

El futuro del transporte internacional pasa por adopción del BL

El **Bill of Lading** (BL) es uno de los documentos más importantes en una transacción internacional. Seas el exportador o el importador, y se trate de un envío de transporte marítimo, el **BL** representa el contrato de transporte.

Para ser más específicos, el **Bill of Lading** es un documento que sirve como evidencia del contrato de transporte entre el expedidor y la naviera.

Este es emitido por la naviera o su agente y en él se hace constar que se ha recibido la mercancía para ser transportada al puerto de destino a bordo del buque indicado, además de las condiciones acordadas entre el vendedor y el comprador de la mercancía.

En un **Bill of Lading** queda registrada información esencial e importante de la transacción tales como:

- Tipo de mercancía transportada
- Vendedor o exportador
- Buque en el que será transportada la mercancía
- Compañía naviera que brindará el servicio
- Número de Bill of Lading
- Transitario

- Expedidor
- Consignatario, etc.

Además de servir como contrato de transporte, la definición del **Bill of Lading** también cubre otras dos importantes funciones: sirve como recibo de las mercancías y como título de propiedad de las mismas.

Los procesos logísticos en el comercio exterior en el mundo año a año se han ido desarrollando para que sean más fáciles y fluidos para los usuarios y para las autoridades aduaneras.

En el ámbito empresarial, la logística ha ido evolucionando con la historia y ha ayudado a tener el producto justo, en el sitio justo, en el tiempo oportuno y al menor costo posible.

En ese sentido, no es de extrañar que con la llegada de la era digital se hayan querido llevar a la red la mayoría de procesos que antes eran en papel y el **Bill of Lading** definitivamente es uno de los tantos que están en la mira.

Desde los primeros esfuerzos para digitalizar los conocimientos de embarque (**BL**) a finales de los años 90, la promesa de un conocimiento de embarque electrónico (eBL) para la industria del transporte de contenedores sigue siendo difícil de alcanzar.

De hecho, TradeLens, una plataforma de cadena de suministro abierta y neutral respaldada por la tecnología blockchain,

llega incluso a llamar a un estándar **eBL** el “Santo Grial del comercio mundial”. Y, es que, al igual que el Santo Grial, existen una serie de obstáculos en el camino para alcanzarlo.

No obstante, para todos aquellos cuyo negocio se basa en obtener un conocimiento de embarque de principio a fin, el esfuerzo merece, qué duda cabe, la recompensa.

La eliminación del papel de la transacción de envío hará que todos los aspectos del envío de contenedores comerciales sean mejores, más rápidos, más baratos, más seguros y respetuosos con el medio ambiente.

A pesar de la falta de un enfoque estandarizado para la digitalización, algunos operadores y proveedores de soluciones han seguido avanzando con iniciativas de **eBL** patentadas, aunque a una escala limitada.

Pero, como recientemente señaló **André Simha**, director Global Digital e Innovación de MSC y presidente de Digital Container Shipping Association (DCSA):

“La situación de la COVID-19 está poniendo en primer plano las fortalezas centrales de un eBL estandarizado. La carga en los puertos no se puede bloquear debido al papel que se atasca en otros lugares debido a los retrasos en el transporte aéreo causados por la pandemia”.

Ahorros potenciales del eBL

En un esfuerzo por comprender completamente el beneficio de digitalizar el **Bill of Lading**, la DCSA llevó a cabo un ejercicio de modelado financiero para cuantificar los ahorros de costos potenciales para cambiar de papel **BL** a **eBL**.

Cabe señalar que la complejidad inherente al uso de **BL** significa que el costo real del proceso para un solo BL puede variar ampliamente.

No obstante, su investigación derivó una comparación que indica que el costo total de procesamiento de facturas en papel es casi tres veces mayor que el de las eBL.

A una tasa de crecimiento económico global del 2,4% hasta 2030, según lo pronosticado por la **Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OECD**, por sus siglas en inglés), se estimó que la industria puede potencialmente ahorrar más de US\$ 4.000 millones por año si se logra una adopción del 50% de **eBL**.

Como un antecedente exitoso en la digitalización de documentos de transporte podemos citar el caso de la International Air Transport Association (IATA), la cual introdujo el e-Air Waybills (e-AWB) para transporte aéreo en 2010.

En la actualidad, la adopción de e-AWB supera el 68%.

En ese sentido, si se comienza a estandarizar **eBL** ahora, existen razones para creer que una tasa de adopción del 50% es factible para el 2030.

Barreras para adaptar el eBL

¿Qué tiene que suceder para permitir la adopción masiva de una **eBL** estándar de la industria del comercio exterior en el envío de contenedores, y por qué esta adopción es posible ahora cuando la promesa nos ha eludido durante veinte años?

Tres factores principales impulsan la adopción, mientras que los obstáculos en estas áreas que han frenado la industria, según el estudio de la Digital Container Shipping Association, están en camino de resolverse o tienen un camino hacia la resolución.

1. TECNOLOGÍA ROBUSTA

Lograr la aceptación de la documentación electrónica para algo tan crítico como el conocimiento de embarque requiere mantener la integridad y singularidad del documento a medida que avanza en la cadena de suministro.

En el pasado, las limitaciones tecnológicas lo han dificultado en un formato digital, en parte debido a las propiedades negociables del **BL**.

Sin embargo, las nuevas tecnologías como la tecnología de contabilidad distribuida (DLT), peer-to-peer y blockchain ofrecen soluciones potenciales para eliminar el riesgo de un solo ataque o falla catastrófica que comprometa la integridad y singularidad del eBL.

2. REQUIERE ACEPTACIÓN

Las preocupaciones sobre la aplicabilidad legal también han sido un obstáculo para la adopción generalizada del eBL.

No todos los gobiernos tienen disposiciones para un formulario electrónico.

Muchos de ellos requieren papel, y la falta de un lenguaje y definiciones estándar de la industria les ha hecho imposible “sellar” un reemplazo electrónico.

Pero también se está avanzando en esta área, y se está acelerando como resultado de la crisis sanitaria y económica originada por la pandemia de la **COVID-19**.

Varios miembros de la DCSA han informado de un fuerte aumento en la adopción de eBL en un esfuerzo por mantener el comercio en movimiento.

Además, el International Group of P&I Clubs (IGP & I), que

proporciona un seguro de indemnización a alrededor del 90% del tonelaje oceánico del mundo (fuente: IGP & A Annual Review 2018-2019), ha acelerado el paso en la aprobación de proveedores de soluciones eBL, agregando dos nuevos proveedores, lo cual eleva a seis el número de estos (entre estos podemos citar a essDocs, Bolero, eTitle y edoxOnline).

Una vez que es aprobado uno de los sistemas de los proveedores por IGP&I, si un transportista se ve expuesto en un conflicto legal con algún embarcador, esta institución lo cubrirá.

3. COLABORACIÓN ABIERTA

Para que cualquier tecnología robusta, como blockchain o libro mayor digital, entregue de forma segura una **eBL** de un extremo a otro, es necesario que existan estándares de transmisión y modelo de datos.

Si todos los que tocan la **eBL** utilizan el mismo formato de datos y estándares de comunicación, se puede transportar sin problemas independientemente de las relaciones preexistentes entre las partes interesadas.

Los estándares digitales permitirán la interoperabilidad entre todas las partes interesadas, como proveedores de sistemas, transportistas, transportistas, bancos y reguladores.

Diferentes partes pueden participar en una transacción siempre que hayan implementado los estándares.

Una vez que esté disponible una **eBL** estándar, también será más fácil para los reguladores, bancos y aseguradoras aceptar la eBL como una alternativa viable a un BL en papel.

Es importante señalar que el **BL** es solo uno de los varios documentos que deben implementarse en formato electrónico para llevar la digitalización completa a la industria de contenedores.

Dicha digitalización beneficiará a todas las partes involucradas: los usuarios verán una experiencia significativamente mejorada; los reguladores, y especialmente las autoridades aduaneras, se beneficiarán de una mejor focalización; los portacontenedores serán más eficientes; y los proveedores podrán vender sus soluciones a muchos más participantes de la industria.