

DIGITALIZACIÓN DE LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE

Florencia Sciarra Marguery

Artículo publicado en MG NEWS – Maritime Newsletter – Octubre 2023

Digitalización de los conocimientos de embarque

En febrero de este año 2023, nueve de las principales navieras del mundo pertenecientes a la Digital Container Shipping Association (DCSA) se comprometieron a convertir el 50 % de sus conocimientos de embarque en digitales en un plazo de cinco años y el 100 % de los mismos para el año 2030.

El anuncio de las nueve navieras pertenecientes a esta asociación terminó de confirmarnos lo que ya sabíamos: el conocimiento de embarque electrónico llegó para quedarse.

Por más de que para algunos todavía el tema genere resistencia, debido a la incertidumbre de lo nuevo, temor a que algún trabajo o servicio se vea resentido, dudas sobre cómo se va a implementar en la práctica, la realidad es que el que no lo adopte queda por fuera. Por lo que considero que deberíamos subirnos el tren, lo más rápido posible para agarrar los mejores lugares, y principalmente poner reglas claras a efectos de crear seguridad jurídica para todas las partes involucradas.

El conocimiento de embarque electrónico trae muchos beneficios; dentro de unos años nos va a parecer increíble que esos documentos recorran el mundo en papel.

Para empezar, ahorra muchos costos. Los documentos se transmiten de forma rápida y segura. Aceleran entonces, no solo el proceso de envío de documentos si no todas las transacciones comerciales. El beneficio no va solamente en la rapidez de intercambiar la documentación, si no que los conocimientos de embarque se pueden endosar y la mercadería venderse y revenderse con mayor rapidez. Al poder intercambiar los documentos de forma rápida, las relaciones comerciales se vuelven mucho más ágiles y efectivas.

Uno de los problemas que se solucionaría, son las cartas de garantía que emiten los Clubes de P&I por la mercadería entregada sin conocimiento de embarque; problema que se da de forma constante cuando los buques llegan antes que los documentos.

Por otra parte, reduce la cantidad de correos electrónicos que se envían entre las partes en el proceso de preparación del documento. Los sistemas informáticos que se utilizan mejoran considerablemente el proceso. Las partes tienen toda la información unificada en un solo sistema, lo que implica tenerla guardada de forma mucho más ordenada y clara. Se puede trabajar desde cualquier lado, porque todo el “paperwork” se hace a través del software. Los sistemas informáticos son mucho más seguros que cualquier sistema de envío por courier.

Y finalmente, trae grandes beneficios al medio ambiente.

¿Cómo estamos con este tema en el Uruguay?

Muchas navieras ya lo están utilizando, como Mediterranean Shipping por ejemplo, que se encuentra sumamente comprometida no solo con la implementación de este sistema sino también con su difusión y promoción.

El problema mayor que tenemos en el Uruguay no es simplemente que la posibilidad de utilizar esta documentación en forma electrónica no esté prevista legalmente, porque

tenemos cantidad de normas que, si bien no refieren a los conocimientos de embarque de forma expresa, pueden utilizarse de forma analógica. El problema es que no tenemos aprobada ninguna norma de origen internacional que nos otorgue seguridad jurídica a través de fronteras.

La seguridad jurídica que se necesita es tanto a nivel nacional como a nivel internacional. Porque los conocimientos de embarque son documentos que viajan de un país a otro, por lo que necesariamente deben tener validez internacional.

Deberíamos contar entonces, no solo con normas jurídicas a nivel local, si no también considerar los Convenios Internacionales que regulan este tipo de documentos.

Uruguay no tiene aprobado ninguno de los Convenios Internacionales de Transporte y dentro de ellos tenemos disposiciones que habilitan la posibilidad de utilizar los documentos de transporte en forma electrónica.

Empecemos con el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Reglas de Hamburgo):

El art. 14 inciso 3 establece “3. *La firma en el conocimiento de embarque podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se emita el conocimiento de embarque*”.

Si bien no prevé la posibilidad de emitir conocimientos de embarque en vía electrónica, ya en esa época se incluía la posibilidad de firmar los documentos mediante algún medio electrónico.

Actualmente, quien regula de forma expresa y detallada esta posibilidad es el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Nueva York, 2008) ("Reglas de Rotterdam").

Dentro de este Convenio, el capítulo 3 refiere en forma completa a los documentos electrónicos de transporte, al empleo y eficacia de los mismos, procedimientos para emplearlos, así como prevé la posibilidad de sustituir el documento de transporte en papel por el electrónico y viceversa. El capítulo 8 regula la emisión de estos documentos, los datos que debe contener, la identidad del porteador, requisitos en cuanto a la firma electrónica, normas referentes a deficiencias en los datos del contrato, valor probatorio de sus datos y demás.

Es un Convenio que si bien tiene sus críticas en muchos aspectos que no corresponde entrar en esta oportunidad, no podemos negar que es muy completo en cuanto a la regulación legal de los documentos electrónicos de transporte.

Tenemos finalmente, la Ley Modelo de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil sobre Documentos Transmisibles Electrónicos. Esta ley fue creada por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, y tal como lo dice su nombre, no es un Convenio si no una ley modelo. Se busca que los países la adopten como ley interna, y de esta forma lograr esa uniformización del derecho que se busca a nivel internacional.

En su material explicativo se explica que lo que se busca con ella es ayudar a los estados a mejorar su legislación sobre el comercio electrónico. Pero además destaca la importancia de tener una ley que sea uniforme para todos los Estados, teniendo en cuenta que las operaciones comerciales se dan a través de fronteras. Por lo que no sería conveniente que cada Estado legisle de forma distinta, podría resultar una traba para las relaciones comerciales. Se busca entonces que los Estados incorporen al derecho interno una ley modelo de origen internacional.

Las características principales que tiene esta ley son las siguientes:

Para empezar, se centra en la transmisibilidad del documento y no en su negociabilidad. Esto es muy importante, porque no regula temas de derecho sustantivo. No ingresa en el análisis del derecho de fondo, si no que solo regula aspectos funcionales. Por lo tanto, entiendo que podría ser adaptada a prácticamente cualquier legislación.

No aplica a aquellos documentos que solo existen en forma electrónica, si no solo a aquellos que necesariamente tienen un equivalente funcional en papel.

Se basa en tres principios: la neutralidad tecnológica, la equivalencia funcional y el principio de no discriminación.

El principio de neutralidad tecnológica refiere a que la ley adopta un enfoque neutral respecto de los sistemas informáticos que se utilicen. Teniendo en cuenta que la tecnología está en constante cambio, tenemos una ley que por ser neutral se adapta perfectamente a los cambios tecnológicos sin necesidad de ser modificada.

La equivalencia funcional refiere a los requisitos que debe contener el documento transmisible electrónico para ser funcionalmente equivalente al documento transmisible en papel, cuando hay exigencias como la firma, la constancia por escrito, o determinar quién tiene la posesión del documento.

A modo de ejemplo, cuando la ley exige que el documento contenga la forma escrita, se entenderá que el requisito fue cumplido *“si la información contenida en el es accesible para su ulterior consulta”* (art. 8). Frente a la exigencia de la firma, se entiende cumplida *“si se utiliza un método fiable para determinar la identidad de esa persona y para indicar la voluntad que tiene esa persona respecto de la información contenida en el documento transmisible electrónico”* (art. 9). Cuando la ley refiera a la posesión del documento, este requisito se va a considerar cumplido si se utiliza un método fiable para *“determinar que ese documento transmisible electrónico está bajo el control exclusivo de una persona”* y *“para identificar a esa persona como la persona que tiene el control”* (art. 11).

Finalmente, el principio de no discriminación refiere a que no se le negarán efectos jurídicos a un documento solo por el hecho de estar en formato electrónico. Asimismo, establece que no puede exigírsele a un documento transmisible electrónico ningún requisito que no se le exija a ningún documento en papel.

La ley incluye una norma de fiabilidad general que proporciona orientación para evaluar la fiabilidad del método o sistema informático que se utiliza para la emisión de los documentos. Pretende que esta norma se utilice para orientar a los jueces cuando existe un conflicto legal frente al cuestionamiento que pueda haber sobre un documento, pero también orientar a los creadores de estos sistemas informáticos.

La ley modelo regula la forma de proteger la singularidad del documento, su integridad, así como la transmisibilidad y posesión de forma segura.

Como todo cambio, es normal que genere inseguridad para quienes vienen acostumbrados durante años a operar con documentos en papel. Pero esta ley resulta bastante amigable y entiendo se adapta a cualquier jurisdicción, al no ingresar en el derecho sustantivo. Incluye un artículo donde se admite la autonomía de la voluntad a efectos de que las partes mediante acuerdo puedan excluir o modificar disposiciones de la ley, siempre que no afecten derechos de terceros. Prevé la posibilidad de quien no quiera utilizar un documento transmisible electrónico, pueda cambiar el soporte y sustituirlo por un documento transmisible en papel, y viceversa. Dice en forma expresa que nadie está obligado a utilizar un método u otro. Esto último es importante porque, tal como dije anteriormente, no todos están preparados todavía para implementar este sistema.

Tal ya manifesté, si bien es necesario regularlo de forma interna, debemos considerar los Convenios Internacionales para tener mayor seguridad jurídica en las transacciones comerciales internacionales. Pero teniendo en cuenta que los Convenios Internacionales (como es el caso de las Reglas de Rotterdam) regulan una cantidad de otros aspectos que refieren al derecho de fondo y que tornan mucho más difícil su ratificación, considero que la adopción de la Ley Modelo sobre Documentos Transmisibles Electrónicos es un buen lugar desde donde comenzar a legislar, sencillo de lograr y mucho más seguro.

Por supuesto (y de la misma forma que los Convenios) es necesario que sea incorporado a la legislación interna de muchos Estados a efectos de lograr la uniformización internacional buscada.

Dra. Florencia Sciarra Marguery