

Ley Modelo de UNCITRAL Sobre Comercio Electrónico

LEY MODELO SOBRE COMERCIO ELECTRONICO

LUIS COVA ARRIA

LUIS COVA ARRIA & ASOCIADOS, CARACAS

El tema que me han asignado es un tema que hice una presentación muy breve en la reciente conferencia que se celebró el mes pasado en Amberes, del Comité Marítimo Internacional. El tema está muy en el tapete, está muy de moda, podríamos decir, por el impacto que en el comercio está produciendo, valga la redundancia, el comercio electrónico.

Actualmente, y sale en una noticia de prensa ayer, se está celebrando en Bonn, Alemania, una conferencia donde hay aproximadamente 40 Ministros de Finanzas, de Economía, de los principales países del mundo, donde se está tratando el tema del Comercio Electrónico, cómo impulsar, fundamentalmente, lo que se llama en el argot vulgar, el Internet, o sea, un poco darle el apoyo legal a este tema.

Desde el año 60 para entrar un poco en el tema, las Naciones Unidas se ha dedicado a facilitar los procedimientos del comercio internacional, agilizando trámite y reduciendo requisitos, excesivos, como bien lo ha apuntado en su obra sobre Derecho Marítimo y Comercio Exterior, el profesor y dilecto amigo, José Domingo Rey, aquí presente. De allí, que desde los comienzos de los años noventa, ante esta actitud que tenía desde ese año las Naciones Unidas, se presentó la circunstancia de que el Comité Marítimo Internacional aprobó en París la llamada Reglas sobre el Conocimiento de Embarque Electrónico. Estas Reglas, llamadas Reglas de París del 90, son unas reglas de carácter voluntario y que se aplicarían únicamente en el caso de que las partes estuviesen de acuerdo en aplicar las Reglas, era una forma de darle por vía contractual validez a los acuerdos por las cuales las partes entrarían a negociar dentro de un ambiente electrónico.

Sin embargo, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, NUDMI serían las siglas en español, pero mejor conocidas por sus siglas en inglés EDI y así lo vamos a seguir pronunciando de ahora en adelante, a través de esta Comisión creó un grupo de trabajo. Este grupo de trabajo vino preparando, desde los años 90 una especie de normas que finalmente se acaban de aprobar junto con su guía de implementación, que se llama la Ley Modelo sobre Comercio Electrónico. Esta Ley Modelo lo que trata es darle vigencia legal o

valor legal a todos estos acuerdos que se hacen dentro de un ambiente electrónico.

Para la redacción de esta Ley modelo UNCITRAL llamó al Comité Marítimo Internacional y conformó un grupo conjunto y este grupo conjunto tomó en cuenta las Reglas de París. Aparte de las Reglas de París, tomaron en cuenta unos programas de computación conocidos también con sus siglas en inglés software en mejor forma, y estos programas de computación habían sido redactados por una organización que se llama Vinco. Estos programas de computación eran para ser utilizados por pequeñas empresas de navegación, porque ya las grandes empresas, empresas de un gran volumen, utilizan sus propios programas, porque son programas exclusivamente diseñados para esa empresa nada más. En cambio, éste era un sistema de software que sería empleado por varias empresas y que sería una idea de buscar un poco de un patrón más universal.

Aparte de eso, en Europa y la Comisión Europea, trató de obtener una especie también con la ayuda de implementación de las Reglas de París, un proyecto que se llamó Proyecto Bolero, Bolero significa nada más Billing of lading for Electronic ... (inaudible). El Proyecto Bolero todavía está siendo trabajado dentro del grupo europeo, pero ha sido muy importante porque no es más que una forma de implementación voluntaria digamos de práctica ensayística, porque todavía está en proyecto de ensayo de cómo trabajar en un sistema de ambiente electrónico.

Hay varios problemas que se han planteado y nada más que quiero mencionarlo, porque sería muy largo enumerarlos todos, pero sobre todo las personas que están aquí que han manejado, como por ejemplo el Capitán y doctor abogado Sigifredo Ramírez, que conoce mucho este tema porque ha sido una persona que llegó a altas posiciones o es todavía persona asesora de la Flota Mercante Grancolombiana en Colombia, van a entender un poco y se darán cuenta que los conocimientos de barcos embarques electrónico no son similares a los conocimientos de embarque que actualmente conocemos, se basan en siglas electrónicas y uno de los problemas que se presenta, es que no tiene como un conocimiento de embarque usual, que hemos conocido, de papel, tiene en la parte de atrás las condiciones generales, sino que las condiciones generales de este conocimiento de embarque, se van a indicar en esa forma electrónica, referido a una base de datos.

Ahora, se pregunta, qué valor legal tiene una cosa, sobre todo para derechos de terceros, que está no dentro del propio documento en sí, aunque sea electrónico, sino haciéndose una referencia a una base de datos, y las siglas que aparecen son prácticamente distintas a los que nosotros conocemos como un documento de papel.

Es interesante también mencionar, que aparte de esta labor que venía haciendo UNCITRAL, lo cierto es que la comunidad internacional, y fundamentalmente la Cámara Internacional de Comercio de París, tomó en cuenta que había algo nuevo que hay que tomar en cuenta y que había que hacer referencia y en dos de sus obras más conocidas de trabajo, de recopilación de la Lex Mercator Internacional, que son los Incoterms de 1990 y las Reglas y Usos Relativos a Créditos Documentarios del 93, que están muy en boga, reconocieron en su articulado el uso de los mensajes electrónicos, en lugar de lo descrito o de documentos que constante de papel.

Volviendo entonces otra vez al proyecto de la Ley Modelo, este proyecto de la Ley Modelo, tiene estos problemas que les he mencionado y finalmente como les dije, recientemente aprobado en adición a la Ley en sí, algo que es muy interesante que es la guía para su implementación, para su ejecución, la guía es realmente una especie que podríamos llamar en nuestro sistema de derecho, una Exposición de Motivos, pero es más que una Exposición de Motivos, es una explicación de cada artículo y por qué se llega a cada artículo. Voy a tratar de ser bastante breve en un pequeño análisis de esa Ley Modelo.

La Ley Modelo consta de dos partes, la primera parte está constituida por 15 artículos y la segunda parte nada más que por dos artículos. En la primera parte se establecen los principios generales, con el fin de dar un soporte legal al comercio electrónico en aquellos países donde se promulguen las leyes modelos. Estos serían extremadamente útiles, por ejemplo, para darle el apoyo legal a las Reglas de París de 1990. Sin embargo, estos artículos no tienen una aplicación directa al comercio marítimo, pero son esenciales para el comercio marítimo, si el comercio marítimo se quiere realizar en un ambiente electrónico.

En la segunda parte del proyecto de Ley, compuesto de dos artículos, se refieren al transporte de mercancías, y se refiere en el transporte de mercancías en general a todo tipo de transporte de mercancías, no únicamente el transporte marítimo, cualquiera que sea el medio que se utilice para el transporte.

Volviendo otra vez entonces al Capítulo 1°, contiene las provisiones generales, ámbito de aplicación, definiciones, interpretación y modificación mediante acuerdos. La característica principal de este articulado general, es que introduce la palabra "mensaje de datos", así lo introduce, es una palabra que nada más es nueva, es un término jurídico que se quiso utilizar para identificar lo que es un mensaje en un ambiente electrónico, se ha podido utilizar únicamente la palabra mensaje o la palabra aviso, pero bueno, a lo mejor no hubiera tenido el contexto, no se hubiera entendido qué significaba esto y se quiso dar una expresión que

significara un poco lo que se hace dentro de un ambiente electrónico y se habló entonces de "mensaje de datos".

La modificación mediante acuerdo, está diseñada para facilitar la libertad del contrato, la interpretación para incitar a los eventuales usuarios e intérpretes de la Ley Modelo, para que tenga una mente amplia en su aplicación e interpretación, dado su origen internacional.

El Capítulo 2° se refiere a la aplicación de los requisitos legales de los mensajes de datos, comenzando por su reconocimiento jurídico, me refiero al Capítulo 2° de la primera parte, al señalar que no se le negará efectos jurídicos, validez o fuerza probatoria al mensaje de datos, por la sola razón de que casualmente está siendo conformada por un simple mensaje de datos. Este reconocimiento evidentemente es necesario, si queremos darle una base legal, un soporte legal a este comercio electrónico, tenemos que darle un soporte legal al mensaje de datos, no se le puede admitir que se niegue validez, estamos hablando que se niegue ante un Tribunal, ante una Corte de Justicia o ante las partes, no pueden negar la existencia de un contrato por el simple hecho de que el contrato está evidenciado en un mensaje de datos.

Otro punto interesante de esa parte primera, es lo que se ha llamado la equivalencia funcional. ¿Qué es la equivalencia funcional? La equivalencia funcional es realmente tratar de poner dentro del ambiente electrónico, dentro de estos mensajes de datos, una equivalencia que sea igual a las funciones que se producen o que se logran con el documento de papel, con el documento evidenciado o que conste de papel. Es difícil, pero eso fue lo que trató la Comisión redactora de las Naciones Unidas, de UNCITRAL, de esta Ley Modelo, buscar la equivalencia funcional. Vamos a ver cómo podemos lograr la equivalencia funcional.

En las Reglas de París de 1990, se trató de lograr la equivalencia funcional, mediante el uso de ciertos conceptos jurídicos aceptables en materia de obligaciones, como por ejemplo, el principio del reconocimiento o del consentimiento tácito, que es un poco similar a la doctrina anglosajona llamada del "stoppel". ¿Qué es esto? Es sencillamente que si una persona comenzaba a negociar en un ambiente electrónico, después que comenzaba esa negociación electrónica, él no podría decir que él no acepta o desconoce al que se había llegado, porque estuviese en un ambiente electrónico, simplemente porque hubo de parte de él, que se podría probar, una aceptación tácita, un consentimiento tácito a realizar en ese ambiente la negociación de que se trate. Es un poco parecido a esta teoría, quizás con una aplicación más estricta en el sistema anglosajón del stoppel. Pero por supuesto, esto es una teoría muy difícil de aplicar

en muchos casos, no todos los países incluso aceptan el principio del consentimiento tácito, incluso en los países anglosajones, no todos los países anglosajones aceptan el concepto del stoppel, y entonces habría que ver hasta qué punto, este sistema de las Reglas de París, podría tener una eficacia universal.

Otro punto interesante, que trata de aplicar la Ley Modelo, es el principio de la regla de la mejor prueba o la "best evidence rule". ¿Qué significa esto de la regla de mejor prueba? Esta regla es aquella en la que dice que no se dará aplicación a regla alguna de la prueba que sea óbice para la admisión como prueba de un mensaje de datos, por razón de no haber sido presentada en su forma original, de ser este mensaje la mejor prueba que quepa razonablemente esperar de la persona que la presenta.

Es también claro, ustedes lo pueden entender, que esta teoría de la regla de la mejor prueba, no es admitida en muchos países, y evidentemente, sobre todo con los derechos de terceros, imagínense un documento de embarque electrónico que ha sido transferido a un tercero, qué validez tiene ante ese tercero cualquier acuerdo previo que hayan llegado las partes y cómo se le puede imponer a ellos de decirle, no, la única prueba que tengo de esto es que existe en un mensaje de datos, hasta qué punto un juez puede admitir esto. Ya esto lo podemos mencionar más adelante. Y este tema era el asunto importante del mensaje de datos.

El Capítulo 3° de la primera parte de la Ley Modelo, se refiere a la formación y validez de los contratos a través de los mensajes de datos, su reconocimiento por las partes, su atribución, su acuse de recibo y su tiempo y lugar de envío y recepción. Mientras que estos artículos no establecen normas directas, ni necesariamente aplicarle los conocimientos de embarque electrónicos, podrían ser útiles para definir los derechos y responsabilidades que nacen de los mensajes de datos, a los efectos de la aplicación voluntaria de las Reglas de París del CMI.

La segunda parte de la Ley Modelo, que quizás es la que nos puede interesar más al Derecho Marítimo, al Derecho del Transporte en general, porque como les dije la segunda parte no se refiere únicamente al transporte marítimo, sino a todo tipo de transporte, está dirigido a la regulación del comercio electrónico en áreas específicas y ha comenzado en ese artículo 16 y 17, porque la Ley Modelo está inconclusa, la Ley Modelo todavía no la ha terminado el grupo de trabajo de UNCITRAL. Pero para lo que nosotros estamos comentando, los primeros artículos especiales, que es la segunda parte, es sobre el transporte de mercancías.

En el artículo 16, son dos artículos nada más de consta la segunda parte, se describen y especifican los diversos actos regulados por dicho capítulo, que pudieran haber sido registrados en fragmentos separados de documentos escritos, a medida que la mercancía es procesada para su transporte. Esto es necesario para asegurar un tratamiento similar a todos los mensajes de datos relacionados con el transporte, en lugar de sólo darle la aceptación a los mensajes de actos importantes, teniendo que acudir a documentos escritos para los actos circunstanciales. Los actos se entienden aplicables a cualquier modo de transporte y no sólo el marítimo, como lo he referido.

Existe un texto en español, porque la Ley Modelo ha sido redactada en seis idiomas, uno de los cuales es el español. Uncitral trabaja en seis idiomas, el texto lo tengo, si no está mañana se los entrego, se los distribuyo a ustedes y es muy importante que lo tengan, porque como les digo esto es un texto de algo muy novedoso, es un texto por el cual se pueda lograr la admisión legal del comercio electrónico.

Con respecto al artículo 17, en este artículo se establece el principio de la singularidad del mensaje de datos, esto es muy importante, porque para que funcione el comercio electrónico y se pueda dar validez a los mensajes de datos, conformando por ejemplo un contrato de transporte, específicamente un conocimiento de embarque electrónico, es necesario que ese documento de embarque sea único, de ahí la condición de singularidad, que no pueda ser modificado, salvo por supuesto modificarlos para hacer una transferencia o una cesión de los derechos, un endoso, pero de resto, así como el documento en papel es un conocimiento no puede ser modificado salvo los endosos. Entonces, este sistema es parte de la aplicación de la teoría de la equivalencia funcional a través de la utilización del documento.

Esto ha traído graves problemas porque se ha buscado cómo evitar y sobre todo con el uso de muchos sistemas o patrones de computación, programas de software cómo lograr el fraude, en este caso, electrónico, porque se ha presentado y me mencionaba un amigo que en Chile se ha tratado de implementar en forma de ensayo, el comercio electrónico a través de los conocimientos de marca electrónica y se presenta el problema de que puede ser duplicado. La persona que pueda conocer y los hay ya expertos en computación, han podido duplicar los mensajes y han reclamado físicamente la carga en el puerto de destino, cuando realmente no eran los titulares del derecho a reclamar la carga porque no era el verdadero tenedor, pero han buscado una fórmula de hacerlo.

Para los que no lo conozcan, las Reglas de París, el sistema que se utilizaba en esas Reglas para la singularidad era lo que se llamó la Llave Electrónica, que es una clave que recibía el cargador de la mercancía y se la otorgaba el transportista, igual a una clave como la que ustedes tienen cuando van al Banco a sacar dinero a través de una tarjeta de crédito, presentan su tarjeta en el Cajero Automático, ponen su clave y le reciben el dinero, o hacen una transferencia bancaria que quieren hacer. Aquí también es una clave y el único que la conocía era el transportista. ¿Cómo hacía yo entonces para endosar ese conocimiento por vía electrónica? Sencillamente avisaba al transportista, quien era el que tenía la clave, la llave, le decía: "he cedido o endosado los derechos sobre esa mercancía en tránsito a fulano de tal, en consecuencia, emítale a él una nueva clave y cancele la mía". Fíjense ustedes que hay dos mensajes: uno al transportista, éste procedía a cancelar en otro mensaje la clave vieja, original y emitir (un tercer mensaje) otra clave al nuevo tenedor del conocimiento de embarque electrónico que recibía una clave que era secreta y que solamente la conocía él.

Han habido varias interacciones. La primera, del titular original del conocimiento de embarque electrónico, dirigido al transportista; el mensaje del transportista a su computadora de que anule esa clave, la emisión nuevamente a la computadora para que emita una nueva clave y el aviso al nuevo consignatario. Allí vemos que por lo menos hay cuatro mensajes electrónicos que se han emitido, es lo que se llama el "mensaje de datos" y así se hacía en las Reglas de París.

¿Cuál es el inconveniente de las Reglas de París? Que los transportistas y todavía no está precisado, no quieren tomar esa responsabilidad por lo que les he mencionado, porque el transportista se puede ver en la circunstancia de que cuando el tenedor de la clave la presente al puerto de origen, se encuentre que la mercancía ha sido llevada por otro. Esto sucede porque otra persona presentó la clave y entonces ¿qué responsabilidad tiene el transportista, cómo entró esto? Hoy en día hay unos sistemas para que no se pueda hacer este fraude electrónico, pero sin embargo, no está perfeccionado y en eso está consciente que hay un problema de tecnología. Además, hay muchos programas en juego, los vendedores de programas todos dicen que es el mejor, todavía un poco está en pañales esto de contener la singularidad del conocimiento de embarque electrónico. Este, entonces, es el tema de la viabilidad que lo requiere el art. 17 para que se pueda implementar este conocimiento de embarque electrónico o este comercio electrónico.

Esto en líneas generales, para no cansarlos, es el tema de la Ley Modelo, pero quisiera en los pocos minutos que me quedan hacerles nada más que como vía de reflexión, no es reflexión mía sino para que ustedes reflexionen y podamos todos reflexionar, ver cuáles son los inconvenientes que se nos presentan en un

conocimiento de embarque electrónico y vamos a ponernos a pensar qué es realmente u olvidémonos de otros documentos de transporte y vamos nada más que a fijarnos en el conocimiento de embarque electrónico y le pido al Cap. Silvio Ramírez que piense en un conocimiento de embarque, tal como los conocemos.

Entonces, tenemos el Conocimiento de Embarque original. De acuerdo con el Conocimiento de Embarque que hemos conocido y que conocemos todo y que de acuerdo a nuestras legislaciones de Derecho Civil y podría decir que aquí vienen las dificultades para la implementación de la Ley Modelo, no tanto por ella porque hay que implementarla para que se aplique, de la aplicación del conocimiento del marco electrónico en este momento actual de nuestra legislación, las dificultades para hacer uso de los conocimientos de embarque electrónico de las Reglas de París, por ejemplo, si se quieren hacer por vía voluntaria.

En nuestro sistema legislativo, en la ley colombiana, en la argentina, en la mayoría de las leyes de los países de Derecho Continental o de Derecho Civil, el conocimiento de embarque es un documento que sirve no únicamente para demostrar la prueba de que existe un contrato sino que se requiere para la existencia del contrato. La escrituradad del documento se requiere para su prueba y para su validez como tal.

Por otra parte, el conocimiento de embarque constituye en nuestros países lo que se llama un título de crédito, un título valor, significa que puede ser negociado y que constituye la negociación una transferencia de los derechos eventuales que se puedan tener en ese papel, que representa las mercancías que se indican. No solamente es prueba de que la mercancía ha sido recibida por el transportista, no solamente es prueba que existe un contrato de transporte entre el transportista y el cargador, sino que evidentemente es prueba de un título de crédito. Esto no es así en los países del Common Law. En ellos se considera que el conocimiento de embarque es un título de propiedad. Una conocida profesora de la Universidad de París, de La Sorbona, ha sostenido que el conocimiento de embarque no es un título de propiedad, en razón de que los derechos que transfiere son de crédito pero no de propietario. Es decir, que se le da a su tenedor el derecho de reclamar la entrega de las mercaderías descritas en tal documento, en igual forma como una letra de cambio otorga a su tenedor el derecho de demandar el pago de una suma de dinero. Sin embargo, menciona ella y también el profesor Ray en su obra, que los conocimientos de embarque son títulos de créditos causales, en cambio, los cheques, el pagaré, son títulos de crédito sin causa.

¿Qué significa esto y cuál es la causa de los conocimientos de embarque? Casualmente, la causa del conocimiento de embarque es el contrato de transporte cuyas vicisitudes sufre el conocimiento de embarque.



¿Cuál es la diferencia entre el conocimiento de embarque como título de crédito en nuestros países y el conocimiento de embarque como título de propiedad en los países del Derecho Anglosajón? Que en el Derecho Anglosajón, el conocimiento de embarque le podría dar al ulterior tenedor de los mismo mejores derechos que al anterior tenedor del mismo.

Esta necesidad de que el conocimiento de embarque consta por escrito, no es únicamente que aparezca en la legislación sino las Convenciones, aunque no lo dicen expresamente, pero lo dicen los autores, como las Reglas de La Haya, como las Reglas de Hamburgo, dan a entender que tiene el derecho el cargador de exigirle al transportista la emisión del conocimiento de embarque y hace aparecer que ese documento debe ser un documento que conste por escrito, de tal manera que no se vería cómo se puede hacer un conocimiento que, como les dije al comienzo, ni siquiera es que no estén escritos sino que está formulado en símbolos distinto a lo que conocemos nosotros cuando hay un documento escrito y donde sus condiciones generales fundamentales no aparecen ni siquiera en el mismo documento ni en la parte de atrás sino que únicamente hay una referencia a una base de datos, a la cual habría que acudir para ver cuáles son las condiciones que están celebrando las partes.

Pregunto y es la inquietud. Magnífico, a lo mejor eso es entre las partes del cargador original y el transportista, y podría hacerse valer entre ellos como lo que han acordado, pero ¿qué valor tiene eso, pensando otra vez ustedes el asunto de la llave que establece el conocimiento de embarque electrónico de acuerdo con las Reglas de París, aquel posterior tenedor a quien se le ha cambiado la clave y tiene una distinta? Muchos han tratado de buscar la fórmula de que el depositario de la llave no fuese el propio transportista sino que fuera una empresa dedicada a ese almacenaje, pero ahí viene otro problema: ¿cómo se logra el almacenaje que dure, como dura un papel por un tiempo determinado, más o menos largo para que mantenga su singularidad cuando sabemos y todos lo conocemos aquí, hay una gran obsolescencia en los aparatos, no únicamente en lo que llaman el hardware sino en los software? De manera, pues, que un documento que a lo mejor está archivado en un aparato de software, dentro de unos años, a lo mejor no podemos ni siquiera reproducirlo con los nuevos aparatos que puedan llegar. Son problemas que se plantean y que determinan cuál es la solución y cómo se aplica la equivalencia funcional.

Hay otro tema que ustedes ven: la equivalencia funcional. Les mencioné que con esto de la llave había que hacer varios mensajes para que se haga la transferencia o la cesión del conocimiento de embarque, por lo menos dos y hasta seis mensajes electrónicos. Fíjense la gran diferencia que hay cuando hablamos de un conocimiento de embarque, fíjense en aquellas mercancías que están en

tránsito y hay que hacer la transferencia de las mercancías en tránsito, ya sea porque las partes quieren vender su derecho sobre la mercancía o ya sea porque está debajo de esto un crédito documentario y sirve el documento como garantía para los Bancos. Con un Conocimiento de Embarque al portador, por ejemplo, basta la simple entrega del título y se produce ya, con esa simple función, el traspaso de los derechos, en cambio, con el Conocimiento en un ambiente electrónico, necesitamos por lo menos, dos y hasta seis, probablemente, mensajes electrónicos. Aquí vemos que la naturaleza jurídica, la naturaleza en su forma no jurídica de lo que es un instrumento de papel a lo que es un instrumento electrónico es completamente distinto y que hay dificultades en entenderlo.

Esto ha traído que lo que es el concepto de entrega en un ambiente electrónico y el concepto de cumplimiento ha cambiado y la Comisión que está encargada de seguir trabajando en esta Ley Modelo inconclusa, va a tener como primer función en sus próximas sesiones, el ver cómo se puede interpretar el concepto de entrega y el concepto de cumplimiento.

Esto, en términos generales, son los problemas que se plantean en lo que es el Conocimiento de Embarque Electrónico y cómo lograr que, a través de estos Conocimientos de Embarque Electrónico, con una sustentación legal y aprobada que sea la Ley Modelo, se pueda llegar a la admisión de esto, pero hay buenas noticias: también mencionado por la prensa venezolana del viernes pasado, se acaba de aprobar por el Bundestag, el Congreso alemán, la primera Ley Modelo en el mundo como ley nacional y lo ha hecho Alemania, donde, como les mencioné al principio, están reunidos actualmente 40 Ministros de toda índole, de muchos países, para darle un impulso a lo que va a ser el comercio electrónico y debemos pensarlo así y debemos impulsar a nuestros países y aquí en este Congreso de Derecho Marítimo, el Segundo, propongo y les pido que lo pongan en las Conclusiones, al Relator de esta sesión como cosa muy importante el que se envíe al Congreso el texto como está actualmente presentado por UNCITRAL de la Ley Modelo para que sea aprobado como ley de Venezuela porque si nos quedamos atrás, se nos va el autobús. El mundo electrónico lo tenemos en la mano, está frente a nosotros.

Una anécdota: no hace mucho yo estaba en Curazao con un amigo abogado y le pregunté que si él alguna vez iba a utilizar el fax (en esa época se utilizaba telex). Él me contestó que no, porque eso del fax es para las grandes empresas importantes, eso no es para nosotros los abogados. Yo uso uno de una empresa grande que está aquí de transportistas que de vez en cuando me tiran uno y me hacen el favor. Yo le dije que estaba pensando en comprarlo pero me parece un gasto muy grande el hacerlo, yo uso mi telex. Bueno, ahorita el télex es algo de museo, ya ni se usa y el fax lo tenemos hasta en la casa. Pero no es eso, tenemos

el fax y ya nos apareció el Internet, el Correo Electrónico y ya podemos, a través del Internet y del Correo Electrónico grandes documentos y es hasta mejor.

Les puedo decir que el texto de Ley Modelo de UNCITRAL lo conseguí por Internet, grandes documentos y hasta mejor. Les puedo decir que el texto de Ley Modelo de UNCITRAL, lo conseguí por Internet. Sencillamente uno va a la Organización de las Naciones Unidas entra a Internet y lo he conseguido en español perfecto. Los que tienen Internet entran a UNCITRAL y consiguen todos los trabajos de la comisión organizadora y todo el texto y es muy importante, porque una persona que está en este momento haciendo una investigación, escribiendo algo, un libro, o por simple curiosidad profesional, un problema que tenga, nada más que sabe exactamente qué está pasando en el mundo.

Ahora, el comercio electrónico no es tan fácil, hay más problemas técnicos que problemas legales que resolver. Por ejemplo, un problema técnico que estaba incluso planteándose en esa Conferencia de Bonn, es el problema de las firmas, porque acuérdense que no es el problema de la estructuralidad del documento, el carácter de un documento por escrito, es el problema que nuestras leyes exigen que los conocimientos de embarque sean firmados, quién los firma, cómo los firma. Esto ha ocasionado que haya las firmas digitales y que se busquen las firmas digitales, eso parece muy fácil, vamos a buscar en forma que los haya y los hay desde la primera guerra mundial, los sistemas criptográficos, pero entonces, como toda en la vida, se ha desatado una gran competencia entre las grandes empresas de computación, para que el patrón de firma sea la de su propia empresa y a UNCITRAL que está representada por Estados, han acudido empresas apoyadas por Estados, por supuesto, los grandes países desarrollados mire el patrón es éste quieren que hagan una Ley sobre los patrones de firmas digitales, que no es ninguna ley, sino sencillamente es una forma de que el programa que ellos tienen en esa empresa, sea el que acoja la comunidad internacional.

Esto ha ocasionado una guerra entre empresas de computación enorme, porque imagínense el negocio de que admitan un patrón de una firma determinada como firma digital, ese es un negocio que hay ahí inmenso, y por supuesto esto hace ver y así lo dije yo en esta presentación que hice ahorita en Amberes ante el Congreso Centenario y el Comité Marítimo Internacional, aquí más hay un problema técnico que un problema de ley, y aquí la Ley Modelo, puedo decirlo también, ha querido ir, la vimos en UNCITRAL, más allá de lo que la práctica le está dando, se ha querido y lo mismo también las reglas de la Cámara Internacional de Comercio, han ido más allá de lo que la técnica y la tecnología le está dando, un poco como nosotros decimos, Que han puesto el carro delante de los burros, no puede ser, hay que buscar en esta solución fórmulas en que como

ha sido tradicional, el legislador o el que pone la norma, la hace después de que tiene una solución práctica por los comerciantes.

Eso es todo y muchas gracias por haberme oído.