

Convención Internacional sobre Salvamento Marítimo

Londres, 1989



Dra. Florencia Sciarra Marguery

Régimen Uruguayo



- Código de Comercio (arts. 1472 a 1481)
- Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Asistencia y Salvamento Marítimos (Bruselas 1910) – Ratificada por ley N° 5152 del 18 de Agosto de 1914
- Ley N° 19.622 – Convenio Internacional sobre Salvamento Maritimo

Código de Comercio

- Art. 1472 “El salario debido por los socorros prestados a buques o efectos en peligro o naufragados, es de dos clases – salario de asistencia- y salario de salvamento”.
- ASISTENCIA: situación de PELIGRO. Actividad de carácter preventivo. Prevenir o evitar un siniestro
- SALVAMENTO: Atenuar o mitigar las consecuencias del siniestro

Convención de Bruselas de 1910

- Art. 1º: “La asistencia y el salvamento de los navíos de mar en peligro, de las cosas que se encuentran a bordo, de los fletes y del precio de los pasajes, así como de los servicios de la misma naturaleza que se hicieren entre navíos y buques de navegación interior, están sometidos a las disposiciones siguientes, sin que hayan que tenerse en cuenta en que aguas se han prestado dichos servicios”.

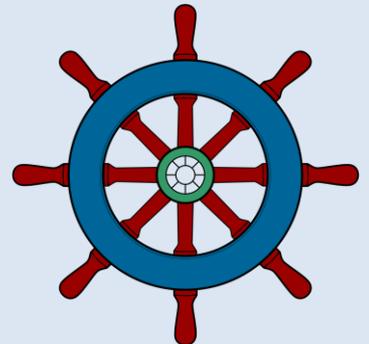
Convención de Bruselas de 1910

Art. 2º “Todo servicio de asistencia o de salvamento que haya tenido un resultado útil, da lugar a una remuneración equitativa.

No se debe ninguna remuneración si el socorro que se ha prestado queda sin resultado útil.

En ningún caso la suma que debe pagarse puede pasar el valor de las cosas salvadas”

PRINCIPIO DE “NO CURE- NO PAY”



AMOCO CADIZ



- Petrolero construido en 1974
- Bandera: Liberia
- Lugar del accidente: costas de Bretaña, Francia
- Fecha del accidente: 16 de marzo de 1978
- Causa del accidente: el buque encalla, se realizaron dos intentos de remolque, se desmiembra.
- El petróleo se escapa contaminando 360 km
- Derrame de 227.000 T de petróleo crudo.



Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

- Firmada en Londres el 28 de abril de 1989
 - Entró en vigor el 14 de julio de 1996
 - Hoy en día son parte 61 Estados.
- Entra en vigencia en Uruguay en Junio de 2018 ratificado mediante ley N° 19.622



Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

- No distingue entre Asistencia y Salvamento, utiliza un solo concepto
- Art. 1: “Operación de salvamento: todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en aguas navegables o en cualesquiera otras aguas”.

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

Excepciones a la aplicación del Convenio

- **Artículo 3**

Plataformas y unidades de perforación

“El presente Convenio no será aplicable a las plataformas fijas o flotantes ni a las unidades móviles de perforación mar adentro cuando tales plataformas o unidades estén en estación y realizando operaciones de exploración, explotación o producción de recursos minerales en los fondos marinos”



Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

Artículo 4°

Buques de propiedad del estado

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5, **el presente Convenio no será aplicable a los buques de Guerra ni a otros buques de propiedad del Estado, o utilizados por éste**, que gocen de inmunidad soberana en el momento de las operaciones de salvamento, de conformidad con los principios generalmente reconocidos de derecho internacional, a menos que ese Estado decida otra cosa.
2. Cuando un Estado parte decida aplicar el Convenio a sus buques de los mencionados en el párrafo 1 lo notificará al Secretario General especificando las modalidades y condiciones de dicha aplicación.

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

Artículo 5

Operaciones de salvamento supervisadas por autoridades públicas

1 El presente Convenio no afectará a **ninguna disposición establecida en leyes nacionales o en cualquier convenio internacional relativo a operaciones de salvamento efectuadas por las autoridades públicas** o bajo su supervisión.

2 No obstante, los salvadores que efectúen tales operaciones de salvamento podrán hacer valer los derechos y excepciones contemplados en el presente Convenio respecto de las operaciones de salvamento.

3 La medida en que una autoridad pública obligada a efectuar operaciones de salvamento pueda hacer valer los derechos y excepciones contemplados en el presente Convenio será determinada por la ley del Estado en que esté radicada dicha autoridad.

CONTRATOS DE SALVAMENTO

- Art. 1479 del Código de Comercio:

“Toda **convención, transacción o promesa** sobre salario de asistencia o salvamento, será nula si es hecha en alta mar, o al tiempo del varamiento con el capitán u otro oficial, ya sea respecto del buque, ya de los efectos que se hallaren en peligro.

Terminado el riesgo, es lícito hacer transacciones y arreglos amigables; pero aun en tal caso no serán obligatorios respecto de los propietarios, o aseguradores que no los hayan consentido”.

Bruselas 1910

- Artículo 7º

“Toda convención de asistencia y de salvamento concluida en el momento bajo la influencia de peligro, puede a instancia de una de las partes, **ser anulada o modificada por el Juez**, si él estima que las **condiciones convenidas no son equitativas**.

En todo caso, cuando esté probado que el consentimiento de una de las partes ha sido **viciado por dolo o reticencia**, o cuando la **remuneración es excesiva** en un sentido en el otro, y no está en **proporción con el servicio prestado**, la convención puede ser anulada o modificada por el Juez a Instancia de la parte interesada”

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

Artículo 6º:

“1 El presente Convenio será aplicable a todas las operaciones de salvamento, salvo en la medida que un contrato disponga otra cosa expresa o implícitamente.

2 El capitán estará facultado para celebrar contratos de operaciones de salvamento en nombre del propietario del buque. El capitán y el propietario del buque estarán facultados para celebrar tales contratos en nombre del propietario de los bienes que se encuentren a bordo del buque.

3 Nada de lo dispuesto en el presente artículo irá en perjuicio de la aplicación del artículo 7 ni de la obligación de evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente”.

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

- Remedio:

Artículo 7

“Anulación y modificación de los contratos.

Un contrato o cualesquiera de sus condiciones podrán anularse o modificarse si:

a) en la conclusión del contrato intervino una **presión indebida** o se concertó bajo la **influencia del peligro** y sus **condiciones no son equitativas**, o

b) el pago pactado en el contrato es **excesivamente alto** o **excesivamente bajo** en relación con los servicios efectivamente prestados”



Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

Artículo 8: Obligaciones del salvador y del propietario y el capitán

“1 El salvador tendrá obligación para con el propietario del buque o de otros bienes en peligro:

- a) de efectuar las operaciones de salvamento con la **debida diligencia**;
- b) de actuar, en el cumplimiento de la obligación especificada en a), con la **debida diligencia para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente**;
- c) de recabar, cuando las circunstancias razonablemente lo exijan, el **auxilio de otros salvadores**;

y

- d) de aceptar la **intervención de otros salvadores** cuando razonablemente así lo pidan el propietario o el capitán del buque o el propietario de otros bienes en peligro; no obstante, la cuantía de su recompensa no resultará afectada si se demuestra que tal petición no era razonable”.

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

“2 El propietario y el capitán del buque o el propietario de otros bienes en peligro tendrán obligación para con el salvador:

- a) de colaborar plenamente con él mientras se desarrollen las operaciones de salvamento;
- b) de actuar, cuando presten su colaboración, con la debida diligencia para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente; y
- c) de aceptar, una vez llevados a lugar seguro el buque u otros bienes, la entrega de éstos, cuando así lo pida el salvador y ello sea razonable”.

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

Artículo 9

Derechos de los Estados ribereños

“Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará al derecho del Estado ribereño interesado a **tomar medidas**, de conformidad con los principios generalmente reconocidos de derecho internacional, **para proteger sus costas o intereses conexos contra la contaminación o la amenaza de contaminación** resultante de un siniestro marítimo o de actos relacionados con dicho siniestro, de lo que quepa prever razonablemente que tendrán graves consecuencias perjudiciales, incluido el derecho de un Estado ribereño a dar instrucciones relacionadas con las operaciones de salvamento”.



Artículo 10

Obligación de prestar auxilio

“1 Todo capitán tiene el deber de prestar auxilio a cualquier persona que se halle en peligro de desaparecer en la mar, siempre que ello no entrañe grave peligro para su buque y para las personas que se encuentren a bordo.

2 Los Estados Partes adoptarán las medidas necesarias para dar efectividad al deber enunciado en el párrafo 1.

3 El propietario del buque no incurrirá en responsabilidad en caso de incumplimiento por el capitán del deber estipulado en el párrafo 1”

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

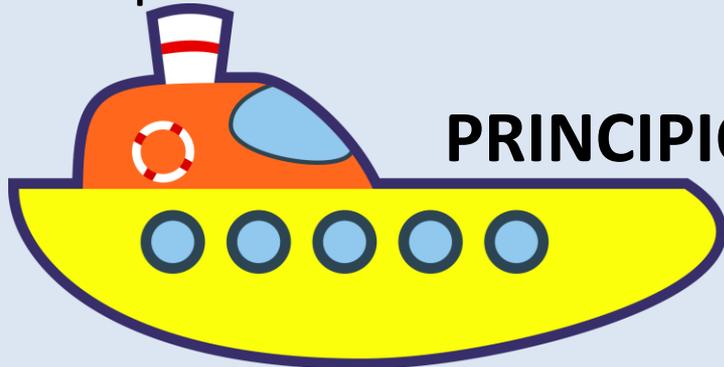
Art. 12

Condiciones para que haya derecho a recompensa

1 Las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a recompensa.

2 Salvo que se disponga otra cosa, **no nace obligación de pago alguno en virtud del presente Convenio si las operaciones de salvamento no han producido un resultado útil.**

3 Las disposiciones del presente capítulo serán aplicables aun cuando el buque salvado y el buque que emprenda las operaciones de salvamento pertenezcan al mismo propietario.



PRINCIPIO DE “NO CURE-NO PAY”

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

Artículo 13

Criterios para determinar la recompensa

1 La recompensa se determinará con miras a alentar las operaciones de salvamento, teniendo en cuenta los siguientes criterios sin atender al orden en que aparecen enumerados:

- a) el valor del buque y otros bienes salvados;
- b) la pericia y los esfuerzos desplegados por los salvadores para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente;
- c) la medida del éxito logrado por el salvador;
- d) la naturaleza y el grado del peligro;
- e) la pericia y los esfuerzos desplegados por los salvadores para salvar el buque, otros bienes o vidas humanas;
- f) el tiempo empleado, los gastos efectuados y las pérdidas sufridas por los salvadores;
- g) el riesgo de incurrir en responsabilidad y demás riesgos que hayan corrido los salvadores o su equipo;
- h) la prontitud con que se hayan prestado los servicios;
- i) la disponibilidad y la utilización de buques o de otro equipo destinados a operaciones de salvamento;
- j) el grado de preparación y la eficacia del equipo del salvador, así como el valor del mismo.

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

2 El pago de una recompensa determinada con arreglo al párrafo 1 se efectuará por todos los intereses vinculados al buque y a los demás bienes salvados en proporción a sus respectivos valores. No obstante, un Estado Parte podrá estipular en sus leyes nacionales que el pago de una recompensa ha de ser efectuado por uno de esos intereses, a reserva del derecho de ese interés a repetir contra los otros intereses por sus respectivas partes. **Nada de lo dispuesto en el presente artículo irá en perjuicio del derecho a oponer excepciones.**

3 La recompensa, excluidos los intereses y las costas judiciales exigibles en virtud del fallo, no excederá del valor del buque y demás bienes salvados.



EXCEPCIÓN AL PRINCIPIO DE “NO CURE-NO PAY”

Artículo 14

Compensación especial

“1. Cuando el salvador haya efectuado operaciones de salvamento en relación con un buque que directamente o por la naturaleza de su carga constituía una amenaza de daños al medio ambiente y no haya logrado obtener, en virtud de lo dispuesto en el artículo 13, una recompensa al menos equivalente a la compensación especial calculable de conformidad con el presente artículo, tendrá derecho a recibir **del propietario de ese buque** una compensación especial que sea equivalente a sus gastos, tal como estos se definen en el presente artículo”

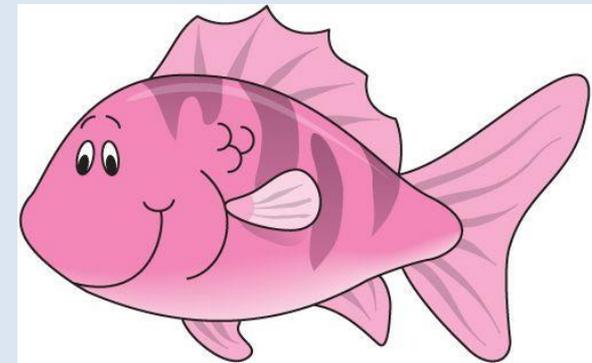
Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

EXCEPCIÓN AL PRINCIPIO DE “NO CURE-NO PAY”

- *“amenaza de daños al medio ambiente”*

No es necesario que haya un daño, basta que haya peligro.

- No es necesario el éxito en la operación.
- Si no logro en virtud del art. 13, cobrar un monto mayor a los gastos, corresponde cobrar el equivalente a estos gastos.
- Reclama solo al propietario del buque



Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

¿CÓMO SE CALCULAN ESOS GASTOS?



3 A efecto de lo dispuesto en los párrafos 1 y 2, por gastos del salvador se entenderá los **gastos personales** que razonablemente haya tenido el salvador en la operación de salvamento y una **cantidad equitativa** correspondiente al equipo y al personal que efectiva y razonablemente se hayan empleado en la operación de salvamento, tomando en consideración los criterios establecidos en el artículo 13, párrafo 1 h), i) y j).

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

VERSIÓN EN ESPAÑOL: “*gastos personales*”

VERSIÓN EN INGLÉS: “*out of pocket expenses*”



Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

Semco Salvage & Marine Pte Ltd v. Lencer Navigation Co Ltd (“The Nagasaki Spirit”)

- Buque petrolero que colisionó contra el portacontenedores *Ocean Blessing*
- Estrecho de Malaca (entre Indonesia y Malasia)
- 12,000 T de petróleo crudo se prendieron fuego en el mar
- Toda la tripulación del *Ocean Blessing* perdió la vida y solo dos sobrevivieron del *Nagasaki Spirit*
- *Semco Salvage & Marine Pte Ltd* extinguieron el fuego, remolcaron al *Nagasaki Spirit* y traspasaron las 26.466 T de petróleo restantes al *Pacific Diamond*.

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989



Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989



copyright Nils Koch

93 4 1

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

La Cámara de los Lores resolvió:

- “fair rate” (“cantidad equitativa”) significa GASTOS y no implica ningún elemento de GANANCIA:
- *“fair rate for equipment and personnel actually and reasonably used in the salvage operation in Article 14.3 means a fair rate of expenditure, and does not include any element of profit. This is clear from **the context**, and in particular from **the reference to expenses in Article 14.1 and 2** and the **definition of salvor's expenses in Article 14.3**. No doubt expenses could have been defined so as to include an element of profit, of very clear language to that effect has been used. But it was not. The profit element is confined to the mark-up under Article 14.2 if damage to the environment is minimized or prevented”.*
- Gastos generados en la totalidad de la operación y no sólo cuando haya un riesgo de daño al medio ambiente

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

- *"tomando en consideración los criterios establecidos en el artículo 13, párrafo 1 h), i) y j)"*
 - h) la prontitud con que se hayan prestado los servicios;
 - i) la disponibilidad y la utilización de buques o de otro equipo destinados a operaciones de salvamento;
 - j) el grado de preparación y la eficacia del equipo del salvador, así como el valor del mismo.

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

“2. Cuando, en las circunstancias indicadas en el párrafo 1, el salvador haya logrado mediante sus operaciones de salvamento **evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente**, la compensación especial pagadera por el propietario al salvador en virtud del párrafo 1 **podrá incrementarse hasta un máximo del 30%** de los gastos efectuados por el salvador. No obstante, el tribunal, si lo considera equitativo y justo y teniendo presente los criterios pertinentes establecidos en el párrafo 1 del artículo 13, podrá aumentar aún más esa compensación especial, sin que en ningún caso el aumento total sea superior al 100% de los gastos efectuados por el salvador”.

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

- *“evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente”*

Es necesario el resultado haya sido
EXITOSO

- La compensación especial podrá incrementarse hasta un 30 % de los gastos
- Opción del Tribunal de incrementar hasta un 100 % de los gastos

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

“4 La compensación especial total calculada en virtud del presente artículo se pagará solamente en el caso de que **ésta exceda de cualquier recompensa** que el salvador pueda exigir en virtud del artículo 13, y en la medida de ese exceso”

Recompensa por salvamento	—————>	1.000.000
Compensación especial	—————>	1.500.000
Total a cobrar	—————>	1.500.000

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

- “5 Si el **salvador ha sido negligente** y por ello no ha logrado evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente, se le podrá privar total o parcialmente de cualquier compensación especial debida en virtud del presente artículo.
- 6 Nada de lo dispuesto en el presente artículo irá en perjuicio del derecho de repetición que pueda amparar al propietario del buque”.

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

Artículo 15

“Reparto entre los salvadores

- 1 El **reparto entre los salvadores** de la recompensa contemplada en el artículo 13 se hará con arreglo a los criterios establecidos en dicho artículo.
- 2 El **reparto entre el propietario, el capitán y las demás personas que haya al servicio de cada uno de los buques salvadores** se regulará por la ley del país cuyo pabellón enarbole el respectivo buque salvador. Si el salvamento no se ha efectuado desde un buque, el reparto se regulará por la ley que rija el contrato celebrado entre el salvador y sus empleados”

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

Artículo 16

“Salvamento de personas

- 1 **Las personas salvadas no están obligadas al pago de ninguna remuneración**, pero nada de lo dispuesto en el presente artículo afectará a las disposiciones de las leyes nacionales sobre esta materia.
2. El **salvador de vidas humanas** que haya participado en los servicios prestados con ocasión del accidente que haya dado lugar al salvamento tendrá derecho a una parte equitativa del pago adjudicado al salvador por **salvar el buque u otros bienes** o por **haber evitado o reducido al mínimo los daños al medio ambiente”**

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

Artículo 17

“Servicios prestados en virtud de contratos existentes

No nace obligación de pago alguno en virtud de lo dispuesto en el presente Convenio a menos que los servicios prestados excedan de lo que razonablemente quepa considerar como el debido cumplimiento de un contrato celebrado con anterioridad a la aparición del peligro”

Ejemplo: contrato previo de remolque no es salvamento.



Artículo 18 Efectos de la mala conducta del salvador

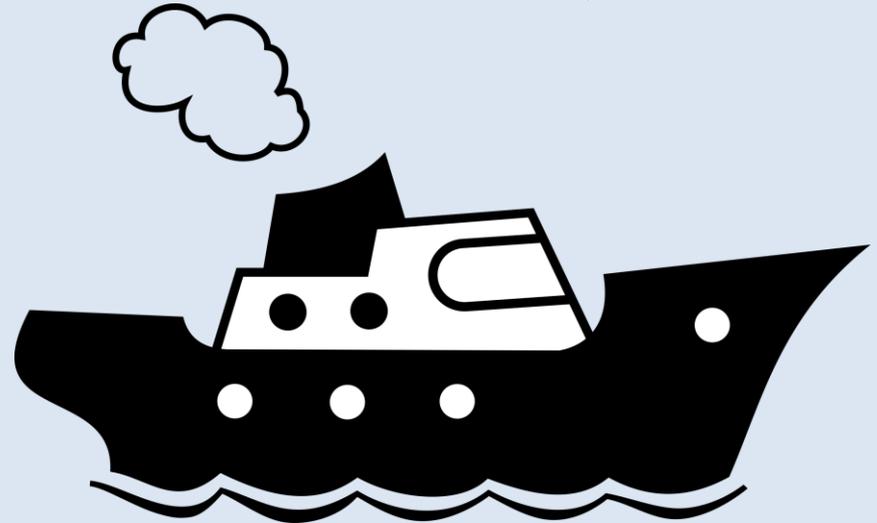
“El salvador podrá ser privado total o parcialmente del pago debido en virtud del presente Convenio en la medida en que la necesidad o la dificultad de las operaciones de salvamento fueran resultado de **culpa o negligencia** suyas o si ha sido culpable de fraude u otra forma de conducta ilícita”



Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

Artículo 20 Privilegio marítimo

- “1 Nada de lo dispuesto en el presente Convenio irá en perjuicio del **privilegio marítimo** de que sea acreedor el salvador en virtud de un convenio internacional o de una ley nacional.
- 2 El salvador no podrá **hacer valer su privilegio marítimo** si, en debida forma, se le ha ofrecido o ha sido constituida en su favor fianza bastante respecto de su reclamación, incluso intereses y costas”



Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

Código de Comercio:

Art. 1037 “Cuando un buque sea ejecutado y vendido judicialmente para pagar a los acreedores del mismo buque o de su dueño, tendrán privilegio las obligaciones siguientes:

2º Los salarios de asistencia, los de salvamento y los gastos de pilotaje”

Convención Internacional para la Unificación de determinadas reglas relativas a los privilegios e hipotecas marítimas (Bruselas 1926):

Art. 2º: “Son privilegios sobre el navío, sobre el flete del viaje durante el cual se originó el crédito privilegiado, y sobre los accesorios del navío y del flete adquirido después de la iniciación del viaje:

3) Las remuneraciones adeudadas por salvataje y asistencia y la contribución del navío a las averías comunes”

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

La compensación especial del artículo 14 ¿es un crédito privilegiado?

- International Convention of Arrest of Ships (Ginebra 1999):
Art. 1° *"Maritime Claim" means a claim arising out of one or more of the following:*
(c) salvage operations or any salvage agreement, including, if applicable, special compensation relating to salvage operations in respect of a ship which by itself or its cargo threatened damage to the environment".

Esta Convención posibilita el arresto de un buque por una deuda por compensación especial del art. 14

¿URUGUAY?



Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

Artículo 21 Obligación de constituir fianza

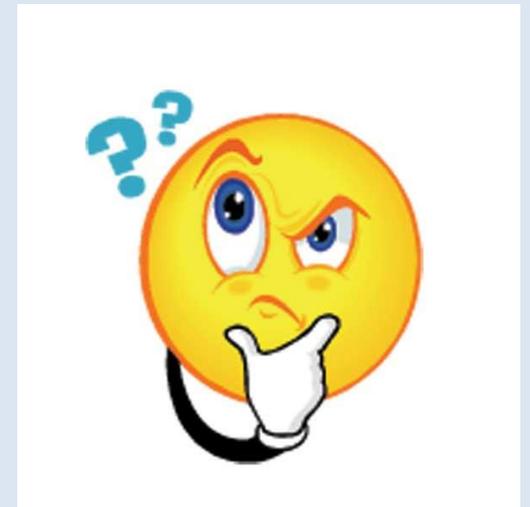
- “1 A petición del salvador, toda persona responsable de un pago en virtud del presente Convenio habrá de constituir **fianza bastante** respecto de la reclamación del salvador, **incluidos intereses y costas**.*
- 2 Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1, **el propietario del buque salvado hará todo lo posible** para asegurarse de que los propietarios de la carga constituyan fianza bastante respecto de las reclamaciones presentadas contra ellos, **incluidos intereses y costas**, antes de que la carga sea liberada.*
- 3 Sin el consentimiento del salvador, el buque y otros bienes salvados no podrán ser retirados del primer puerto o lugar al que hayan llegado tras la terminación de las operaciones de salvamento hasta que se haya constituido **fianza bastante** respecto de la reclamación del salvador presentada en contra del buque o bienes de que se trate”.*

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

¿DERECHO DE RETENCIÓN?

¿FIANZA BASTANTE?

¿COSTAS?



Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

Artículo 22 Pagos provisionales

- “1 El tribunal competente para entender de la reclamación del salvador podrá, mediante resolución, ordenar provisionalmente que al salvador se le pague ***a cuenta la cantidad que se juzgue equitativa y justa***, en las condiciones incluidas, cuando corresponda, las relativas a fianza, que sean también equitativas y justas según las circunstancias del caso.
- 2 Cuando se haga un pago provisional en virtud del presente artículo se reducirá proporcionalmente la fianza constituida en virtud del artículo 21”.



Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

Artículo 23 Prescripción de las acciones

- “1 Toda acción relativa a los pagos que se originen en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha iniciado un procedimiento judicial o arbitral en el **plazo de dos años**. El plazo de prescripción comenzará a correr el día en que hayan **concluido las operaciones de salvamento**.
- 2 La persona contra la cual se haya presentado una reclamación podrá, en cualquier momento mientras corre el plazo de prescripción, prorrogar éste mediante declaración dirigida al reclamante. Ese plazo podrá prorrogarse nuevamente de esta misma manera.
- 3 La persona en quien recaiga responsabilidad podrá incoar una acción de repetición incluso después de transcurrido el plazo de prescripción estipulado en los párrafos precedentes, siempre que la acción se interponga dentro de los plazos señalados por la ley del Estado en que se haya iniciado el procedimiento”.

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

- Coincide con el plazo de prescripción que establece la Ley N° 19.246
- Ambas establecen que comenzará a correr desde la fecha en que la operación ha concluido
- Numeral 2: ¿?
- Numeral 3: habilita la acción de repetición aplicando el plazo de prescripción de 6 meses del artículo 3 ley 19.246

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres 1989

Conclusiones finales

- 1) Promueve el salvamento y la protección del medio ambiente
- 2) Proporciona mayor seguridad al salvador en cuanto al cobro → fianza y derecho de retención
- 3) Facilita la operación de salvamento → facultad del capitán de celebrar contratos
- 5) En armonía con nuestras normas



MUCHAS GRACIAS!!



Dra. Florencia Sciarra Marguery

SCIARRA & ASOC.

ABOGADOS - ESCRIBANOS