

## EL TIEMPO DE PLANCHA

Por: Lic. Daniel Basurto González

### SUMARIO

Introducción. I. Derechos y obligaciones del fletador. II. Ambito de operación de carga. III. Asiento entre puertos. IV. Cuando el tiempo de plancha ha sido manifestado expresamente. V. Cuando el tiempo de plancha debe calcularse. VI. El tiempo de plancha sin especificar. VIII. Aplicación.

### INTRODUCCION

En todo contrato de fletamento se establece la obligación del armador de poner el buque a disposición del fletador en el lugar y tiempo convenido, siendo por su parte obligación del fletador, el llevar las mercancías hasta el buque, pudiéndose expresar esta obligación en términos de tiempo, es decir que la póliza o contrato de fletamento manifieste el tiempo concedido para dicho fin o en su caso facilitará un sistema para calcular el tiempo; este tiempo es denominado tiempo de plancha.

El tiempo de plancha ha sido definido por la mayoría de los juristas dedicados al Derecho Marítimo. Pudiéndose decir que:

Estadías o días de plancha (*jours de planche*) viene del latín "stare" que marca la inmovilización, *laytime* del inglés, *stallie* del italiano, *legezeit* del alemán. Es el tiempo gratuito dado a disposición del fletador para cargar o descargar el buque cuando llegue a puerto.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> RODIERE, René: *Traite General de Droit Maritime* (traducción privada de Rocío García); T. I, Editorial Librairie Dalloz, París, 1967, p. 242.

Dentro de esta definición el término gratuitamente debe tomarse en el sentido de que cuando el fletador paga el flete, el tiempo de inmovilización ya sea para cargar o para descargar, ha sido tomado en consideración por el armador en el momento que lo dio la cotización del precio.

Sobre la misma idea, dentro del Derecho inglés es definido como:

The period of time agreed as found in a charter party between the parties during which the owner will make and keep the ship available for loading/dis charging without payment additional to the freight.<sup>2</sup>

Lo anterior viene a significar el periodo convenido y establecido en el contrato de fletamento entre las partes, durante el cual el propietario hará y mantendrá el buque en condiciones para cargar o descargar sin un pago adicional al del flete.

Por su parte Brunetti expone que:

El tiempo de la carga (y respectivamente de la descarga), consiste para el fletante en un periodo de espera que precede a la partida y comprende tanto el periodo legal (o sea reconocido por la ley), como el que haya sido objeto de convenio por las partes por lo que no será debida ninguna contrapartida.<sup>3</sup>

También se ha dicho que la expresión días de plancha deriva de la aceptación de la palabra "plancha" que en términos marítimos viene a designar a la pieza de madera que empujada por el navío a tierra establecerá una comunicación entre el edificio o construcción y el muelle.

Sin lugar a dudas el derecho más avanzado en la cuestión marítima, es el inglés, y uno de sus autores más connotados es Brynmor Summerskill, el cual tratando de establecer el significado del tiempo de plancha expresa:

Tiempo de plancha es el tiempo durante el cual el buque se halla parado para los fines de carga o descarga, a diferencia de cuando se está moviendo con objeto de transportar su mercancía de un lugar a otro.<sup>4</sup>

Con mucha frecuencia, tanto las grandes compañías marítimas como los diferentes gobiernos con actividad náutica contemplan de cerca las decisiones de los tribunales ingleses, el criterio que han establecido sobre el particular puede resumirse al hecho de que debe existir una estipulación en rela-

<sup>2</sup> BRANCH, Allan E.: *Dictionary of Shipping International Trade Terms and Abbreviations* (traducción libre de Daniel Basurto) 2a. ed., Witherby & Co. Ltd. editors, Londres, 1982, p. 129.

<sup>3</sup> BRUNETTI, Antonio: *Derecho marítimo privado* (traducción de Gay de Montellá); T. III parte I, Bosch Casa Editorial, Barcelona, 1950, p. 30.

<sup>4</sup> BRYNMOR SUMMERSKILL, Michael: *El tiempo de plancha* (traducción L. Orbón); Oficina Central Marítima España, 1974, p. 1.

ción al tiempo que se ocupará en la carga y en la descarga de los efectos transportados o a transportar. Debe haber un periodo, ya sea estipulando en forma expresa o no; en este último caso la legislación establecerá un tiempo razonable. Ahora bien, ¿cómo se hace la fijación del tiempo? Establecen un determinado número de días (tanto la legislación como las partes), durante los cuales, sin importar que la embarcación se encuentre a disposición de los fletadores para las actividades de carga o descarga de las mercancías, ni pagan nada extra por el uso del buque.

## I. DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL FLETADOR

El establecimiento de la cláusula de tiempo de plancha tanto en un contrato como en un conocimiento de embarque va referida a un compromiso adquirido por el fletador en beneficio del armador. Demarcará el tiempo que tiene para efectuar sus funciones en la carga o descarga. En el momento en que se sobrepase al periodo concedido, el fletador será responsable por demoras, con la excepción de que si la demora es producida o provocada por el armador o sea de una fuerza mayor o esté cubierta por una excepción en el contrato.

Puede suceder, aunque no es común en la práctica, que surjan circunstancias en las que esta cláusula se estime como en beneficio del fletador. Esta situación se presentó y fue como consecuencia de una huelga en los muelles de Londres; en esa ocasión se transportaba madera de Quebec a Londres y la costumbre de ese puerto era de que el buque debía de contratar a una empresa que proporcionara hombres para la carga y la descarga, estos hombres se declararon en huelga; esto provocó que el fletador reclamara al transportista daños y perjuicios por la demora en la entrega de las mercancías a lo que el armador contestó alegando que con una interpretación correcta del contrato de fletamento se habían establecido los días de plancha existiendo una obligación absoluta del fletador de aceptar la carga conforme a lo pactado. Este conflicto fue solucionado en el sentido de que el tiempo de plancha era una estipulación a favor del fletador con el efecto de obligar al fletante a entregar no menos de lo establecido.

### *a) Antes y después de terminar el trabajo*

Es incuestionable el hecho de que el fletador tiene el derecho de usar todo el tiempo que se le concedió en el contrato para cargar o descargar, por lo que no infringirá la cláusula si pudiendo trabajar con mayor velocidad, retiene el navío durante todo el tiempo de plancha. Aun si no está trabajando, el barco debe permanecer en el puerto en el que se encuentre durante todo el tiempo de plancha, sólo que el fletador se haya rehusado a proporcionar la mercancía, en cuyo caso incurrirá en responsabilidad.

El argumento mencionado, que en parte es decisión del Tribunal Supremo de Inglaterra ha sido tomado como jurisprudencia en situaciones similares, como es el caso en el que un buque se había fletado para el transporte de carbón desde Ardrossan, estableciéndose que se debería cargar en la forma acostumbrada, esto es, en doce días laborables en las minas. Debiéndose sujetar además a la costumbre del puerto; por otro lado, tanto las huelgas y *lock outs* de mineros y otros se tomaron como peligrosos exceptuados. Se quedó entendido que el buque se cargaría inmediatamente y que los días de plancha contarán cuando el navío estuviera listo y haya pasado el aviso de disponibilidad.

El problema se suscitó cuando después de haber pasado el aviso de disponibilidad estalló una huelga que duró siete días por lo que el carbón no se pudo cargar hasta la expiración de los doce días que tenía convenidos, siendo que la carga sólo se llevó dos días de trabajo.

Ante esta situación el armador alegó que el barco debió haberse cargado inmediatamente y que el fletador, quien había esperado varios días hasta que estalló la huelga, debía ser responsable por demoras; a esto el fletador contestó que no había habido días de trabajo entre el estallido de la huelga y la iniciación de trabajo. Este problema fue resuelto por el Tribunal Supremo en el sentido de considerar al fletador como no responsable, puesto que la carga se había llevado a cabo dentro de los doce días que se habían pactado en el contrato de fletamento. De lo anterior se puede concluir:

El fletador no viene obligado a trabajar o a mantener un ritmo medio de carga o descarga en cada uno de los días que le asignan y no es responsable de las demoras o daños por el tiempo perdido, siempre que el tiempo de plancha no haya expirado y no se haya terminado el trabajo.<sup>5</sup>

Una vez concluida la carga, el fletador deberá liberar el buque y presentar los respectivos conocimientos de embarque para que sean firmados, dentro de un tiempo razonable, el cual puede ser de veinticuatro horas o aplicarse los usos del lugar o algún otro periodo, según la legislación y lo pactado en el contrato. Esta obligación se presentará no importando si concluyó o no el tiempo de plancha; su inobservancia hará al fletador responsable por daños y perjuicios por la detención del buque y no por demoras, puesto que éstas solamente son consideradas originadas cuando el barco se encuentra detenido por el fletador con el propósito de trabajar en él.

En estos casos, la cuantía de los daños suele ser la cantidad que el barco pueda ganar por día en esa zona o en las razonablemente accesibles en ese momento, menos las cantidades que haya podido economizar.

<sup>5</sup> B. SUMMERSKILL: op. cit., p. 5.

En la especie es ilustrativo mencionar el caso *Nolisement (Owners) vs. Bunge & Born*. El contrato establecía la carga a razón de un cierto número de toneladas por día, en caso contrario, los fletadores deberían pagar demoras. El capitán debería firmar los conocimientos de embarque al dorso a cualquier tipo de flete que le fuere requerido por los fletadores. El trabajo de carga se realizó en ocho días, diecinueve antes de que concluyera el tiempo de plancha establecido. Los conocimientos de embarque y las órdenes respecto al puerto de descarga llegaron tres días después de terminados los trabajos. El contrato establecía que el fletador podría retener la embarcación veinticuatro horas después de la culminación de la carga. Ante esto el armador reclamó daños y perjuicios por la retención del buque por dos días extras.

La controversia fue resuelta por el Tribunal de Apelación, donde se estimó que el fletador no tenía derecho de retener el buque aunque no hubiese concluido el tiempo de plancha, puesto que tenía la obligación de presentar los conocimientos de embarque en un tiempo razonable y éste según el contrato era de veinticuatro horas, plazo, después del cual estaba ya infringiendo el contrato.

Por otro lado, el fletador, después de concluir con la carga o descarga, según el caso, no será responsable por retrasos, a menos que hayan sido por su culpa, más aún, si las demoras o retrasos resultan del fallo por el armador en asegurar o por hielos o inclusive por infracción al contrato por parte del fletador, si el armador pudo haber evitado las consecuencias, se considera que tanto las demoras como los retrasos recaerán sobre él.

En el caso *Moller vs. Jecks*, un barco llevaba madera y después de descargada y pagado el flete al capitán, el fletador objetó el pago de los derechos portuarios que debían pagarse a la descarga. El capitán pudiendo haberlos pagado y zarpar, se negó a ello por lo que el navío quedó detenido. Al querer presentar el armador reclamación por demoras, ésta le fue rechazada.

## II. AMBITO DE LA OPERACION DE CARGA

Una vez que el navío ya no tiene problemas materiales para zarpar, el tiempo de plancha deja de contar contra el fletador, a reserva de los obstáculos de los que no responde.

Referente a la carga, el tiempo utilizado, se le debe continuar cargando, mientras sigan las operaciones necesarias para acondicionar las mercancías para el trayecto del viaje.

El ámbito de la operación de carga implica todo aquello que se requiere para poner la carga en una posición en que pueda ser transportada, referido esto principalmente a lo que se denomina estibaje.

El estibaje o arrumaje (*stowage* en inglés, *arrimage* en francés) comprende las operaciones posteriores destinadas a colocar la mercadería en el lugar y en la forma que corresponda, teniendo en cuenta su naturaleza, embalaje, puerto a que están destinadas, aprovechamiento del espacio y estabilidad del buque en forma tal de que ellas puedan llegar a destino en el mismo buen estado y acondicionamiento en que fueron entregadas en el puerto de embarque.<sup>6</sup>

Un barco había sido fletado para transportar productos de puertos suecos a Inglaterra, se dañó en el segundo puerto de carga, perdiendo en consecuencia, gran parte de las mercancías transportadas, al producirse esto, la última eslingada de la carga de cubierta había sido puesta ya sobre ella, pero no estibada. Como resultado de la pérdida de mercancías, el fletador demandó al armador por el importe de la carga perdida.

El tribunal emitió su sentencia expresando que como al inicio de la carga el navío se encontraba en buenas condiciones de navegabilidad para recibir y mantener las mercancías y como en el momento del accidente la operación de carga no había concluido, puesto que no se había estibado toda la mercadería, no habiendo por lo tanto, rompimiento de la garantía de buena navegabilidad, por lo que el fletador no tenía derecho a recuperar el importe de su mercancía que se perdió.

El punto medular en esta situación es el no haber concluido la carga, aun cuando el fletador haya alegado que la carga para este efecto significaba sencillamente la recepción de las mercancías a bordo, si la carga se hubiera concluido si se le podría imputar responsabilidad al armador ya que:

Es solamente seguidamente a la carga cuando se inicia la comunidad de los riesgos sobre los cuales se fundamenta la institución de la avería común. . . La doctrina francesa sostiene a tal efecto que el viaje debe reputarse comenzando solamente cuando la nave, después de haber recalado en el puerto de carga haya partido con su cargamento de este puerto el trayecto precedente, constituye así la fase preparatoria del viaje y cuyos riesgos corren a cargo del fletante.<sup>7</sup>

Asimismo habría que decidir si el estibaje forma parte de la operación de carga, puesto que de serlo, el tiempo dedicado a él contaría contra el fletador como tiempo utilizado para la carga.

Con el objeto de calcular el tiempo de plancha, la labor del fletador puede estimarse como una obligación de traer la mercancía al buque o en su caso, retirarla. Es menester que cumpla con su parte, que es referida a la carga o descarga, dentro del tiempo de plancha.

Cuando la mercancía está colocada a bordo, será obligación del armador recibirla y estibarla, salvo convenio expreso en el contrato de fletamento, por el que el fletador adquirirá dicha obligación. La culminación de las

<sup>6</sup> MALVAGNI, Atilio: *Contratos de transporte por agua*; Roque Depalma Editor, Buenos Aires, 1956, p. 216.

<sup>7</sup> A. BRUNETTI: op. cit., p. 148.

obligaciones del fletador en cuanto a la carga no terminada exclusivamente con la carga para los efectos de los cálculos del tiempo de plancha.

### III. ASIENTO ENTRE PUERTOS

Como ya se indicó, el tiempo cargado al fletador para la operación de carga puede incluir además, el tiempo dedicado a la estiba; en realidad se incluirá todo el tiempo que se dedique a la colocación de los efectos en un estado tal, que permita su transportación. A pesar de esto, cuando el buque tenga que realizar varias paradas, esto es, que en su trayecto necesite detenerse en diferentes puertos por así requerirlo tanto la mercancía como el contrato, el tiempo dedicado en el primer puerto de descarga para volver a poner el navío en asiento de buena navegabilidad para el trayecto al segundo puerto de descarga, no contará contra el fletador, a menos que existan circunstancias expresas para tal efecto dentro de la póliza de fletamento.

En caso de que no exista pacto en el contrato, se considera como obligación del fletante el mantener la nave en estado de navegabilidad durante el viaje, por lo que cualquier acto que realiza el capitán o el armador para mantener esa situación no es computable contra el fletador.

Sobre el particular, se ha discutido en la jurisprudencia internacional, si el defecto de estiba constituye una causa de innavegabilidad, los ingleses relacionan el estibaje en la navegabilidad, de donde la innavegabilidad resulta así de la relación entre la carga y el buque, y los norteamericanos se guían por la idea de que el defecto de estiba en cualquier sentido hace innavegable al barco.

Técnicamente, un buque mal estibado cuya estabilidad pelagra, es un buque en estado de innavegabilidad como podría serlo uno mal construido o excesivamente cargado, es decir violando los límites fijados por las líneas de francobordo.<sup>8</sup>

En el caso *Chandris vs. Government of India*, el contrato que los vinculaba y por el cual se transportaba trigo de Argentina a India, contenía una cláusula de asiento de buena navegabilidad, ésta en términos genéricos establecía que cualquier gasto que realizara el armador en el primer puerto de descarga, tanto la enmienda como la descarga y volver a cargar, con el objeto de poner el buque en asiento de buena navegabilidad para poderse dirigir al segundo puerto, debería ser cubierto por el fletador.

Después de haber realizado la primera descarga, hubo un retraso de veintidós horas a consecuencias de poner el buque en asiento de buena navegabilidad.

El armador le reclamó al fletador el pago por gastos, tanto el dinero

<sup>8</sup> A. MALVAGNI: op. cit., p. 174.

utilizado para el pago de la tripulación por horas extraordinarias, como la correspondiente a la pérdida de las veintún horas utilizadas. Uno de sus argumentos fue que dicho tiempo debería computarse como de plancha, ya que era tiempo ocupado en la descarga de la mercancía, y ésta no podía decirse que había concluido hasta que el barco estuviera con un asiento adecuado para continuar la travesía.

El Tribunal de Apelación inglés estableció que el fletador debería pagar la reclamación del armador sólo en lo referente a las horas extraordinarias trabajadas por los tripulantes, mas no por la demora.

#### LA CLAUSULA DE TIEMPO DE PLANCHA Y SU EFECTO

La materia del tiempo de plancha se encuentra dominada por una libertad convencional, la cual se encuentra jerarquizada de la siguiente manera:

- a) La convención de las partes que trata de las reglas suplementarias que se pueden desglosar del acuerdo de las partes y también de los usos; b) La costumbre o uso del puerto o lugar de operación donde se lleva a cabo la carga o descarga; y; c) La regla legal, la cual no será definida propiamente por la Ley sino por los usos marítimos.<sup>9</sup>

En un contrato o póliza de fletamento, el tiempo de plancha pudo haber sido fijado, caso en el cual podrá estar manifestado en forma expresa como en determinados días corridos, o puede ser que dicho tiempo tenga que ser calculado como en cierto número de toneladas por día de trabajo en que el tiempo permita trabajar; también puede suceder que la plancha esté sin especificar, situación que podrá ser contemplada por la expresión que establezca que la carga se facilitará con la rapidez que el buque pueda recibir y estibar, o como en el extremo que sería en aquellas pólizas en las que no se hace referencia alguna a la velocidad de los trabajos de carga o descarga.

El tiempo de plancha será determinado por el armador y por el fletador, y a través de sus agentes de fletamento cuando se han pactado los términos en el contrato. Desde luego deberán tener en cuenta tres factores que serán, sus conocimientos del comercio, los puertos en cuestión y evidentemente el valor corriente del buque en el mercado internacional.

<sup>9</sup> RODIERE. *Op. cit.*, pág. 255.



#### IV. CUANDO EL TIEMPO DE PLANCHA HA SIDO MANIFESTADO EXPRESAMENTE

Ciertos códigos han establecido cifras suplementarias a las ya establecidas. Prácticamente todas las pólizas o contratos establecen el tiempo de plancha. Pero estos establecimientos se hacen de diversas maneras atendiendo principalmente, además de lo ya mencionado, a la capacidad de los motores y disposición del navío (lugar, dimensión, etcétera), pero también deben adoptar las fórmulas que parecen a los redactores de las pólizas-tipo, las mejores para atender las necesidades tanto contractuales como comerciales y adaptadas ya sea a la naturaleza ordinaria de las cargas o a otras razones de preferencia; de esta manera, los contratos que toman por unidad de tiempo el día, la hora o el minuto, van a fijar el tiempo de duración con respecto a las toneladas por hora.

De todas maneras, cualquiera que sea la modalidad adoptada, cuando la cláusula ha sido establecida, el tiempo de duración de la plancha estará fijado por la póliza en una cifra determinada.

En el mismo orden de ideas y habiendo sido fijado el tiempo de plancha se le puede indicar, entre otras formas, con referencia ya sea a días o a horas.

Cuando el tiempo ha sido referido a días, estos pueden ser en función a días corridos o a días de trabajo.

Respecto a días en forma genérica la cláusula puede expresar: "La mercancía será cargada en. . . días y descargada en. . . días",<sup>10</sup> en este caso, frecuentemente se adicionan términos como de veinticuatro horas, de veinticuatro horas consecutivas o veinticuatro horas corridas.

En el caso de que se hayan pactado días corridos, se podrá asentar en el contrato cualquiera de estas cláusulas, sin que sean por ello las únicas ya que existen gran diversidad de contratos:

La mercancía será traída al costado del buque de forma tal que permita al buque tomar las mercancías con su propio aparejo y cargar todo el cargamento en. . . días de trabajo corridos.<sup>11</sup>

Se concederán a dichos cargadores días corridos para enviar la carga al costado del buque y descargarla, pero en ningún caso se les concederán más de. . . días corridos para la descarga.<sup>12</sup>

El tiempo de plancha para la carga no será más de. . . días corridos de veinticuatro horas y la mercancía se descargará en no más de. . . días corridos de veinticuatro horas.<sup>13</sup>

Por último, cuando la referencia en el contrato haya sido a días de trabajo, la póliza podrá contener cualquiera de las siguientes estipulaciones:

<sup>10</sup> GENERAL HOME TRADE CHARTER (c. of s.), 1928 (BRITCON).

<sup>11</sup> UNIFORM GENERAL CHARTER (B.W.S.C.), 1922 (GENCON).

<sup>12</sup> 1890 AZOFF CARTERPARTY.

<sup>13</sup> GENERAL ORE CHARTER-PARTY (B.I.M.C.), 1962 (GENORECON).

“La mercancía será cargada y descargada en no más de. . . días de trabajo en total”,<sup>14</sup> o también: “La mercancía será cargada en. . . días de trabajo”.<sup>15</sup>

En ocasiones el tiempo de plancha puede pactarse con referencia a horas, como sucede en ciertos fletamentos de carbón, de esta manera se puede encontrar en una póliza una cláusula que diga: “El buque será cargado y descargado en. . . horas corridas”<sup>16</sup> o que: “La mercancía habrá de cargarse en. . . horas corridas”.<sup>17</sup>

Es importante mencionar que tanto en uno como en otro caso se debe entender que las operaciones deben realizarse en horas laborables (tanto para días como para horas), de acuerdo a las leyes o usos del puerto, salvo que se hubiera estipulado otra cosa en la póliza.

## V. CUANDO EL TIEMPO DE PLANCHA DEBE CALCULARSE

La cláusula que contempla el tiempo de plancha, puede no fijar con anterioridad el tiempo de duración de la plancha. Este dependerá de la diligencia del capitán del buque y de la rapidez que se le haya dado a la manutención de los motores de la embarcación.

Lo anterior viene a significar que cuando el tiempo para la plancha tiene que ser calculado por la redacción de la cláusula que se estudia, ésta se puede expresar con relación a:

- a) Días, o días de plancha (sin referencia alguna a 24 horas).
- b) Días corridos (sin referencia alguna a 24 horas).
- c) Días de trabajo (sin referencia alguna a 24 horas).
- d) Días de 24 horas o 24 horas consecutivas.
- e) El número de escotillas que trabajen o trabajables y;
- f) Días de trabajo en que el tiempo permita trabajar (sin referencia alguna a 24 horas).<sup>18</sup>

Cuando en el contrato se ha pactado la cláusula del tiempo de plancha referida a días o días de plancha, puede hacerse de la siguiente manera: “Se concederá a los fletadores un día de plancha por cada 500 toneladas cargadas o a prorrata por fracción de 500 toneladas. . . para la carga”<sup>19</sup> o también podrá establecerse que: “La mercancía será tomada al costado por los receptores en el puerto de descarga. . . al ritmo medio de. . . toneladas por día”.<sup>20</sup>

<sup>14</sup> WOOD CHARTER (B.I.M.C.), 1937 (CONTWOOD).

<sup>15</sup> COASTING COAL CHARTER-PARTY (Sailing Ship) c. of s., 1923, (COASTCON SAILER).

<sup>16</sup> COASTING COAL CHARTER-PARTIES (c. of s.), 1920 (COASTCON).

<sup>17</sup> COAL CHARTER (B.W.S.C.), 1921 (BALTCO).

<sup>18</sup> B. SUMMERSKILL: op. cit., p. 16.

<sup>19</sup> SAIGON CHARTER-PARTY (c. of s.), 1938.

<sup>20</sup> EAST COAST COAL CHARTER-PARTY (c. of s.), 1896.

Por otro lado, cuando la póliza de fletamento haga mención a días corridos (sin referencia alguna a 24 horas) la estipulación podrá redactarse, en lo conducente, en los siguientes términos: “La mercancía será cargada al ritmo de . . . unidades por día corrido”,<sup>21</sup> y en otro contrato podrá decir: “El buque será cargado al ritmo de 500 toneladas por día corrido y varios ritmos de descarga para puertos del Canal de Bristol, irlandeses, Londres y puertos holandeses”.<sup>22</sup>

Cuando los contratantes han establecido que el tiempo de plancha irá referido a días de trabajo (sin referencia alguna a 24 horas), las cláusulas pactadas pueden redactarse, entre otras tantas de la manera siguiente:

La mercancía será cargada al ritmo de . . . toneladas por día de trabajo y la mercancía será descargada al ritmo medio de . . . toneladas por días de trabajo.<sup>23</sup>

La mercancía será descargada al ritmo de 40 toneladas por día de trabajo para buques de hasta 200 toneladas de carga; 50 toneladas por día de trabajo para buques de hasta 250 toneladas de carga, y así sucesivamente.<sup>24</sup>

En el supuesto en que las partes no hayan querido contratar haciendo referencia a alguna de las situaciones anteriores lo podrán hacer en relación a días de veinticuatro horas, veinticuatro horas consecutivas y veinticuatro corridas, ejemplificando una de estas formas con el texto que a continuación se asienta:

La mercancía será cargada al ritmo medio de . . . toneladas métricas por día de trabajo en que el tiempo permita trabajar, de 24 horas consecutivas y la mercancía será tomada del costado por los receptores en el puerto de descarga . . . al ritmo medio de . . . toneladas de 1 000 kilogramos por día de 24 horas corridas.<sup>25</sup>

Si el fletante y el fletador han convenido que el ritmo de trabajo se hará en función al número de escotillas que trabajen o trabajables, en el contrato pueden establecer: “La mercancía será descargada por los receptores al ritmo medio de estándar por escotilla trabajable, por día de trabajo en que el tiempo permita trabajar”.<sup>26</sup>

Por último, si los contratantes han establecido en el contrato de fletamento que la cláusula del tiempo de plancha irá referida a los días de trabajo en que el tiempo permita trabajar (sin referencia alguna a 24 horas), podrán establecerla expresando que: “La mercancía será suministrada al buque en el

<sup>21</sup> DANUBE BERTH CONTRACT (c. of s.), 1911 (DANCON).

<sup>22</sup> RIVER PLATE CHARTER-PARTY (c. of s.), 1914 (CENTROCON).

<sup>23</sup> SALT CHARTER (B.I.M.C.), 1947 (SALTCON).

<sup>24</sup> COASTING COAL CHARTER-PARTY (Sailing Ship) (c. of s.) 1923 (COASTCON SAILER).

<sup>25</sup> SOVIET COAL CHARTER (B.I.M.C.) SOVCOAL Y SOVCOAL ATIC).

<sup>26</sup> SOVIET WOOD CHARTER-PARTY (c. of s.), 1961 (SOVIETWOOD).

puerto de carga de acuerdo con la costumbre del puerto a no menos de . . . estándar por día de trabajo en que el tiempo permita trabajar".<sup>27</sup>

Es pertinente hacer la aclaración de que las cláusulas mencionadas, sólo se refieren a la parte conducente de lo que en ellas se ha pactado puesto que, el redactar toda la cláusula resultaría realmente impráctico.

## VI. EL TIEMPO DE PLANCHA SIN ESPECIFICAR

En ausencia de toda indicación en el contrato respecto al punto de partida y de duración de la plancha, ésta deberá ser fijada teniendo en cuenta la función de las estadías, puesto que constituirá el tiempo de duración que se ha otorgado a disposición del fletante para cargar o descargar, habiendo dos condiciones necesarias para hacer, corre la operación, por un lado, que el navío debe estar en el puerto fijado en la póliza y por otro que el buque esté listo para recibir o desembarcar las mercancías.

Cuando el contrato no haya establecido el tiempo de duración de la plancha sino que sólo se limite a mencionar que las operaciones que realizarán tan rápido como se pueda, la cláusula que contemple esta situación podrá interpretarse en el sentido de que el fletante deberá someterse al ritmo del fletador, rehusando que aquel pueda quejarse, ya sea debido a la gran lentitud de las operaciones o a la gran rapidez de ellas; no se le podrá imponer un ritmo anormal de trabajo pero tampoco podrá excusarse por exceso o poco trabajo.

Si la cláusula ha sido redactada en los términos apuntados podrá ser corregida ya que existen estipulaciones que indican un mínimo o fijan un máximo; en el primer supuesto el fletador no podrá imponer al fletante un ritmo de trabajo más acelerado ya que éste podría quejarse si la cifra máxima no ha sido alcanzada; en el segundo caso sería a la inversa, es decir, que el fletante no impondrá un ritmo más rápido que el mínimo indicado.

La situación se facilitará cuando la póliza, después de haber indicado que el navío operará tan rápido como pueda se adicione la fórmula *as customary* o cualquier otra semejante que los pueda situar en medio del uso local.

Evidentemente estas situaciones no son atractivas para los fletantes, ya que la interpretación de ellas será diferente en cada puerto. En cualquier caso el tiempo requerido para cargar o descargar estará condicionado a diferentes circunstancias que no podrán ser juzgadas de antemano, siendo realmente difícil determinar con exactitud si un buque realiza la operación tan rápido como pueda; sobre el particular J. Bes manifiesta que:

<sup>27</sup> BRITISH NORTH AMERICAN (Atlantic) WOOD CHARTER-PARTY (c. of s.) 1914 (BENACON).

Un número fijo de días de plancha para cargar y/o descargar ofrece la ventaja de que los armadores saben exactamente a qué atenerse. Más aún, ellos tienen derecho a premio por demoras después de la terminación del tiempo permitido para cargar y/o descargar, a no ser que los fletadores o consignatarios puedan invocar alguna de las cláusulas exceptivas que les permita el rechazar responsabilidades por el retraso sobre el tiempo permitido por la póliza de fletamiento.<sup>28</sup>

De esta manera, se pueden asentar en un contrato una estipulación bajo las circunstancias aludidas diciendo: "La mercancía sería facilitada con toda la rapidez que el buque pueda recibir y estibar",<sup>29</sup> o expresar: "La mercancía será descargada de acuerdo con la costumbre del puerto con el despacho acostumbrado del buque".<sup>30</sup>

## VII. APLICACION

Las cláusulas del tiempo de plancha arriba citadas muestran que cuando dicho tiempo está expreso específicamente o es calculable, los días se describen de diversas maneras, ya sea como simplemente días o bien como días corridos, días de trabajo, días de trabajo en que el tiempo permita trabajar.

Antiguamente la práctica común se remitía a establecer días sin calificación, amparando la expresión todos los tipos de días, se trabajara o no, por lo que hoy en día es realmente importante que los fletantes, antes de convenir en la cuestión del tiempo de plancha, estén completamente familiarizados con los días y horas y prácticas de cada uno de los puertos adonde pretenden arribar, con el objeto de que puedan tener un cuadro claro de la situación a que se enfrentarán.

### a) Días

A primera vista, el enfoque que se le ha dado a esta expresión tanto en la práctica como en los tribunales, es el de que esta connotación sin más, significa días continuados, de tal manera que no se exceptuarán los días domingos ni los festivos, si no hay costumbre o estipulaciones expresas en el contrato.

Si el contrato determina cierto número de días para cargar o descargar, es de importancia establecer si los medios días deben ser connotados. De una manera ordinaria "un día" equivale a un día calendario, comenzando y terminando a la media noche. El cálculo más simple, con el propósito de de-

<sup>28</sup> BES, J.: *Fletamentos y términos de embarque* (traducción por S. de Uriarte y Larriondo); 3a. ed., Oficina Central Marítima, Madrid, 1964.

<sup>29</sup> BALTIC-ALEXANDRIA WOOD CHARTER-PARTY (B.W.S.C.) 1913 (BALDRIA).

<sup>30</sup> BRITISH NORTH AMERICAN (Atlantic) Wood Charter-Party (c. of s.). 1914 (BENACON).

terminar si el tiempo de plancha ha sido rebasado, es contar cada día calendario, estableciendo el periodo de carga como un día usado totalmente, así las fracciones de principio y del final serán contadas como días completos.

El efecto de la costumbre sobre el particular provocó que en los albores de la navegación contemporánea, se alterara el significado ordinario y el significado de la palabra día. De este modo, tanto en el caso Cochran vs. Retberg como en el Commercial S.S. Co. vs. Boulton, se tomaron los días como días de trabajo, y esto se dio por el hecho de que los tribunales se vieron influenciados, en el primer caso, por la testimonial en la que se presentó contradicción en cuanto si la expresión días significa días corridos o días de trabajo, y en el segundo, por el hecho de que la póliza mencionaba que las operaciones de carga y descarga se realizarán tan rápidamente como el buque pueda trabajar.

#### b) *Días corridos*

Para hacer que los días sean consecutivos, algunas veces es estipulado que los domingos y días festivos sean incluidos en el tiempo de plancha. Pero la forma tradicional es que los días serán corridos; similarmente "correr" será utilizado también para las horas. Días corridos y horas corridas, con términos técnicos que han adquirido en el mundo de la navegación y la interpretación judicial debe ser en relación a estos términos aceptados.

El ilustre maritimista René Rodière ha expresado:

Esta cláusula acusa a carácter fortuito del tiempo de duración consentido por la póliza al fletante. El fletante pondrá a disposición del fletador el navío para cargar o descargar sin tener en consideración si es de día o de noche, días laborables o feriados.<sup>31</sup>

Del carácter tan importante que reviste el tiempo de plancha, se ha creado, como ya se indicó, el término horas corridas (*running hours*), encontrándose también el uso de la fórmula por veinticuatro horas corridas (24 *running hours*), que parece no distinguirse de la primera, más que por el punto de partida de periodos agrupados de veinticuatro horas, siendo este punto de partida el instante donde el tiempo libre (*free time*) ha sido utilizado y no por el comienzo de un día de calendario.

Como atinadamente apunta M. B. Summerskill, "el término 'día corrido' se emplea para distinguir los días sencillos de los días de trabajo".<sup>32</sup> La razón de ser de la denominación corridos es porque son días en los que el

<sup>31</sup> R. RODIERE: op. cit., p. 256.

<sup>32</sup> B. SUMMERSKILL: op. cit., p. 23.

buque estaría corriendo (*running*) en la mar, a no ser por el hecho de que se halla en su puerto de carga o descarga. Evidentemente el término resulta más claro que el de días, de manera lisa y llana.

Resulta oportuno aclarar que cuando la palabra corrido se adjunta o sigue a la de días, cualquier excepción de domingos o festivos, deberá realizarse expresamente o estar realmente justificada por una costumbre; a falta de una u otra el tiempo correrá en perjuicio de los fletadores a menos que la circunstancia de ser corrido sea perjudicada por la incapacidad del buque de cargar o descargar la mercancía.

### c) *Días de trabajo*

Cuando un cierto número u horas son permitidas para la carga o descarga, surge la pregunta de saber si éstas deben ser ininterrumpidas o bien, sólo de carácter hábil, al respecto Hugo Tiberg expone:

Seguramente si la póliza de fletamento contempla que el trabajo será realizado los domingos y días festivos, el armador, siendo obligado a cooperar en dichos días, sería claro de que estos "días no laborables" deben ser incluidos, pero lo importante en esto es que deben ser incluidos en el contrato ciertos días que en condiciones normales no serían laborables.<sup>33</sup>

La expresión se refiere a los días en que se trabaja normalmente en el puerto concerniente, de tal manera que se excluye domingos y días festivos reconocidos oficialmente como tales. El número de horas normales de trabajo depende de la costumbre del puerto, así J. Bes ha manifestado que:

Por lo regular los contratos de fletamento como por ejemplo el "Americanized Welsh Coal Charter Party" estipula que: "El tiempo desde el mediodía del sábado o del día anterior a una fiesta hasta las siete no se contará como días de plancha, a no ser que se use (*unless used*). Si no existe tal condición se contarán como días completos de trabajo los sábados y lunes.<sup>34</sup>

Con el efecto de que no existan malos entendidos, debe decirse que en la mayoría de los países con actividad marítima comercial, el término "días de trabajo", no implica necesariamente un día de ocho horas de trabajo, puesto que las palabras "de trabajo" en la expresión "día de trabajo", es tan sólo una descripción del día en su conjunto que se da para distinguirlo de los días de descanso y festivos; por consiguiente no es un adjetivo que se convierta en que el día de trabajo se calcule, para los efectos del tiempo

<sup>33</sup> TIBERG, Hugo: *The Law of Demurrage* (traducción libre de Daniel Basurto); 3a ed., Stevens & Son, Londres, 1979, p. 383.

<sup>34</sup> J. BES: op. cit., p. 61.

de plancha, como un número de horas más largo o más corto de ocho o veinticuatro horas, toda vez que si se trata del último término y si la costumbre del puerto es de ocho horas, los fletadores no podrán reclamar que tienen derecho a trabajar tres días antes de que se les cargue con un día de trabajo.

La connotación de días de trabajo también ha aceptado el que se le agregue "corridos" y ante este supuesto, normalmente se encuentra en la póliza *Gencon*, donde la cláusula respectiva establecerá que la mercancía será traída al costado del buque, de tal manera que pueda tomarla y cargar toda la mercancía en un determinado número de días de trabajo corridos.

El término días corridos ha sido interpretado en el sentido de eliminar la forma no satisfactoria en que el de días de trabajo excluye los domingos y los festivos. Diciéndose por otro lado también que ambas palabras (de trabajo) sugiere ser un día de trabajo, siendo por consiguiente, la palabra corridos, supérflua, excepto en los casos en que procura resaltar, que a no ser por el hecho de que el buque esté en el puerto de carga o descarga estaría navegando o corriendo por el mar.

#### *d) Días de 24 hrs., de 24 hrs. consecutivas y 24 hrs. corridas*

Un día de trabajo de 24 horas ha sido definido por los tribunales británicos como una medida de tiempo convencional frente a un día natural, que comprende veinticuatro horas que no necesariamente son consecutivas. Para fines de esta definición, un día será considerado como un día artificial compuesto de veinticuatro horas. Las horas vendrían siendo las normales de trabajo en el puerto, haga uso de ellas el fletador o no.

Si por ejemplo, en el puerto donde se están realizando las operaciones de carga o descarga, tiene un día de ocho horas, en el supuesto planteado llevaría tres días naturales y "si alguien se equivoca respecto de esto es responsable de demostrar que el tiempo de plancha es tres veces más de lo que había previsto",<sup>35</sup> suponiendo que no se presente ningún otro periodo exceptuado, para completar un día de trabajo de veinticuatro horas.

En el mismo orden de ideas, los tribunales ingleses han mantenido que cada veinticuatro horas en que se trabaje serán consideradas como un día de plancha, independientemente del hecho de que las horas de trabajo abarquen más días. Así:

Si un día normal de trabajo corre de las seis de la mañana a seis de la tarde, de ello se deduce, que sobre la base indicada, un día de trabajo de veinticuatro horas es igual a los días normales de trabajo.<sup>36</sup>

<sup>35</sup> H. TIBERG: op. cit., p. 338.

<sup>36</sup> J. BES: op. cit., p. 62.



No es necesario mencionar, más aún se hace, que tal condición es muy poco beneficiosa desde el punto de vista del fletante, de suerte que se les suele aconsejar el no aceptar una cláusula en dichos términos, en tal caso deberían hacerlo refiriéndose a horas consecutivas, las cuales vendrían a implicar veinticuatro horas realmente consecutivas ya sea de día o de noche.

Por otro lado, un día de trabajo de veinticuatro horas consecutivas, u horas corridas, será un día de veinticuatro horas realmente consecutivas (valga la redundancia), mismas que incluirán las horas nocturnas, de uno normal de trabajo, en oposición al domingo o al día festivo.

De esta manera en el caso *Turnbull, Scott & Co. vs. Cruickshank & Co.*, un buque que debería cargar y descargar al ritmo de 500 toneladas por día de trabajo de 24 horas consecutivas, tuvo problemas de interpretación y el Tribunal de Sesión Escocés entendió que en cada veinticuatro horas consecutivas, desde el comienzo de la carga o descarga, habían de realizarse dichas operaciones con las correspondientes 500 toneladas, si el tiempo no lo impedía o si no intervenían un domingo o uno festivo. El fletante alegó que un día de veinticuatro horas consecutivas implicaba un día de veinticuatro horas realmente consecutivas, esto es, un día en el sentido ordinario, de tal manera que cada hora contaba desde el momento de disponibilidad para cargar o descargar, hasta su culminación. Por su parte el fletador argumentó que la expresión solamente significaba un periodo artificial de veinticuatro horas en cada una de las cuales el trabajo de carga o descarga se llevaba normalmente, considerándose las horas nocturnas como no existentes. A fin de cuentas el tribunal resolvió el asunto estimando que la interpretación dada por el fletante era la correcta.

De lo anterior siendo concluyente se podría afirmar que la expresión se refiere a 24 horas consecutivas ya sea de día o de noche.

*e) El tiempo de plancha referido al número de escotillas que trabajen o trabajables*

En algunas ocasiones una póliza de fletamento en su cláusula del tiempo de plancha, puede estipular que se realizarán las operaciones de carga y descarga a razón de, por ejemplo, doscientas toneladas por día por escotilla disponible para trabajar. Lo que sucede en la práctica es que los fletadores han establecido el tener derecho a una plancha que se obtendrá dividiendo la mayor cantidad en una de las bodegas por doscientos, mientras que los fletantes asumen la idea de que dicho tiempo debe calcularse sobre la base de las escotillas que verdaderamente sean disponibles y trabajables, puesto que por lo general las bodegas son de capacidades diferentes, terminándose de trabajar primero en una que en las demás.

En el caso *The Sandgate*, la póliza de fletamento establecía el transporte de carbón a San Rosario, estableciéndose que la mercancía sería tomada del

costado por los receptores en el puerto de descarga, al ritmo medio de 125 toneladas por escotilla que trabaje por día. El buque tenía cuatro escotillas y cuando se presentó el problema de interpretación, se rechazó la pretensión del fletante, en el sentido de que las estipulaciones del tiempo de plancha significaban que el barco debería de ser despachado al ritmo de 500 toneladas por día, ya que había una nota marginal que establecía que los receptores no estarían obligados a tomar la mercancía del costado a un ritmo mayor de 500 toneladas por día. El fletante manifestó que había siempre el mismo número de escotillas trabajables, hubiera o no mercancías en ellas.

Una escotilla que trabaje es una escotilla con carga en ella. Independientemente de que se trabajase en ella un día, habría de ser tenida en cuenta en el cálculo cuando había estipulación para un tonelaje medio "por escotilla que trabaje por día".<sup>37</sup>

La expresión "escotilla trabajable", la práctica la ha entendido como obligación del fletador a cargar al ritmo medio manifestado con respecto de cada escotilla que todavía contenga mercancía. Como en el caso de la estipulación "escotilla que trabaje", una escotilla cesa su conteo para los efectos de su inclusión en el cálculo cuando se ha completado.

Con el propósito de evitar malos entendidos, la costumbre marítima ha hecho el hacer preferible el fijar un promedio diario de cargamento sin importar el número de escotillas puestas a disposición de los fletadores, siendo obvio que si todas las escotillas son de la misma capacidad, el pacto que establezca un promedio por escotilla por día será una sutileza innecesaria.

Si el buque dispone, digamos, de cuatro escotillas de la misma capacidad aproximada y se cargan al mismo promedio, la carga será terminada casi al mismo tiempo. Consiguientemente una cláusula que provea que se cargarán "600 toneladas por día" en vez de "150 toneladas por día de escotilla", resolverá también el caso.<sup>38</sup>

#### *f) Días de trabajo en que el tiempo permita trabajar*

Esta expresión tiene el mismo significado que "días de trabajo", con la condición, de que cuando las condiciones adversas del tiempo imposibiliten las operaciones de carga y descarga, caso en el cual no se contarán como días de plancha.

Se ha llegado a afirmar que no es necesario tomar en cuenta a todas las causas de la intemperie para cargar o descargar la mercancía. En el caso inverso sería por razonable admitir que la más mínima lluvia registrada por los

<sup>37</sup> B. SUMMERSKILL: op. cit., p. 44.

<sup>38</sup> J. BES: op. cit., p. 64.

pluviómetros pueda tener efecto sobre el curso de la plancha, hace falta determinar si el grado de intensidad que ha tomado la lluvia es suficiente, pareciendo aceptable el decir que esto será determinado por los usos del puerto.

La dificultad más grande en la interpretación de la cláusula pactada en estos términos, aparece en el caso donde las lluvias tienen lugar durante la noche. Estas precipitaciones (en la mayoría de los casos) no afectan los trabajos de carga o descarga, por lo tanto no hace falta tenerlas en cuenta.<sup>39</sup>

Sin embargo la Corte de Casación ha establecido que sí afectará el trabajo en el caso de que el puerto en cuestión trabaja durante la noche con frecuencia. Por su parte los tribunales británicos se inclinan por establecer que no importa que se den las precipitaciones si se ha pactado la cláusula si el tiempo lo permite (*weather permitting*), a menos que se haya estatuido la estipulación días de trabajo si el tiempo lo permite (*weather working days*).

Sobre la última expresión se puede manifestar que un día de trabajo en que el tiempo permita trabajar es un día en que el tiempo permite llevar a cabo el trabajo, no importando el hecho de que alguna persona lo use; en otras palabras, en cuanto se refiere al tiempo es un día de trabajo.

Como detalle de interés, se dice en algunos contratos que para el objeto de establecer el cálculo del tiempo de plancha, el término en cuestión, debe ser entendido como día de veinticuatro horas consecutivas, si el tiempo lo permite, no añadiéndose nada a los días de plancha por los periodos de mal tiempo que tenga lugar fuera de las horas de costumbre y normales en que se trabaja en un cierto día, a menos que prácticamente se haya ordenado el laborar fuera de aquellas horas en cuyo caso se sumarán a los días de plancha el periodo de mal tiempo. De cualquier forma, la extensión tendrá lugar sólo por las horas en que verdaderamente el mal tiempo impidió cargar.

### CASOS CITADOS

1. NOLISEMENT (OWNERS) vs BUNGE & SON. Año 1917; 1 K.B. 160; 86 L.J.K.B. 145; 115 L.T. 732; 1916-17. ALL E. R. Rep. 734; 13ASP, M.L.C. 524, 22Com. Cas. 135.
2. MOLLER vs JECKS. Año 1865; 19 c.b. (N.S.) 332; 144 E.R. 815.
3. CHANDRIS vs GOVERNMENT OF INDIA. Año 1955; 2 Lloyd's Rep.,

<sup>39</sup> R. RODIERE: op. cit., p. 260.

- 212, en apelación 1956; 1 All E.R. 358; 1956 1W.L.R. 147; 100 s.j. 132; 1956 1 Lloyd's Rep. 11.
4. COCHRAN vs RETBERG. Año 1800; 3 ESP. 121 170 E.R. 560.
5. COMMERCIAL S.S. CO. vs BOULTON. Año 1875; L.R. 10 Q.B. 346; 4L.J.Q.B. 219; 33 L.T. 707; 23 W.R. 854; 3 Asp. M.L.C. 111.
6. TURNBULL, SCOTT & CO. vs CRUICKSHANK & CO. Año 1904; 7 ct. of sess., 5th. Series 265; 42 S.L.R.; 207; 12 S.L.T. 446.
7. THE SANDGATE. Año 1930 p. 30; 99 L.J.P. 49; 142 L.T. 356; 46 T.L.R. 116 1929 ALL E.R. Rep. 585; 18 Asp. M.L.C. 83; LL. L.R. 9; 35 Com. Cas. 221.

## BIBLIOGRAFIA

- BES, J.: *Fletamentos y Términos de Embarque* (traducción por S. de Uriarte y Larraondo); 3a. ed. Oficina Central Marítima, España, 1964.
- BRNCH, Alane: *Dictionary of Shipping International Trade Terms and Abbreviations* (traducción libre de Daniel Basurto González); 2a. ed., Witherby & Co. Ltd. editors, Londres, 1982.
- BRUNETTI, Antonio: *Derecho Marítimo Privado* (traducción por Gay de Montellá); T. III parte 1, Bosch Casa Editorial, Barcelona, 1950.
- BRYNMOR SUMMERSKILL, Michael: *El tiempo de plancha* (traducción por L. Orobón); Oficina Central Marítima, Madrid, 1974.
- MALVAGNI, Atilio: *Contratos de Transporte por Agua*; Roque De Palma Editor, Buenos Aires, 1956.
- RODIERE, René: *Traite General de Droit Maritime* (traducción por Rocío García); T. I, Librairie Dalloz, París, 1967.
- TIBERG, Hugo *The Law of Demurrage* (traducción libre de Daniel Basurto González); 3a. ed., Stevens & Sons editors, Londres, 1979.

## DOCUMENTOS CONSULTADOS

- 1890 Azoff Charterparty.
- Baltic-Alexandria Wood Charter-party (B. W.S.C.) 1913 (BALDRIA).
- British North American (Atlantic) Wood Charter-party (C. of S.) 1914 (BENACON).
- Coal Charter (B. W.S.C.) 1921 (BALTCO).
- Coasting Coal Charter-parties (C. of S.) 1920 (COASTCON).
- Coasting Coal Charter-party (Sailing Ship) (C. of S.) 1923 (COASTCON SAILER).
- Danube Berth Contract (C. of S.) 1911 (DANCON).
- East Coast Coal Charter-party (C. of S.) 1896.
- General Home Trade Charter (C. of S.) 1928 (BRITCON).
- General Ore Charter-party (B.L.M.C.) 1962 (GENORECON).
- River Plate Charter-party (C. of S.) 1914 (CENTROCON).
- Saigon Charter Party (C. of S.) 1938.

Salt Charter (B.I.M.C.) (SOVCOAL Y SOVCOALATIC).  
 Soviet Coal Charter (B.I.M.C.) (SOVCOAL Y SOVCOALATIC).  
 Soviet Wood Charter-party (C. of S.) 1961 (SOVIETWOOD).  
 Welsh Coal Charter (C. of S.) 1896.  
 Wood Charter (B.I.M.C.) 1937 (CONTWOOD).

## GLOSARIO DE SIGLAS

L.J.K.B. y L.J.Q.B.	Law Journal Reports King's Bench Division, since (1822), Law Journal Queen's Bench (U.K.).
L.T.	Lawtime Reports 1849-1947 (U.K.).
E.R. REP.	English Reports.
Asp. M.L.C.	Aspinwall's Maritie Law Cases (U.K.).
COM. COS.	Comercial Cases, 1895 (Current) (U.K.).
C.B. (N.S.)	Common Bench Reports, new series, 20 vols. 1865-65 (U.K.).
W.L.R.	Weekly Law Reports (U.K.).
s.j.	Solicitor's Journal.
W.R.	Warehouse Receipts; Weekly Reports 54 Vols. 1852-1906 (U.K.).
S.L.R.	Scottish Law Reporter.
L.J.P.	Law Journal Report (U.K.).
T.L.R.	Times Law Reports 1884 (U.K.).
ALL E.R.	All England Law Reports 1936.
C. OF S.	Chamber of Shipping.
B.W.S.C.	Baltic and White Sea Conference.
B.I.M.C.	Baltic International Maritime Conference.

