

Título: Asistencia y Salvamento: Harengus SA c/YCF (CF Sala III, 14.06.1995). Aproximación al análisis ético del Derecho de la Navegación.

Autor: Eduardo Adragna¹

Publicación: Revista de Estudios Marítimos, AADM, 2024.

Abstract

Salvage operations are required in scenarios of significant distress. Property -by definition- is at risk and the affected parties (ship, cargo, freight) might not be able to protect the assets by themselves, through their agents or even the crew. All sorts of unfair or unlawful acts could potentially take place. In view of these circumstances, Admiralty Law (a chapter of the broader Maritime Law) has developed some rules to dis-encourage dishonesty. In the classic case on comment, the tribunal found that it was fair to reduce the salvage award as result of pilferage of some appurtenances of the salvaged ship. The fight against fraud in the context of salvage have a deep historic ethical background. Thus, can be explained from different perspectives including the economic analysis of the law.

I. Introducción

Quisiera comenzar estas líneas evocando las palabras de Genaro Carrió quien, en un célebre prólogo, albergaba la esperanza de que la obra² *pueda ayudar a que muchos abogados se reconcilien con la Filosofía del Derecho, al hacerles ver que el ejercicio de tan alta disciplina no está necesariamente reñido con la claridad y que, a veces, es incluso compatible con el sentido del humor.*

Pues bien, uno de los capítulos más trascendentes de esa filosofía analiza el plexo valorativo jurídico, es decir, la ética jurídica. Como enseña Carlos Nino, el análisis ético del discurso jurídico puede comprender tres planos: la ética analítica o meta-ética, la ética normativa y la ética descriptiva o sociológica. El primero de ellos intenta descifrar la estructura lógica de los juicios de valor y el significado de términos tales como “bueno”, “justo”, “honesto”, el segundo se dedica a formular -y en su caso justificar- juicios morales y determinar que acciones son buenas o justas. Finalmente, el tercer plano se refiere a la descripción de los juicios de valor que se formulan en cierta sociedad en determinada época, en una suerte de relato de lo que es considerado justo o bueno para los miembros de esa sociedad³.

En esta tesitura, el Derecho de la Navegación no es ajeno a la cuestión ética⁴. Dicho de otro modo, como todas las ramas del Derecho, sus principios y normas trasuntan ciertos valores en grado variable. El particularismo y la autonomía de la materia también se reflejan en este plano. En efecto, la casuística sobre acaecimientos de la navegación nos demuestra que los jueces en ocasiones se han visto obligados

¹ Abogado (UNLP), Especialista (INDAE), LLM (Southampton), Doctorando y Profesor Adjunto (UBA). Solicitor of England and Wales (not practising). Ex Secretario del Instituto de Sociología Jurídica y Filosofía del Derecho del Colegio Público de Abogados (CPACF). Contacto: eduardo@eadragna.legal .

² Fuller, Lon L, El caso de los exploradores de cavernas (traducción de Genaro R. Carrió y Leopoldo J. Niilus), 2da edición, Buenos Aires, Abeledo Perrot, 2002.

³ Nino, Carlos Santiago, Introducción al análisis del derecho, 2da edición, Buenos Aires, Astrea, 1980, pág. 353-354.

⁴ Me referiré a ética y moral utilizando ambos términos como sinónimos.

a dirimir conflictos con un pronunciado trasfondo ético⁵. En el caso que nos toca analizar ahora, que es ya un clásico, la cuestión no se escapa.

II. El instituto de la asistencia y salvamento

a) Propedéutica

González Lebrero lo define como *todo auxilio prestado a un buque en peligro (y consiguientemente a las personas y bienes que se hallan en él) o a los restos náufragos de una aventura marítima que ha estado sometida a un peligro*⁶. Estos servicios pueden prestarse ya sea por ser obligatorio de acuerdo con la ley aplicable o porque los interesados han convenido su prestación o bien porque el asistente o salvador los ha prestado de manera voluntaria y sin la oposición razonable del capitán del buque asistido o salvado.

Esta institución, propia del derecho marítimo, está regulada por la LN en sus artículos 371 a 386. A su vez, la República Argentina es parte de la Convención para la “unificación de ciertas reglas en materia de asistencia y salvamento marítimos de Bruselas del 23.09.1910” (en adelante “Bruselas 1910”), que fue aprobada por el Congreso Nacional mediante la ley 11.120 del 12.07.1921 y se encuentra en vigor para el país desde el 19.04.1922⁷. Lamentablemente, la Convención sobre Salvamento de Londres de 1989 (“Londres 1989”) no ha sido incorporada aun al ordenamiento argentino a pesar de que se encuentra vigente a nivel internacional desde 1996⁸.

El análisis de las normas que mencionamos nos indica que ellas tienen por objetivo principal preservar la vida, en algunos casos la propiedad de los particulares (buques y cargas) y sobre todo la honestidad en las relaciones jurídicas.

Producto de nuestra pesquisa⁹ pudimos comprobar que la Corte Suprema de Justicia de la Nación no se ha pronunciado con frecuencia sobre este tipo de asuntos. Una búsqueda rápida (a través del buscador del tribunal) arroja solo dos recursos de hecho que además fueron denegados y solo un caso de 1885 “*Jones, Carlos S. Capitán del "Patriota" c/ Dodero, Miguel Capitán del "Providenza" y otros*” donde

⁵ Solo por citar algunos celebres precedentes históricos en materia de salvamento: *The Amistad* (USSC 40 US 518 [1841]), *Post v Jones* (USSC 60US 60 [1856]), etc.

⁶ González Lebrero, Rodolfo A., *Manual de Derecho de la Navegación*, 4ta edición, Buenos Aires, Depalma, 2000, pág. 543. En este artículo me refiero a asistencia o salvamento de manera indistinta. La LN las regula de manera conjunta. Se emplean a menudo las expresiones “auxilio” o “socorro” para referir a la prestación de estos servicios sin distinguir si se trata de asistencia o salvamento.

⁷ Sobre los aspectos de derecho internacional privado ver Cappagli, Alberto C., *El derecho internacional privado en la ley de la navegación argentina*, Buenos Aires, Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Buenos Aires, 2004, p. 147-194.

⁸ La vacancia en materia de salvamento ambiental y la necesidad de ratificar la Convención de Londres de 1989 ha sido señalada desde hace varios años por la Asociación Argentina de Derecho Marítimo. Con la finalidad de promover la conciencia jurídica sobre el tema, desde la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires, encaramos entre 2020 y 2022 el Proyecto de Investigación DeCyT 2010 denominado “Cuestiones ambientales en el Derecho Marítimo: Salvamento ambiental y remoción de restos náufragos, hacia una actualización de la normativa internacional vigente en la República Argentina” bajo la dirección del Prof. Dr. Diego E. Chami, codirección de quien suscribe y la colaboración de docentes de la cátedra. Link: http://www.derecho.uba.ar/investigacion/inv_proyectos_vigentes_decyt_2020_chami.php (última visita febrero de 2024).

⁹ Conf. nota anterior.

la Corte estableció que “*Los servicios prestados por un buque a otro, que no han tenido por objeto el reponerlo a flote y conducirlo a buen puerto, ni salvarlo o salvar la carga, sino simplemente haber acudido al llamado de auxilio, a causa de varadura, haber estado a su disposición por cualquier evento, y haber ayudado a levar el ancla, no pueden clasificarse como servicios de asistencia y salvamento (art. 1462 y 1463, Cod. Com.*” (Fallos 28:143). En 2012 el tribunal se refirió al tema (obiter) en un asunto relativo a socorro aeronáutico (Fallos 335-I:1157). La jurisprudencia de la Cámara Nacional en lo Civil y Comercial Federal con asiento en la Ciudad de Buenos Aires es entonces una fuente principal a la hora de relevar la casuística en la materia. Por otro lado, a partir de datos proporcionados por la Dirección de Buqueo de la Prefectura Naval Argentina (con fecha 23.08.2022) pudimos comprender la entidad de fáctica de este tipo de operaciones: entre 2017-2022 se realizaron 67 operaciones, a saber, 2017 (11), 2018 (6), 2019 (5), 2020 (17), 2021 (18), 2022 (10). Entre ellas, en 6 casos los servicios fueron prestados por buques públicos.

b) El Caso

Los hechos

La madrugada del 7 de junio de 1987, se produce un incendio en la sala de máquinas del buque “Santa Cruz” (en adelante el “Buque Salvado”). La tripulación no lograba extinguir el fuego por lo que su Capitán ordenó el abandono mediante botes salvavidas. Previamente, desde el Buque Salvado se había solicitado auxilio por radio. El buque de pesca “Harengus” (en adelante el “Buque Salvador”) concurre a prestar socorro. La tripulación del Buque Salvador presta tareas extraordinarias para lograr apagar el incendio dejando a salvo a gran parte de la tripulación, no obstante fallecieron dos tripulantes y otro sufrió quemaduras leves. El auxilio comprende un remolque extraordinario: condiciones de clima adversas, el puente de comando y demás implementos para la navegación del Buque Salvado se encontraban destruidos.

A la postre el Buque Salvado es devuelto a su propietario y/o armador en Bahía Solano (lugar que no era considerado puerto en la época). Luego de la entrega, se realiza la denuncia penal correspondiente dado que la caja fuerte (ignífuga) del Buque Salvado habría sido sustraída, se había constatado la violación de las bisagras de los armarios existentes en la taquilla de pañoles, los candados forzados e incluso encontrado la barreta utilizada a los fines de forzar dichos elementos (sin que se pudiera individualizar a los responsables del hecho) y se había comprobado la sustracción de una máquina engrasadora.

Por su parte, el armador y los tripulantes del Buque Salvador entablaron demanda para obtener el cobro del correspondiente salario de asistencia y salvamento.

El iter del litigio

En primera instancia, el juez hizo lugar al cobro del salario y la suma determinada se distribuye en un 75% para el armador y el restante 25% para los tripulantes. No obstante, el salario determinado a su vez es reducido en un 20%, ponderación mediante de las sustracciones verificadas a bordo del Buque Salvado. Debo destacar que el dictamen pericial del Capitán Domingo Cancelo (único de oficio) constó de 101 fojas.

La sentencia fue recurrida por todas las partes.

El fallo de la Sala III, de la Cámara Nacional en lo Civil y Comercial Federal, se dictó el 14 de junio de 1995¹⁰. El voto del entonces camarista Adolfo R. Vázquez (a fines de 1995 sería ungido Juez de la Corte Suprema de Justicia de la Nación), al que adhirieron Eugenio Bulygin y Octavio Amadeo, fue contundente. En esencia, alude a la naturaleza histórica y humanitaria de la asistencia como institución del Derecho Marítimo. En lo que aquí interesa, se hace eco del *ius naufragi* y del principio ético en virtud del cual se preserva la propiedad de los bienes y se reprime el hurto. Asimismo, el fallo deja en claro ciertas cuestiones: a) la asistencia y el salvamento son figuras contractuales al igual que el remolque (esta afirmación debe ser tomada con cierta reticencia¹¹); b) la determinación y distribución del salario se encuentra ligada a principios éticos que se encuentran plasmados en las leyes marítimas c) el peligro como un estado de conocimiento ubicuo y concreto de la tripulación asistente y/o asistida (dato subjetivo), d) la extinción de un incendio en un buque que no es propio constituye una tarea extraordinaria, e) se confirma que no hay prejudicialidad respecto de la suerte del proceso penal en sede civil. En lo que sigue me referiré al punto b).

III. La ética en el Derecho de la Navegación.

Más allá del valor de este fallo como precedente en cuestiones de derecho marítimo sustancial y adjetivo, resulta imprescindible analizarlo desde la perspectiva de los valores que impregnan su contenido. No es este el lugar para realizar un análisis -in extenso- del plexo valorativo jurídico en el ámbito del derecho de la navegación. Sin embargo, en el aquí y ahora (evocando la ética sociológica a que hicimos referencia arriba¹²), no podemos dejar pasar que del relato de los hechos y de los términos de la decisión de los jueces intervinientes trasunta el rol preponderante para la “honestidad” en el ámbito del salvamento marítimo.

No es del caso definir aquí qué se entiende por honestidad. Solo nos referiremos al tratamiento del tema en la normativa vigente donde, sin pretender agotar la nómina o todos los aspectos involucrados en cada norma, encontramos:

- a) La *gratuidad del salvamento de personas* (art 372 LN), cuya omisión constituye incluso un ilícito penal (art 108, Código Penal) aunque se apela a la equidad para el caso en que se salven bienes y vidas (art 373 LN, art 9º Bruselas 1910, art 16 Londres 1989). Recordemos que salvo excepciones (art. 131 I, LN) no es obligatorio el salvamento de bienes.
- b) *Prohibición de renuncia anticipada*. Salvo que se trate de buques de empresas especialmente constituidas para operaciones de asistencia o de salvamento, es nula toda renuncia total o parcial del capitán o tripulantes a la porción que les corresponde en el respectivo salario (art 381 LN, [comparar con lo previsto por el art 494 del Codice Italiano 1942 que establece una solución diferente]).

¹⁰ Publicado en la colección Jurisprudencia Argentina Tomo 1996-III página 305.

¹¹ Sobre la naturaleza jurídica de la relación entre asistente y asistido Delebecque, Philippe, Droit Maritime, 14ème édition, Paris, Dalloz, 2020, p.1778 y ss.

¹² Conforme se cita en el fallo: *la investigación histórica no es interesante solamente para conocer las etapas evolutivas de la ciencia jurídica en general -y en particular de la rama del Derecho Marítimo-, sino que también puede servir de regla hermenéutica; pero sin que ello implique su aplicación o comprensión del Derecho positivo, que se apoya principalmente en las valoraciones actuales por encima de las ya perimidas legislaciones del pasado (conf. Bengolea Zapata, Jorge, "Teoría General del Derecho de la Navegación", Ed. Plus Ultra, 1976, ps. 105 y ss.).*

- c) *Lesión subjetiva*. Todo convenio con el objeto de prestar socorro a un buque, celebrado en presencia y bajo la *influencia* del peligro, puede ser anulado o modificado por tribunal competente a requerimiento de una de las partes, si estima que las condiciones convenidas no son equitativas (art. 377 1er párrafo, LN, art. 7° Bruselas 1910, art 7 Londres 1989). Se trata de la institución de la lesión subjetiva, que adoptada del derecho común se adapta a las particularidades de la institución en cuestión¹³.
- d) *Fraudes*. De acuerdo con lo establecido por la LN, es facultad del juez o tribunal reducir, suprimir o negar el derecho al salario de asistencia o de salvamento, si los auxiliares, por su culpa, han hecho necesario el auxilio, o cuando hayan incurrido en *robos, hurtos, ocultaciones u otros actos fraudulentos* (art 377 2do párrafo, LN, art. 8° Bruselas 1910, art 18 Londres 1989¹⁴).
- e) *Buque temporalmente abandonado*. Toda persona que penetre en un buque abandonado con el propósito de salvarlo, debe devolverlo a su capitán y tripulantes cuando regresen a bordo, so pena de perder la retribución a que se haya hecho acreedora y de responder por los daños y perjuicios (art 382).

¹³ Conf. Chami, Diego E., Curso de Derecho de la Navegación, Buenos Aires, Abeledo-Perrot, 2022, pág. 3. El Código Civil y Comercial de la Nación (en adelante “CCCN”) establece en su art. 332 que:

Puede demandarse la nulidad o la modificación de los actos jurídicos cuando una de las partes explotando la necesidad, debilidad síquica o inexperiencia de la otra, obtuviera por medio de ellos una ventaja patrimonial evidentemente desproporcionada y sin justificación.

Se presume, excepto prueba en contrario, que existe tal explotación en caso de notable desproporción de las prestaciones.

Los cálculos deben hacerse según valores al tiempo del acto y la desproporción debe subsistir en el momento de la demanda.

El afectado tiene opción para demandar la nulidad o un reajuste equitativo del convenio, pero la primera de estas acciones se debe transformar en acción de reajuste si éste es ofrecido por el demandado al contestar la demanda.

Sólo el lesionado o sus herederos pueden ejercer la acción.

No obstante, lo establecido sobre la lesión en el CCCN (aplicable una vez agotado el recurso de la analogía que prescribe el art 1° de la LN) debe ser interpretado a la luz de la nueva redacción del art. 958 del CCCN (Texto según DNU 70/2023 art 252, B.O. 21/12/2023, vigencia 29/12/2023) donde en el aspecto que nos ocupa, se ha eliminado toda referencia a la moral y las buenas costumbres como formas de limitar la libertad de contratación.

Las partes son libres para celebrar un contrato y determinar su contenido, dentro de los límites impuestos por la ley o el orden público. Las normas legales siempre son de aplicación supletoria a la voluntad de las partes expresada en el contrato, aunque la ley no lo determine en forma expresa para un tipo contractual determinado, salvo que la norma sea expresamente imperativa, y siempre con interpretación restrictiva.

Como indicamos antes, la omisión en el nuevo texto del art 958 CCCN de toda referencia a la moral y las buenas costumbres en nada implica que el objeto de los contratos pueda ser totalmente libre o de contenido inmoral. En efecto, en aquellos casos en que la moral ha encarnado en la ley, como por ejemplo en el de la lesión, no habrá lugar a dudas.

¹⁴ Londres 1989, art 18: *A salvor may be deprived of the whole or part of the payment due under this Convention to the extent that the salvage operations have become necessary or more difficult because of fault or neglect on his part or if the salvor has been guilty of fraud or other dishonest conduct.*

En estos supuestos es clara la voluntad del legislador. Por un lado, preservar la vida humana y por el otro evitar el aprovechamiento del asistido o el armador del asistente en contra de la tripulación asistente, o del asistente o salvador contra el asistido o salvado. Asimismo, y sin perjuicio de la represión penal, la LN tiende a desincentivar todo tipo de conductas deshonestas: robos, hurtos, ocultaciones, retención del buque, etc. Es decir, se trata de la incorporación al texto legal de valores que se considera oportuno proteger.

En otro plano, que podríamos llamar consecuencialista¹⁵, estas normas pueden encontrar un sustento ético adicional. Me refiero al análisis económico del derecho de la navegación¹⁶, una mirada interdisciplinaria que se propone aplicar el instrumental de la economía para analizar las instituciones jurídicas¹⁷.

Partamos del postulado que las leyes marítimas crean incentivos para conjurar los distintos supuestos de fraude. En esa tesitura el legislador puede encontrarse con los conocidos como problemas de agencia o las denominadas externalidades negativas.

En el primer caso hay un problema con la información disponible. Llevado a nuestra práctica del salvamento, por virtud de la lejanía normalmente el auxiliado (e incluso la tripulación como en el caso que nos ocupa) desconoce en mayor o menor grado el modo en que se desarrollan las operaciones de asistencia y salvamento. Esto se puede mitigar mediante supervisión de la autoridad de aplicación o de terceros contratados al efecto, esto último puede resultar costoso¹⁸, y a veces impracticable dadas las condiciones en que se presta el servicio.

Si el problema de falta de información (agencia) no puede solucionarse mediante el control, entonces aparece el rol de la ley para crear los incentivos correctos. En nuestro caso: el principio No Cure No Pay (LN y Bruselas 1910) o No Cure But Sometimes Pay (Londres 1989) crea el incentivo correcto para que el salvador emplee sus mejores esfuerzos para lograr el éxito de la operación, de otra manera verá disminuido o extinta su pretensión respecto del salario correspondiente.

En los casos en que hay contrato podríamos ensayar una explicación adicional. Vale la pena evocar aquí los postulados del conocido Teorema de Coase. Ronald Coase planteó una solución para el problema de las externalidades. Entendidas estas como los efectos no deseados que pueden producir los

¹⁵ Farrell, Martin Diego, *Las intuiciones morales: entre el deontologismo y el consecuencialismo*, Revista Lecciones y Ensayos, Nro 67-68, Edición de la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires, 1997, p.81.

¹⁶ Conscientes de las limitaciones, hace algunos años encaramos el estudio de ciertas instituciones del derecho marítimo desde la metodología del Law and Economics (o análisis económico del derecho), en el marco de la programación 2010-2012 de la Secretaría de Investigación de la Facultad de Derecho de la UBA, Proyecto “Aplicaciones de la Teoría de Juegos al contrato de transporte marítimo de mercaderías”. Link: http://www.derecho.uba.ar/investigacion/inv_proyectos_vigentes_decyt_adragna.php (última visita febrero de 2024). Algunas conclusiones de este proyecto fueron presentadas en las Jornadas Nacionales de Derecho de la Navegación, salón azul, Facultad de Derecho de la UBA, 13 y 14 de octubre de 2012.

¹⁷ Una introducción a este apasionante campo de estudio se encuentra en Cooter, Robert y Ulen, Thomas, *Derecho y Economía*, 1º edición en castellano, México, Fondo de Cultura Económica, 2016. Asimismo en Stordeur, Eduardo (h), *Análisis económico del derecho*, Buenos Aires, Abeledo Perrot, 2011.

¹⁸ Este rol se encuentra presente en el *Special Casualty Representative* (SCR), cuya función es monitorear los servicios y la operación de salvamento y luego proporcionar un informe final, que forma la base para la liquidación de cualquier reclamo de remuneración bajo la conocida cláusula SCOPIC (en los casos que esta forma parte del pacto entre el armador y el asistente o salvador).

intercambios en un mercado determinado sobre otro u otros mercados (ejemplo clásico es la polución proveniente de una industria, etc). Suponiendo que el de servicios de asistencia y salvamento constituye un mercado, una externalidad negativa (es decir una consecuencia no deseada) es aquella de que los auxiliares puedan aprovechar la situación creada por el peligro para cometer robos, hurtos, ocultaciones u otros actos fraudulentos (sobre todo cuando armador y tripulación no pueden vigilar las operaciones). Coase plantea que bajo ciertas condiciones las transacciones entre particulares son el mejor mecanismo para conjurar las externalidades. Su razonamiento se sintetiza de la siguiente forma:

*Si los particulares pueden negociar la asignación de recursos sin ningún costo, el mercado privado resolverá siempre el problema de las externalidades y asignará eficientemente los recursos.*¹⁹

En ausencia de costos de transacción, es decir, los costos que las partes tienen que incurrir para hacer cumplir el contrato, las partes podrán resolver privadamente y de manera adecuada el problema de las externalidades (sin otra intervención del Estado más que a través de la definición ab initio de los derechos de propiedad).

En definitiva, medie o no pacto entre las partes, las normativas tanto interna como internacional definen los derechos de las partes y la amenaza de nulidad o ajuste equitativo de las prestaciones mediante la intervención de un juez, crea el incentivo para que al momento de negociar (si es el caso) o prestar el servicio, los interesados conozcan las consecuencias que puede tener el incumplimiento de sus obligaciones (derivadas del contrato o de la ley). En el caso del asistente o salvador, obligación de ofrecer condiciones equitativas (supuesto contractual) o concluidas las operaciones entregar el buque con todas sus pertenencias en puerto seguro evitando daños o robos, hurtos, ocultaciones u otros actos fraudulentos (medie o no contrato)²⁰.

Abonan esta mirada los escasos supuestos donde los servicios de asistencia o salvamento se prestan prescindiendo de algún tipo acuerdo entre armadores.

V. Conclusiones

Esta breve revista de un tema considerado a veces tangencial revela la necesidad de explicar a propios y ajenos sobre el rol y la relevancia de los valores en ciertos escenarios regulados por la legislación marítima y el sólido fundamento que se puede encontrar en los planos sociológico y de interpretación económica del derecho de la navegación. La ética se hace ley y la ley es aplicada por los tribunales. El análisis de ese tránsito intelectual es imprescindible.

¹⁹ Conf. Mankew, Principios de Economía, 6ta edición, Cengage, México, 2011, pág. 210.

²⁰ La International Salvage Union ha emitido un código de conducta que deben seguir sus afiliados: <https://www.marine-salvage.com/documents/ISURulesOct2023.pdf> . Las normas de ética profesional son plenamente aplicables a los profesionales que deben intervenir en asuntos relativos a la materia: ingenieros, abogados, liquidadores, etc.

Bibliografía

Bengolea Zapata, Jorge, Teoría General del Derecho de la Navegación, Buenos Aires, Plus Ultra, 1976.

Cappagli, Alberto C., El derecho internacional privado en la ley de la navegación argentina, Buenos Aires, Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Buenos Aires, 2004.

Chami, Diego E., Curso de Derecho de la Navegación, Buenos Aires, Abeledo-Perrot, 2022.

Delebecque, Philippe, Droit Maritime, 14ème édition, París, Dalloz, 2020.

González Lebrero, Rodolfo A., Manual de Derecho de la Navegación, 4ta edición, Buenos Aires, Depalma, 2000.

Lefebvre D'Ovidio, Antonio et al., Manuale di Diritto della Navigazione (16° edn), Milan, Giuffrè Francis Lefebvre, 2022.

Mankew, N Greogory, Principios de Economía, 6ta edición, Cengage, México, 2011.

Nino, Carlos Santiago, Introducción al análisis del derecho, 2da edición, Buenos Aires, Astrea, 1980.

Ray, José Domingo, Derecho de la Navegación, Particularismo y Autonomía, Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1959.

-FIN-