

LA FACILITACION DE PROCEDIMIENTOS PARA LOS DOCUMENTOS UTILIZADOS EN EL TRANSPORTE MARITIMO*

I. ANTECEDENTES

1. En toda transacción comercial, tanto a nivel nacional como internacional, el comprador y el vendedor tienen obligaciones compartidas. El vendedor debe entregar las mercancías y el comprador pagar por ellas.

2. En el comercio internacional los factores separativos, tales como geográficos y políticos, legales y financieros, han dado lugar a una práctica comercial que vincula el pago (ya sea a través de una cuenta abierta, una cobranza documentaria o un crédito documentario regulado por "Usos y Prácticas Uniformes de Créditos Documentarios") con la entrega "constructiva" en lugar de la entrega "efectiva".

3. En este sentido, la entrega "constructiva" se considera efectuada cuando el vendedor entrega al comprador un "documento de transporte" emitido por un tercero que es el porteador de la mercancía. Este documento puede tener un estado legal que le permita transferir la propiedad de la mercancía, o bien puede tener un estado comercial más simplificado, que le otorgue solamente la posibilidad de transferir el control de la mercancía.

4. Antes del desarrollo, desde mediados del decenio de 1960, del transporte de mercancías por contenedores y su consecuente "transporte multimodal", el documento de transporte típico, en situaciones que implicaban el transporte marítimo, era "el conocimiento de embarque negociable", el que poseía la característica de derechos negociables, a través de la transferencia física del documento. Tradicionalmente, ha sido emitido en un juego de más de un "original" del mismo valor, lo que permitía a la primera persona que mostraba un "original", reclamar la mercancía en su lugar de destino.

5. Un "documento de transporte multimodal negociable" en el mismo contexto del "conocimiento de embarque negociable" y también emitido en un juego de diversos "originales" de idéntico valor, fue el producto de un desarrollo documentario natural logrado con el advenimiento del transporte multimodal marítimo de carga contenedorizada (con el transporte terrestre, fluvial y aéreo, anterior o subsecuente al movimiento marítimo y con el transporte de "buques de alimentación" a un "buque marítimo portacontenedores" que opera entre puertos regionales especializados en el rubro).

(Véase *Reglas para los Documentos de Transporte Multimodal UNCTAD/ICC*, Regla 2.6), en que "un documento de transporte multimodal

significa la evidencia de un contrato de transporte multimodal, el que puede ser reemplazado por mensajes de intercambio electrónico de datos hasta donde esté permitido por ley aplicable y que sean:

- a) emitidos de forma negociable, o
- b) emitidos de forma no negociable indicando un consignatario específico).

6. El reconocimiento respecto a la importancia de estos tres tipos de documentos de transporte, en un esfuerzo por simplificar y facilitar los procedimientos del comercio internacional, ha llevado al Grupo de Trabajo N° 4 (WP4) a adoptar la Recomendación N° 12 "Medidas para facilitar los procedimientos de los documentos utilizados en el transporte marítimo" en marzo de 1979.

7. La Recomendación fue dirigida a los "participantes del comercio internacional, incluyendo los armadores, navieros, consignatarios, bancos y compañías de seguros y demás interesados en el transporte marítimo de mercancías" y a los "Gobiernos, organizaciones internacionales vinculadas al tema, así como entidades nacionales de facilitación del comercio", el 14 de junio de 1979, bajo las referencias TRADE/WP4/INF.61 y TD/B/FAL/INF.61.

8. Los puntos sobresalientes de la Recomendación fueron:

- i) Respecto al conocimiento de embarque negociable:
 - a) desalentar su uso innecesario;
 - b) limitar la emisión del número de originales y copias;
 - c) incentivar el desarrollo y el uso de un formato documentario estandarizado;
 - d) incentivar la incorporación del "tipo de letra menuda" en el reverso mediante incorporación (documento de tamaño reducido y reverso en blanco).
- ii) En cuanto a la carta de porte marítimo no negociable, incentivar su utilización con el objeto de:
 - a) evitar problemas de llegada tardía del conocimiento de embarque a su destino, retardando la entrega de la mercancía (con los costos y riesgos adicionales que ello implica);
 - b) facilitar la introducción de lo que era conocido como "procesamiento de datos automatizados" - actualmente es "intercambio electrónico de datos" (EDI).

9. Considerando una posible actualización de la Recomendación N° 12, se han observado ciertas reacciones positivas que se han venido desarrollando desde 1979.

El uso de la carta de porte marítimo no negociable

10. Ha habido una tendencia creciente del uso de la carta de porte marítimo no negociable en las áreas comerciales de Europa, Escandinavia, Norteamérica y algunas regiones del Lejano Oriente.

11. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Desarrollo y Comercio (UNCTAD) ha expresado su apoyo a ese concepto describiéndolo como un "desarrollo importante para la facilitación del comercio" (carta fechada el 10 de enero de 1992 a la Cámara de Comercio Internacional con respecto a la presente revisión de "Usos y Prácticas Uniformes de Créditos Documentarios").

12. El Acta del Transporte Marítimo de Mercancías del Reino Unido, que entró en vigor el 16 de septiembre de 1992, otorga un estado legal específico a la carta de porte marítimo no negociable. La sección 1(3) del Acta define una carta de porte marítimo como:

"Cualquier documento que no sea un conocimiento de embarque, pero que,

- a) sea como tal, un comprobante de la mercancía que abarca o evidencia un contrato por el transporte marítimo de mercancías; e
- b) identifique la persona a la cual la compañía naviera hará entrega de la mercancía de conformidad con el contrato."

(La Sección 1(5) propicia además el desarrollo del EDI y el reemplazo eventual del papel por medios electrónicos, siempre que,

"El Secretario de Estado pueda, mediante reglamentaciones, asegurarse de la aplicación de esta Acta para los casos en que un sistema de telecomunicaciones o cualquier otra tecnología de información sea utilizada para realizar transacciones correspondientes a

- a) la emisión de un documento al cual se aplica esta Acta ...")

13. La Cámara de Comercio Internacional, al contemplar el futuro y su respuesta a proposiciones recibidas de la UNCTAD, los círculos comerciales, bancarios y de transporte, ha incluido en su revisión actual de "Usos y Prácticas Uniformes de Créditos Documentarios" (UCP 500), un artículo que describe específicamente el uso de la carta de porte marítimo no negociable en las cartas de crédito.

14. Las acciones llevadas a cabo por el Comité Marítimo Internacional (CMI) han resultado en la adopción y promulgación de las "Reglas Uniformes de la CMI para la carta de porte marítimo no negociable" (Trade/WP.4/INF.116, TD/B/FAL/INF.116 - con fecha 9 de julio de 1991). A excep-

* Traducción libre del documento de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) *Measures to facilitate maritime transport documents procedures* (ECE/TRADE/190, Ginebra, julio de 1993) referente a la revisión de la Recomendación N° 12, adoptada por el Grupo de Trabajo sobre la facilitación de los procedimientos del comercio internacional.

ción de ciertas jurisdicciones (Francia, por ejemplo), el exportador es la única parte autorizada para dar las instrucciones respecto al contrato de transporte: sujeto a cláusulas de cualquier ley aplicable, el exportador está autorizado para cambiar el nombre del consignatario cuando lo desee hasta que el consignatario reclame la entrega de la mercancía después de su llegada al lugar de destino. Esto ha sido visto como un obstáculo para el uso más amplio de la carta de porte marítimo no negociable. Las Reglas del CMI, sin embargo, (artículo 6, derecho sobre el control) estipula que el exportador puede, en forma irrevocable, renunciar a tal derecho, transfiriendo al consignatario el control mediante una anotación en la carta de porte marítimo en ocasión de su emisión. Uno de los grandes transportistas de contenedores del Reino Unido ya está utilizando la anotación en los términos siguientes:

"Con la aceptación de esta carta de porte marítimo por un banco frente a una transacción de carta de crédito (cuya aceptación el banco confirma a la naviera) el exportador irrevocablemente renuncia a cualquier derecho que implique cambiar la identidad del consignatario de estas mercancías durante el transporte."

(Esta cláusula podría ser usada, con las modificaciones que correspondan en aquellos casos como, por ejemplo, bajo la legislación francesa en que cualquier otra parte interesada, a excepción del exportador, está legalmente autorizada para cambiar el nombre del consignatario.)

Para los casos en que el pago debe ser realizado bajo un crédito documentario, esta anotación es justa tanto para el vendedor como para el comprador. Si los documentos no cumplen con los requisitos establecidos, el pago no se efectuará: el banco no confirmará la aceptación al transportista y el control de la mercancía permanecerá con el vendedor, a quien no se le ha pagado. Si los documentos cumplen con los requisitos, la aceptación será confirmada al transportista, el control de la mercancía pasará al comprador y el pago se efectuará. Su uso aumenta la seguridad de la transacción y es comercialmente apropiado.

El uso del reverso en blanco en el documento de transporte

15. La revisión de 1983 de los artículos 25 b)ii) y 26)ii) de "Usos y Prácticas Uniformes de Créditos Documentarios" (UCP 400), específicamente incentivaron el uso de conocimientos de embarque y de documentos de transporte combinado que estipularon "...algunas o todas las condiciones de transporte por referencia a otra fuente o documento distinto del documento de transporte (documento de transporte de tamaño reducido y reverso en blanco)". La revisión actual, UCP 500, enfatiza la aceptación bancaria de un conocimiento de embarque, documento de transporte multimodal o carta de porte marítimo no negociable que

"aparenta contener todos los términos y condiciones de transporte o sólo algunos de tales términos y condiciones por referencia a una fuente o documento distinto del documento de transporte (documento de transporte de tamaño reducido y reverso en blanco)."

Enfatiza también que

"Los bancos no examinarán el contenido de tales términos y condiciones" (Documento CCI 470 - 37/104 con fecha 17 de septiembre de 1992).

(Hay que tener en cuenta que en ciertas jurisdicciones es necesario comprobar que el consignatario está debidamente informado de todos los términos y condiciones a los cuales el

formulario reducido se refiere. El uso del documento de tamaño reducido para una serie de embarques puede requerir de una aceptación explícita por parte del consignatario.)

Formato normalizado

16. La aceptación comercial general de las ventas y economías logradas al diseñar documentos que se basan en el Formulario clave de las Naciones Unidas, ha traído un amplio grado de normalización del formato de conocimiento de embarque.

Conocimiento de embarque original único

17. Con respecto al concepto de que el conocimiento de embarque debe emitirse solamente en original, existe evidencia de un cambio gradual de raciocinio referente a la reglamentación. Por ejemplo, cuando la UPC 400 de 1983 se refería a la aceptación de "un juego completo de originales al consignador, si éstos son emitidos en más de un original...", la revisión actual, UCP 500, probablemente usará los términos "... un conocimiento de embarque original único, o si es emitido en más de un original, el juego completo emitido como tal..." - enfatizando una preferencia por un solo original, o "un juego completo de 1/1" (véase el documento ICC 470-37/72).

(La legislación francesa requiere por lo menos dos originales, uno de los cuales es retenido por la empresa transportadora y el otro por el exportador. En este caso, el original del exportador es el de importancia dentro del concepto de un original único.)

Requisitos oficiales y obligatorios (para el control de cambios e inspección previa al embarque)

18. Es preciso destacar las reacciones negativas, es decir, el fracaso al actuar en conformidad con la Recomendación.

19. Existe una demanda creciente de documentos comerciales negociables para desempeñar funciones secundarias semifinales. Los procedimientos de control de cambio y de embarque previo y el despacho aduanero se constituyen en ejemplos primordiales. Tales prácticas utilizadas con fines administrativos retrasan el movimiento de mercancías y pueden contribuir a causar una congestión perjudicial en los puertos. Esto ha retardado el uso de la carta de porte marítimo. Sin embargo, para los casos en que se necesitan los documentos comerciales para cumplir con tales requisitos, un documento no negociable servirá tan eficazmente como uno negociable, en especial, un conocimiento de embarque. Las autoridades administrativas deben ser informadas sobre este hecho.

Inercia comercial

20. Aún existen áreas del comercio en que se insiste en la presentación del conocimiento de embarque negociable, sistema a menudo pasado de moda, aunque las mercancías se negociarán una vez que lleguen a su destino. En tales circunstancias, la carta de porte marítimo no negociable es un sustituto efectivo del conocimiento de embarque negociable. Además, su uso evita congestión, posibles cobros adicionales y riesgos para las mercancías en los puertos de destino, donde la carga llega con frecuencia antes de los documentos. Esto puede tornarse una preocupación para los comerciantes con respecto al aumento de los costos, en vista de la discusión actual, en algunos puertos principales, sobre la conveniencia de tratar de evitar la congestión portuaria al fijar cobros punitivos para los casos en que la liberación de la carga sea detenida por un atraso en la llegada de los documentos.

21. Es necesario recordar que, aun obteniendo la carta de indemnización bancaria para asegurar la liberación de la carga sin la presentación del conocimiento de embarque, tales cartas son costosas para la parte comercial interesada e interfieren seriamente en las oportunidades de crédito que el banco pudiera otorgar.

Requisitos de seguridad

22. En el punto anterior está implícita la posibilidad de una creencia comercial y oficial errónea, de que un documento de transporte no negociable proporciona menos seguridad que el conocimiento de embarque tradicional. Desde la perspectiva comercial, el "valor" del documento de transporte está en que asegure la "entrega constructiva" que es comercialmente deseable. Este resultado puede lograrse no sólo por las características legales de "documento de propiedad" inherentes al conocimiento de embarque negociable, sino también por la posibilidad práctica de "transferencia de control" que brinda la carta de porte marítimo no negociable.

23. Desde la perspectiva administrativa, con el fin de cumplir con las exigencias tanto de aduanas como de control de cambios, el conocimiento de embarque negociable y la carta de porte marítimo no negociable logran los resultados deseados igualmente bien: ambos permiten la identificación y el control de las partes comerciales interesadas de las mercancías y de la transacción comercial. (Lo que tanto el comercio como la administración no logran reconocer es que el tipo de documento de transporte —o cualquier equivalente electrónico que pueda reemplazarlo— es menos importante que su autenticidad. Desafortunadamente, como lo demuestra la experiencia actual, documentos de transporte fraudulentos pueden ser emitidos y aceptados como originales. La seguridad no está en el tipo de documento sino en la honestidad del emisor.)

El procesamiento automatizado de datos y el intercambio electrónico de datos (EDI)

24. Desde que la Recomendación Nº 12 fue originalmente preparada, ha habido una revolución en la transmisión automatizada de datos con el auge del intercambio electrónico de datos, conocido como EDI. En 1979, se diseñaron para los exportadores algunos sistemas para usar técnicas de procesamiento automatizado de datos con el objeto de reducir el movimiento de papeles mediante su reproducción por computadora, y facilitar así la producción de documentos de transportes y afines. El EDI del decenio de 1990, sin embargo, es la transferencia electrónica de computadora a computadora de transacciones comerciales y administrativas, que utiliza una norma común para estructurar la transacción o los datos del mensaje. Es más rápido, más eficiente y más preciso que los sistemas de documentos escritos.

EI UN/EDIFACT

25. Esta norma ha sido desarrollada como un estándar internacional en el cual los mensajes EDI se estructuran y se transmiten entre sistemas de información computarizados. Actualmente unos 160 mensajes han sido desarrollados o están en diferentes etapas de desarrollo. De ese total, el movimiento de mercancías es el tema de unos 40 clasificados en tipos que van desde "documentos de transporte" a aquellos que se requieren para la declaración aduanera de mercancías de importación, exportación o tránsito. En la actualidad se piensa en la posibilidad de incorporar datos dentro de ciertos mensajes de "movimientos de mercancías" que les

otorguen una condición contractual parecida a la de los tradicionales documentos impresos en papel que se propone reemplazar.

Negociabilidad

26. El EDI y el EDIFACT originan, sin embargo, un problema. Un mensaje electrónico no puede llevar consigo la característica legal de "negociabilidad" actualmente vinculada con la posesión física de un documento impreso en papel. Como consecuencia, cualquier desarrollo respecto al uso de un documento del cual se elimina la función de negociabilidad, facilitará el reemplazo de datos en papel por el EDI. Esto destaca la importancia de superar la inercia comercial de la tradición citada en los párrafos 20 y 21.

27. Sin embargo, es necesario recordar que en ciertos tipos de transacciones, particularmente en aquellas en que las mercancías cambian de propiedad durante el transporte, puede no ser comercialmente factible prescindir del concepto de negociabilidad. Para superar este problema, existen varias sugerencias que se basan en el concepto de un registro, en el cual el conocimiento de embarque original pueda ser depositado, con derecho a la propiedad de las mercancías transferidas por medio de un mensaje autenticado, único en su género, entre ese registro y las partes comerciales sucesivas interesadas en las mercancías, ya sea directamente o mediante una fianza. El trabajo inicial en esta área ha sido llevado a cabo por:

a) El Chase Manhattan Bank con su esquema *seadocs*;

El CMI con su "Uniform Rules for Electronic Bills of Lading" (Reglas uniformes para el conocimiento de embarque electrónico del CMI), con sus notas explicativas preparadas por el Profesor Ramberg: *L/C Update* - abril de 1991, páginas 21 a 31. Estas reglas no se basan en un concepto de registro centralizado, sino más bien en un concepto de "clave de confidencialidad". Este está destinado a ser operado por una empresa naviera individual, aunque el sistema podría ser operado por un grupo de navieras en base a un registro centralizado.)

b) El Grupo de Trabajo de la Asociación Internacional de Propietarios de Buques Petroleros (INTERTANKO) con su estudio (BS/5.7.90) sobre "Intercambio Electrónico de Datos: ref. Conocimiento de embarque para combustibles", (con "un registro computarizado... una operación comercial independiente, capaz de ser ejecutada por un banco o un consorcio de bancos.... Aunque los bancos parecen ser los candidatos más probables, la operación podría realizarse por cualquier empresa suficientemente prestigiada como para merecer la confianza de todos los participantes...").

c) The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), con su Proyecto multidisciplinario de conocimiento de embarque basado en un "grupo de mensajes diferentes, intercambiados en una secuencia lógica que en conjunto logran la funcionalidad del conocimiento de embarque negociable". ("El proyecto se construye sobre la base de los mensajes EDIFACT, las Reglas de la CMI y las Reglas del UNICID. El Comité Permanente del BIMCO sobre EDI estimó que el concepto de un registro centralizado superaría las dificultades que surgieron de la versión original de las Reglas del CMI. Si el BIMCO, como organización internacional apolítica y de renombre operase un registro en nombre de sus miembros, las navieras no se verían obligadas a desarrollar sistemas costosos y los interesados en la carga estarían seguros de la integridad de las operaciones". Citación de *Una introducción al proyecto de conocimiento de embarque del BIMCO*.)

d) El Comité Nacional sobre Documentación de Comercio Exterior (NCITD) con su propuesta para un "Conocimiento de embarque electrónico", la que considera como "parte controladora" tanto un "participante en el embarque como una empresa de computación o de comunicaciones designada por el exportador" (documento Trade/WP.4/R.710).

Esas "variaciones sobre un tema" representan en su totalidad una ruptura del pensamiento tradicional y se constituyen en desarrollos importantes.

28. Tanto un registro centralizado, en el cual se pueda depositar el conocimiento de embarque original, con derechos a las mercancías transferidas mediante un mensaje autenticado de naturaleza única, como desarrollos técnicos podrían proporcionar resultados finales similares mediante, por ejemplo, la firma electrónica y endoso electrónico. Sin embargo, es necesario contemplar los problemas de costo, seguridad, eficiencia y riesgo (de acuerdo con la condición del registro, ya sea privada, cooperativa o independiente).

Transmisión de documentos electrónicos por EDI

29. Mientras tanto, existen ciertas actividades comerciales en que no sólo se ha aceptado el concepto del documento de transporte no negociable en contraste con el conocimiento de embarque negociable, sino también el reemplazo del intercambio de datos impresos en papel (documentos) por el intercambio electrónico de datos (mensajes). Por ejemplo, se puede hacer referencia al desarrollo escandinavo del "recibo de carga electrónico", equivalente de la carta de porte marítimo impresa en papel. (Véase K. Grønfors, *Cargo Key Receipt and Transport Document Replacement* (1982). Véase también *Carriage of Goods by Sea Act*, 1924, del Reino Unido - párrafo 12.)

Los términos comerciales (INCOTERMS 1990)

30. La evolución en el enfoque comercial se puede observar en la versión más reciente de los INCOTERMS del CCI (publicaciones de la CCI 460 y 461 de 1990) bajo la óptica comercial. La referencia al conocimiento de embarque tradicional ha sido reemplazada por una referencia al "documento de transporte habitual" con ejemplos tales como "conocimiento de embarque marítimo negociable, una carta de porte marítimo o un documento de transporte por vías navegables interiores" —es decir, ya no se requiere que el documento de transporte marítimo sea un conocimiento de embarque negociable.

31. La publicación 460 destaca el hecho que "en años recientes, se ha logrado una simplificación considerable de las prácticas documentarias. Los conocimientos de embarque han sido reemplazados por documentos no negociables similares a los que han sido utilizados por otros modos de transporte aparte del marítimo. Estos documentos son llamados "cartas de porte marítimo", "cartas de porte naviero", comprobantes de carga o variantes de tales expresiones. El uso de estos documentos no negociables es satisfactorio, excepto cuando el comprador desea vender la mercancía durante el transporte mediante la entrega al nuevo comprador de un documento impreso en papel. Para hacer esto posible, no se puede eliminar la obligación del vendedor de suministrar un conocimiento de embarque bajo los INCOTERMS CFR y CIF. Sin embargo, cuando las partes contratantes saben que el comprador no contempla vender las mercancías durante el

transporte, pueden acordar específicamente exonerar al vendedor de la obligación de suministrar un conocimiento de embarque o, alternativamente, pueden utilizar los INCOTERMS CPT y CIP si no se requiere un conocimiento de embarque".

32. Estos INCOTERMS revisados también formulan el concepto de un "mensaje electrónico equivalente" como un reemplazo del documento tradicional impreso en papel. La publicación 461/90 señala que "la solución es obtener un acuerdo de todas las partes interesadas", y esto corresponde al Proyecto del BIMCO relativo a las "Reglas UNICID" las que "establecen las normas para buenas prácticas de intercambio comercial electrónico". Por lo tanto, ellos sirven de "elementos para la construcción de un acuerdo de intercambio".

Acuerdo de intercambio

33. Este tipo especial de acuerdo establece la base contractual legal sobre la cual las partes transfieren electrónicamente datos que se relacionan con un contrato comercial. Tanto este acuerdo, como un anexo técnico o un manual del usuario, podrían incorporar por referencia las condiciones detalladas del contrato de transporte como lo hace, por ejemplo, el documento de transporte tradicional impreso en papel de tamaño reducido y reverso en blanco. Dichos términos y condiciones no son, naturalmente, negociables entre el exportador y la naviera; el concepto de "la letra menuda" del documento sobre papel está influenciado por las leyes nacionales o convenios internacionales apropiados.

(Tanto los bancos como las compañías de seguros, los exportadores y las empresas de transportes pueden tener interés en los documentos impresos en papel. De igual modo, estas partes pueden también tener interés en el mensaje electrónico equivalente y, por tanto, desear conocer el acuerdo de intercambio.)

Sistemas computarizados de compañías navieras y de puertos

34. A pesar de no estar directamente relacionado con el tradicional documento marítimo impreso en papel, la información contenida en el conocimiento de embarque negociable o la carta de porte marítimo no negociable es de interés para otras áreas, en especial, cuando está disponible en forma electrónica.

35. Por ejemplo, el EDISHIP, que ha sido desarrollado por diez de las líneas navieras más grandes, permite a los exportadores transferir electrónicamente información, reservaciones, instrucciones de embarque, valor, naturaleza de la transacción, consignador/consignatario, términos de intercambio, etc. pero sin incluir la emisión del documento de transporte correspondiente o su mensaje electrónico equivalente (véase "EDISHIP - la solución práctica").

36. Ciertos antecedentes anteriormente mencionados son también importantes desde la perspectiva de los puertos, tanto para los casos en que la empresa transportadora emite las instrucciones de liberación, como en situaciones en que existen varios usuarios operando de manera similar. Tal información ya se está intercambiando electrónicamente entre la empresa naviera y el puerto.

(Nótese que en su artículo 4(3), el Convenio de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional de 1991 aún no ratificado, permite el reemplazo de un documento sobre papel por un mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente.)

37. De igual forma, el interés que tienen las autoridades aduaneras en los detalles de una

transacción, los que normalmente no son entregados por el tradicional documento de transporte impreso en papel o por un "mensaje electrónico equivalente", aumenta cada vez más la demanda por el traspaso electrónico de los antecedentes. La información relativa a una transacción particular puede, entonces, ser entregada a otras instituciones que tengan interés en la mercancía, como por ejemplo autoridades sanitarias y portuarias.

38. Cabe hacer un comentario final respecto de la sustitución de un documento de transporte marítimo impreso en papel por un "mensaje electrónico equivalente". Los tres convenios internacionales que se relacionan con los documentos de transporte marítimo, es decir, las Reglas de La Haya, el Protocolo de La Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo se refieren a la emisión de un documento escrito, aunque el Convenio de Hamburgo también contempla la firma a través de cualquier otro "medio electrónico que no sea incompatible con la ley del país donde se emite el conocimiento de embarque". Es necesario, por tanto, disponer de un plazo mayor para la revisión de este aspecto del documento de transporte marítimo.

II. ALCANCE DE LA RECOMENDACIÓN

39. Esta recomendación tiene como objetivo la simplificación, racionalización y armonización de procedimientos y documentos utilizados para comprobar la existencia del contrato de transporte marítimo.

III. CAMPO DE APLICACIÓN

40. Esta recomendación se aplica a los documentos que comprueban la existencia de contratos o compromisos de transporte de mercancías por buque, y los procedimientos relacionados. También se aplica al transporte multimodal como corresponda. No se aplica a los contratos de fletamento pero puede aplicarse a un conocimiento de embarque y documentos similares establecidos bajo contratos de fletamentos.

IV. DEFINICIONES

41. Las definiciones siguientes han sido establecidas para fines de esta recomendación.

Carta de porte marítimo

Un documento no negociable que evidencia un contrato para el transporte marítimo de mercancías, mediante el cual el porteador se hace cargo del embarque de ellas y se compromete a entregarlas al consignatario designado en el documento.

Conocimiento de embarque

Un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento. Constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento según la cual las mercancías han de entregarse a la orden de una persona determinada, a la orden o al portador (Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, marzo de 1978).

Conocimiento de embarque directo

Conocimiento de embarque que hace prueba de un contrato de transporte de un lugar a otro en etapas sucesivas, una de las cuales por lo menos es marítima, y en virtud del cual el porteador marítimo que expide el documento **asume la responsabilidad del transporte de acuerdo con las disposiciones del conocimiento de embarque directo.**

Conocimiento de embarque original

Conocimiento de embarque designado como original.

V. RECOMENDACIONES

42. Teniendo presente todos los comentarios anteriores, se sugiere que las partes comerciales deberían:

i) considerar las ventajas e incentivar el uso de la carta de porte marítimo no negociable en lugar del conocimiento de embarque, cuando no hay transferencia de propiedad de las mercancías durante el transporte (véanse los párrafos 10 a 14 y 20);

ii) considerar las desventajas que implica la utilización de un conocimiento de embarque negociable, cuando no es esencial para la transacción comercial, y sus consecuentes desventajas de costo y riesgo para efectuar la liberación de las mercancías en destino contra una carta bancaria de indemnización, en ausencia de un conocimiento de embarque original (véase el párrafo 20);

iii) ver con agrado la tendencia de los porteadores a incorporar los términos y condiciones del contrato de transporte (la letra menuda en el reverso del conocimiento de embarque) solo por referencia (documento de transporte de tamaño reducido y reverso en blanco), destacando que tales términos y condiciones no son negociables excepto, tal vez, en los casos de un contrato de fletamento, y son influenciados por los convenios internacionales que correspondan (véase párrafo 15);

iv) exigir un conocimiento de embarque negociable —o su equivalente electrónico (véase el párrafo 27)— solamente en casos en que las mercancías cambien de propiedad durante el transporte, habida cuenta de las posibilidades otorgadas por los esquemas de registro mencionados en el párrafo 27, y considerando que este concepto aprovecha los beneficios del EDI y goza de una reputación suficientemente interesante tanto para el comercio como para las autoridades administrativas (véase también el párrafo 20).

v) considerar la conveniencia, como medida contra el fraude, de requerir un documento de transporte marítimo impreso en papel emitido en un original único (véase el párrafo 17).

43. A su vez, las autoridades administrativas deberían:

i) reconocer la posibilidad de que las necesidades administrativas o requisitos obligatorios (incluyendo aquellos previstos en las leyes nacionales y convenios internacionales) sean cumplidos por la carta de porte marítimo no negociable en lugar del conocimiento de embarque (véanse los párrafos 19 y 22);

ii) considerar la posibilidad de formular una legislación que permita el reemplazo de un documento de transporte marítimo sobre papel por un mensaje electrónico equivalente (véase el párrafo 12).

44. Tanto las partes comerciales como las autoridades administrativas deberían reconocer las ventajas ya sea respecto de los documentos de transporte impresos en papel o los "mensajes electrónicos equivalentes", del uso de la recomendación N° 8 del Grupo de Trabajo N° 4 "Metodología de Código de Identificación Única (UNIC)" cuyo propósito es simplificar los procedimientos del comercio ofreciendo a su vez mayor seguridad.

NACIONES UNIDAS

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

Comisión Económica para América Latina y el Caribe
Unidad de Transporte
Facsimile: 5622080252-2081946, Télex: 340295 (UNSTGO CK)
Casilla 179-D
Santiago de Chile

02082:FAL

CLO

IMPRI
VIA A

JEFE
OFICINA DE PLANIFICACION
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
AMUNATEGUI 139, PISO 3
SANTIAGO
CHILE