasionados por un buque no identificado.....	287
47. Los casos en los que el Fondo Internacional no debe indemnizar	289
48. La pérdida del derecho a limitar la responsabilidad.....	290

49. ¿Quién debe incurrir en acción u omisión para que al propietario le sea negado el derecho a limitar la responsabilidad?.....	290
50. La intención de causar los daños y la temeridad	293
51. La conducta dolosa y la limitación de responsabilidad ...	293
52. La conducta temeraria y la limitación de responsabilidad.	294
53. La constitución del fondo de limitación de responsabilidad.....	299
54. La constitución de garantías	300
55. El efecto de la constitución del fondo respecto de las medidas precautorias y de las acciones sobre otros bienes del propietario del buque	303
56. El destino y la distribución del fondo de limitación de la responsabilidad y de las sumas a cargo del Fondo Internacional.....	305
57. La determinación extrajudicial de las indemnizaciones...	307
58. La determinación judicial de la indemnización	309
59. Los tribunales competentes.....	310
60. La intervención del Fondo Internacional en los juicios ...	310
61. El reconocimiento de las sentencias en Estados extranjeros	311
62. La distribución extrajudicial de las sumas correspondientes a la limitación	311
63. La distribución judicial del fondo de limitación.....	312
64. La reserva de sumas que deban ser pagadas después de la distribución del fondo.....	313
65. El trámite procesal de la distribución judicial del fondo de limitación	314
66. La prescripción de las acciones	316
67. La suspensión y la interrupción de la prescripción.....	317
68. Los recursos del Fondo Internacional	318
69. La dirección y administración del Fondo Internacional ..	320
70. Resumen del régimen resultante del sistema CLC/FUND	321

CAPÍTULO XII

**EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD ARGENTINO
CUANDO EL SISTEMA CLC/FUND NO ES APLICABLE**

I. Los casos en los que se aplica el sistema CLC/FUND	325
II. Los casos en los que no se aplica el sistema CLC/FUND	325
1. El régimen argentino en los casos en los que el sistema CLC/FUND no es aplicable.....	331
2. La solución excepcional respecto de ciertos gastos	332
3. La responsabilidad del propietario de los hidrocarburos derramados en los casos en que no es aplicable el sistema CLC/FUND	333
4. La obligación de asegurar cuando no es aplicable el régimen del sistema CLC/FUND	337
5. Comparación entre el sistema CLC/FUND y el régimen aplicable en la Argentina en los casos ajenos a dicho sistema.....	338
6. La necesidad de adaptar la legislación argentina aplicable fuera del ámbito del sistema CLC/FUND	341

CAPÍTULO XIII

**EL SEGURO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EMERGENTE
DE LOS DERRAMES DE HIDROCARBUROS**

I. La obligación de asegurar la responsabilidad civil emergente de los derrames de hidrocarburos o de mantener otras garantías	343
II. La emisión de un certificado por parte del Estado de matrícula del buque	345
III. La vigencia del seguro o de las otras garantías	346
IV. La acción directa contra el asegurador o el garante.....	347
V. La responsabilidad del asegurador frente a los reclamantes está sujeta a los límites resultantes del CLC	348
VI. La jurisdicción.....	349
VII. Las defensas que puede invocar el asegurador	349
VIII. Las defensas que no puede invocar el asegurador	350
IX. El destino de las sumas pagadas por el asegurador o por el otorgante de la garantía financiera.....	351

X. Las coberturas de seguros.....	352
XI. Las pólizas de casco y máquinas.....	352
XII. Los clubes de protección e indemnidad	354
XIII. El principio <i>pay to be paid</i>	355
XIV. La inaplicabilidad del principio <i>pay to be paid</i> en las coberturas exigidas por el CLC.....	356
XV. La cobertura de responsabilidad civil por contaminación otorgada por los clubes de P & I.....	357
XVI. Los acuerdos STOPIA y TOPIA	359
1. El esquema STOPIA 2006.....	360
2. El esquema TOPIA 2006	360
XVII. El ejemplo del sistema de seguros de responsabilidad civil de los daños ocasionados por contaminación por hidrocarburos	361

CAPÍTULO XIV

**LA CONTAMINACIÓN DEL MEDIO MARINO
POR DERRAMES DE COMBUSTIBLES DE BUQUES
Y POR OTRAS SUSTANCIAS NOCIVAS O PELIGROSAS**

I. Los derrames de hidrocarburos que constituyen el combustible de los buques.....	363
II. Los daños causados por sustancias peligrosas o nocivas.....	365

CAPÍTULO XV

**LOS DERRAMES VINCULADOS CON LA ACTIVIDAD
DE PLATAFORMAS EN EL MAR**

I. Las plataformas petroleras	369
1. Las plataformas ¿son buques o artefactos navales?	370
2. La aplicación a las plataformas petroleras de las normas del derecho de la navegación.....	372
3. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y las plataformas	375
4. La inaplicabilidad a las plataformas de las normas sobre responsabilidad civil aplicables a los derrames de petróleo desde buques	376

5. La exclusión de las plataformas petroleras del régimen de responsabilidad establecido por el sistema CLC/FUND.....	377
6. La exclusión de las plataformas petroleras del régimen de limitación de responsabilidad establecido por el Convenio de Londres de 1976.....	378
7. El régimen argentino de responsabilidad por derrames de petróleo vinculados con la operación de plataformas móviles flotantes	378
8. El régimen argentino de responsabilidad por derrames de petróleo vinculados con la operación de plataformas no flotantes o fijas.....	379
9. La responsabilidad del propietario del petróleo derramado como consecuencia de la actividad de plataformas	380

CAPÍTULO XVI

**EL ÉXITO DEL DERECHO DE LA NAVEGACIÓN
EN EL CUIDADO DEL AMBIENTE**

I. El derecho de la navegación y el cuidado del ambiente.....	383
Bibliografía	385
Índice normativo	395

A Marta