
¿En Argentina, están dadas las condiciones para implementar el conocimiento de embarque electrónico (eB/L)?

Autor: Ignacio Carlos De Paula*

SUMARIO

I. Introducción. Funciones del conocimiento de embarque. II. Marco legal característico y particular. III. Cambio de paradigma. Evolución tecnológica global y la necesidad de un cambio. IV. Conclusiones.

RESUMEN

En este contexto global, la emisión de conocimientos de embarque electrónicos *-electronic bill of lading (eB/L)-* ha adquirido mayor protagonismo y relevancia en el ámbito del transporte marítimo a nivel global. Entre las ventajas de adoptar este sistema electrónico se encuentran la reducción de tiempo y costos administrativos, la prevención de costos de *demurrage* y almacenaje por retrasos en su recepción en el puerto de destino, como así también eliminar el problema del extravío documental, facilitando la corrección o reemplazo, generando una mayor transparencia y seguridad jurídica.

Las transacciones e/BL ya existen y funcionan. Durante los últimos 25 años, varios proveedores han establecido plataformas para intercambiar los e/BL. Si bien alrededor del 2% de todos los BL son digitales en la actualidad, esta adopción demuestra que el proceso ha sido probado y funciona.

Desde nuestro ordenamiento normativo, ya están dadas las condiciones para avanzar en un cambio de paradigma electrónico para los conocimientos de embarque (eB/L).

*Abogado egresado de la Universidad de Buenos Aires (UBA); Especialista en Derecho Marítimo, Portuario y Comercio Exterior, con estudios de posgrado en Asesoramiento Legal de Empresas (UBA), Derecho Marítimo (UBA) y Derecho del Seguro (UCA); Miembro de la Asociación Argentina de Derecho Marítimo; Miembro del Instituto de Derecho Comercial y del Instituto Interdisciplinario del Mercosur ambos del Colegio de Abogados de San Isidro. (ignaciodepaula@cpacf.org.ar).

PALABRAS CLAVE

Transporte de mercaderías por agua. Conocimiento de embarque. Nuevas tecnologías y digitalización (eB/L). Ley de la Navegación. Título valor.

I. INTRODUCCIÓN. FUNCIONES DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

Bien es sabido que el conocimiento de embarque (*Bill of Lading* -B/L-) es el documento tradicional en el Derecho de la Navegación mediante el cual se prueba y/o instrumenta el contrato de transporte por agua. Asimismo, prueba que el transportador recibió la mercadería a bordo del buque o para ser embarcada y constituye título representativo de las mercaderías, probando el derecho del tenedor legítimo del conocimiento para disponer de las mercaderías. Es decir, es el equivalente a la carta de porte en el transporte terrestre y a la guía aérea en el transporte aéreo.

Asimismo, por tratarse de un título de crédito que circula, es emitido a favor de una persona (humana o jurídica) determinada, a la orden, e inclusive al portador. Esto ocurre toda vez que la mercadería transportada puede negociarse en viaje y hasta su despacho final a plaza mediante la transmisión de dicho conocimiento de embarque dependiendo de cómo haya sido emitido.

Puede ocurrir asimismo que, en algunos grandes embarques, como ser de combustible por ej. se despache el buque sin haber sido vendida su mercadería.

En consecuencia, el conocimiento de embarque cumple 3 funciones primordiales a saber:

- 1) Determina el recibo de la carga y la titularidad de la mercadería transportada;
- 2) Instrumenta el contrato de transporte;
- 3) Constituye un título valor representativo de la mercadería.

Veamos brevemente:

Como recibo de la carga: Aquí “sirve en primer lugar de prueba al hecho material (o jurídico) que representa el embarque de la mercancía, esa es su función primera, la que lo ha hecho nacer”. Recordemos que recibida la mercadería y previo a la emisión del conocimiento de embarque, se realiza una entrega que funciona como tenencia provisoria, es decir sin animus domini, contrarrestando en este momento, el clásico aforismo que “la posesión de las cosas muebles vale por el título”.¹

Otra de sus funciones es ser el instrumento del contrato de transporte. Aclaremos también que dependerá si se trata entre un transporte marítimo *liner* o *tramp* para determinar qué tipo de contrato y conocimiento de embarque se utilice en cada caso, sin perjuicio de las generalidades que comprenden a todos los B/L.

Por último, es dable señalar que el conocimiento de embarque resulta ser un título valor de suma importancia para el comercio internacional de mercaderías transportadas por agua, aspecto éste sobre el cual volveremos más adelante.

II. MARCO LEGAL CARACTERÍSTICO Y PARTICULAR

Respecto al régimen legal, la Convención de Bruselas (Hague Rules, 1924) es el instrumento legal ratificado por la República Argentina sobre reglas aplicables a los conocimientos de embarque a nivel internacional, la cual se aplica cuando hay un contrato de transporte y por ende se emite un conocimiento de embarque.

¹ Conf. Simone, Osvaldo Blas, *Compendio de derecho de la navegación*, pag. 360, 2da edición, Ed. De Palma

Dicha convención internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos², establece en su art. 1 definiciones precisas sobre transportador, contrato de transporte, mercaderías, buque y transporte de mercaderías.

Asimismo, en el art. 3, punto 3 se establece lo mínimo que debe indicar un conocimiento de embarque.

Por su parte en nuestro país la Ley de la Navegación 20094, en sus artículos 295 a 307 refiere a dicho conocimiento de embarque (B/L), los cuales, como generalidad, tradicionalmente se han emitido en formato papel.

El art. 298 de la Ley de la Navegación 20094 describe qué debe contener un conocimiento de embarque de forma más precisa a lo indicado por la convención internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos contenida en la Convención de Bruselas ya referida.

Ahora bien, ya a sabiendas que el conocimiento de embarque instrumenta el contrato de transporte y determina la titularidad de la mercadería transportada, también es un título valor (con todas las características propias que dichos títulos poseen) representativo de la mercadería conf. art 1828 del CCyCN.

Asimismo, al constituir un título valor y el art 304 de la Ley de la Navegación dispone que se podrán emitir a la orden, al portador o nominativos. Establece, a su vez que, así emitidos, serán transferibles con las formalidades y los efectos que establece el derecho común. Si se emite al portador, se transfiere por medio de la simple entrega; si es a la orden o nominativo, por medio de endoso; si fuera nominativo no negociable, mediante una cesión.³

Como tal, el conocimiento de embarque -en tanto reúna, las condiciones que prevé el art. 298 de la Ley de Navegación- constituye título ejecutivo de suyo, sin que sea necesario completarlo con documentación extraña a él (arts. 589 de la ley citada y 602 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación).⁴

Es decir, que, si bien el conocimiento de embarque se encuentra regulado por diversos tratados internacionales, como así también por una ley especial (20094), su característica como título de crédito se encuentra contemplado en el Código Civil y Comercial de la Nación como un título valor representativo de la mercadería.

En tal sentido, se trata de un título valor más (como lo es por ej. un pagare, entre otros y respecto a ciertos aspectos característicos) en cuanto a su transmisibilidad y ante una eventual acción de ejecución de este de acuerdo con los códigos de procedimientos locales, sin perjuicio de que podría serle de aplicación específicamente, el Código Procesal Civil y Comercial de la Nación por tratarse de competencia federal en razón de la materia (Derecho de la navegación).

III. CAMBIO DE PARADIGMA. EVOLUCIÓN TECNOLÓGICA GLOBAL Y LA NECESIDAD DE UNA EVOLUCIÓN.

Sentado lo expuesto, me permito señalar que teniendo en cuenta que la entrega del conocimiento de embarque (B/L) produce la tradición ficta de las mercaderías, es necesario que dichos conocimientos de embarque lleguen rápidamente en poder del comprador.

En tal sentido, frente a la dinámica del comercio exterior a través de la navegación y, teniendo en cuenta que el envío de un conocimiento de embarque en formato papel puede demorar entre 7 y 14 días, mientras que la digitalización del sistema para el eB/L, llevaría a realizar transacciones entre 5 a 10 minutos, las ventajas son por demás percibibles. Al respecto, las normas no pueden dejar de considerar los avances

² Dicha Convención fue adherida por nuestro país mediante la Ley 15.787

³ Conf. Chamí, Diego en su obra: *Manual de Derecho de la Navegación*, pág. 675, Abeledo Perrot, 2010.

⁴ *CNCiv. y Com. Fed., Sala II, 20/04/06, Hamburg Sud Sucursal Argentina c. PBB Poli Sur S.A.*

tecnológicos que permiten realizar negocios más ágiles y menos costosos y para ello se debería prescindir de los B/L emitidos en papel, para reemplazarlos con seguridad por documentos electrónicos que facilitarían operaciones comerciales mucho más dinámicas y expeditas (casi diríamos instantáneas).

Frente a estos avances tecnológicos, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) elaboró dos leyes modelos, una relativa al comercio electrónico y otra sobre las firmas electrónicas, que fueron recepcionadas por nuestro país a través del dictado de normativa interna (Ley 25506 y CCyCN).

Con relación al transporte de mercaderías y a los documentos de transporte, la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Comercio Electrónico se refiere a recibos por mercaderías, a la confirmación de haberse completado la carga de las mercaderías y a la transferencia o negociación de algún derecho sobre las mercancías, requisitos esenciales para el funcionamiento de los conocimientos de embarque.

En este contexto actual, ya en varios países funciona el eB/L. Para ello se han establecido estándares digitales de datos y procesos para la presentación de instrucciones de envío y la garantía del conocimiento de embarque (B/L).

Un legislador alemán, en el año 2013, consideró indispensable para permanecer a la vanguardia del desarrollo económico mundial, la digitalización y reconoció para tal fin la necesidad del B/L electrónico al introducirlo como parte de la reforma al código de comercio alemán, indicando que el B/L en papel es equivalente a una representación digital. Maersk e IBM basados en la tecnología *Blockchain* crearon el “eB/L” o Conocimiento de Embarque Inteligente, y han indicado que los costos administrativos podrían reducirse hasta en un 15% del valor de los productos enviados, gracias al seguimiento de los contenedores marítimos con la tecnología *Blockchain* y la eliminación del B/L en soporte papel⁵.

Así, tomando el principio de equivalencia funcional⁶, lo que hace que el conocimiento de embarque electrónico sea legalmente compatible con la ley alemana. El conocimiento de embarque electrónico eB/L representa el equivalente funcional del B/L en papel, sin embargo, el simple escaneo y copia de un B/L de papel tradicional obviamente no es considerado un eB/L.

Vale decir, que las transacciones a través del eB/L ya existen y funcionan mediante varios proveedores como por ej. WAVE BL (utilizada por navieras como MSC, Hapag- Lloyd, Maersk, entre otras y algunos Forwarders) que han establecido plataformas para operar e intercambiar eB/L a través de la ya conocida *Blockchain*. Es decir, mediante cadena de bloques, que es una tecnología de contabilidad electrónica distribuida y compartida que puede registrar transacciones a medida que ocurren entre las partes en forma segura y a prueba de manipulaciones (fraude). Las transacciones en una cadena de bloques suelen ser confirmadas por todos los participantes a través de un “protocolo de consenso” al eliminar la necesidad de depender de un ente central o de terceros para validar transacciones y garantizar la versión única de la verdad para todos, lo que permite rastrear fácilmente las transacciones; creando transparencia ya que cada miembro de la red tiene acceso a los mismos datos, proporcionando un único punto de verdad.

Así, una vez validada y registrada, en una cadena de bloques, una transacción se vuelve permanente; en *Blockchain*, los bloques que contienen las transacciones están matemáticamente “encadenados” en un orden cronológico mediante técnicas criptográficas. Esto permite que todos los usuarios de la red (nodos), mantengan una copia idéntica del libro mayor, al verificar la integridad de la base de datos compartida y al controlar y compartir la totalidad de esta. Ninguna parte puede eliminar o cambiar una transacción unilateralmente. En efecto, *Blockchain* está blindado a cambios no autorizados o manipulaciones maliciosas de quienes integran la red.

⁵ Raman, S.; Patwa, N.; Niranjana, I.; Ranjan, U.; Moorthy, K.; Mehta, A. (2018). *Impact of Big data on Supply Chain Management. Intern. J. Log. Res. App.* 21, 1–18

⁶ *Dicho principio receptado en la Ley 25.506, indica que la función jurídica que cumple un instrumento escrito, la cumple de igual forma un instrumento electrónico a través de un mensaje de datos, sin perjuicio del contenido, extensión alcance y finalidad.*

Ello permite poder firmar y transferir digitalmente documentos originales, como así también nominar y endosar los eB/L para hacerse de la posesión de la carga.

Así, con millones de transacciones procesadas cada día en la industria del transporte marítimo a nivel global, *Blockchain* no solo aumenta la eficiencia en la gestión de datos, sino que proporciona ahorros a largo plazo para las organizaciones dependientes, aún, de la transmisión EDI (Intercambio Electrónico de Datos), al permitir la difusión segura y abierta de la información de sus cargas a nivel mundial.

Por su parte, el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO por sus siglas en inglés), ya ha puesto en marcha la campaña “Compromiso 25 por 25”. Algunos de los mayores cargadores del mundo en el sector de los graneles se han comprometido a mover el 25% de su tráfico marítimo, en al menos un tipo de producto, utilizando conocimientos de embarque electrónicos para 2025.

Según la *Digital Container Shipping Association* (DCSA), organización privada que agrupa a las compañías marítimas en todo lo referente a la digitalización de procesos, informó que la industria logró un acuerdo para digitalizar el 50% de los BL en un plazo de 5 años y en 2030, tener un conocimiento de embarque electrónico completamente estandarizado.

Ello permitiría poder firmar y transferir digitalmente documentos originales, como así también nominar y endosar los eB/L para hacerse de la posesión de la carga.

Actualmente en nuestro país, se sigue exigiendo arcaicamente, en varios puntos aduaneros, la presentación del B/L en soporte papel y con firma ológrafa, a entender nuestro, de forma errónea, so pretexto de lo dispuesto art. 298 de la Ley de Navegación.

Decimos erróneamente, por cuanto, si bien, en nuestra Ley de la Navegación 20094, al momento de su creación, los conocimientos de embarque se emitían y utilizaban en formato papel (recordemos que se trata de una ley de 1972) y, en ese sentido el art. 298 estableció que el conocimiento de embarque debe contener las menciones de “Lugar, fecha y firma del transportador, agente marítimo o capitán”, en la actualidad, debemos tener en cuenta, lo dispuesto por el art. 288 del Código Civil y Comercial de la Nación, el cual establece que: “La firma prueba la autoría de la declaración de voluntad expresada en el texto al cual corresponde. Debe consistir en el nombre del firmante o en un signo. En los instrumentos generados por medios electrónicos, el requisito de la firma de una persona queda satisfecho si se utiliza una firma digital, que asegure indubitablemente la autoría e integridad del instrumento”.

Siguiendo ese mismo orden de ideas, atento que la Ley de la Navegación 20094 en el ya mencionado art. 298 refiere tan solo a “firma” del conocimiento de embarque sin indicarse que la misma sea ológrafa o no; y, teniendo en cuenta que el Código Civil y Comercial de la Nación contempla la validez jurídica de la firma digital, el requisito de firma requerido en la Ley de la navegación 20094 y en el Aviso de Técnica N° 28/2002 de la AFIP se encuentra claramente cumplimentado.

IV. CONCLUSIÓN

Consecuentemente, de acuerdo a una interpretación armónica de la normativa vigente, sumado a los usos y costumbres internacionales que forman parte de una fuente importantísima en el derecho marítimo, y sin perjuicio de complementarlo con alguna mínima, precisa y concisa reglamentación por parte de la AFIP, claramente entendemos que están dadas las condiciones legales y circunstanciales para que el conocimiento de embarque en nuestro país se emitan electrónicamente (eB/L) toda vez que la transmisión de datos electrónicos suplen a los documentos en formato papel y las firmas.

BIBLIOGRAFÍA

Chami, Diego (2010). *Manual de Derecho de la Navegación*. Abeledo Perrot

Código Procesal Civil y Comercial de la Nación.

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/15000-19999/16547/texact.htm>

Convención de Bruselas (1924). Adherida por nuestro país mediante la Ley 15.787 <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/200000-04999/203595/norma.htm>

Hamburg Sud Sucursal Argentina c/ PBB Poli Sur S.A. (20/04/2006). CNCiv. y Com. Fed., Sala II.

Ley de firma digital 25.506 (2001).

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/70000-74999/70749/norma.htm>

Ley de la Navegación 20.094 (1973) <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/40000-44999/43550/texact.htm>

Raman, S.; Patwa, N.; Niranjani, I.; Ranjan, U.; Moorthy, K.; Mehta, A. (2018). *Impact of Big data on Supply Chain Management. Intern. J. Log. Res.*

Simone, Osvaldo Blas (2da edición). *Compendio de derecho de la navegación*. Ed. De Palma