



AACNI

lex

Publicación cuatrimestral Enero - Abril 2017



Los proyectos internacionales, los tratados y el arbitraje.

Cualquier proyecto de ingeniería o de construcción se inicia con un encargo, y todo encargo se materializa en un contrato. Los contratos, sean de carácter público o privado, hechos a medida o a base de formularios (FIDIC, NEC, etc.), deben revisarse exhaustivamente. Sin embargo, en el plano internacional, no sólo hay que tener en cuenta los contratos, también hay que considerar los tratados.

España tiene firmados 78 tratados bilaterales de inversión y 67 tratados de libre comercio con terceros países. Estos tratados dinamizan las inversiones y el comercio entre los países que los firman. Con este propósito, imponen una serie de obligaciones recíprocas entre los Estados firmantes. Estas obligaciones se traducen en derechos a favor de contratistas, emprendedores, promotores o inversores de ambos países.

Por ello, antes de iniciar la ejecución de un proyecto en un país ajeno, es aconsejable comprobar si existe un tratado en vigor entre ese país y el nuestro, si dicho tratado es aplicable al proyecto que vamos a ejecutar, y, en tal caso, qué derechos nos otorga. En caso de que no exista ningún tratado en vigor, podemos desplazar la nacionalidad del proyecto a otro Estado que tenga un tratado en vigor con el Estado de acogida del proyecto. Esta es una práctica habitual y legítima, y se realiza mediante la constitución de un vehículo societario.

Los tratados de inversión garantizan a los extranjeros un trato justo y equitativo, en condiciones de transparencia y de no discriminación, que respondan a expectativas legítimas y razonables. Algunos tratados, además, obligan a los Estados contratantes a cumplir y respetar aquellos pactos y contratos que tenga firmados el propio Estado, bien sea directamente o bien a través de entes estatales. Así, aunque el proyecto haya sido contratado o licitado por una empresa de titularidad estatal, será el Estado quien, en caso de incumplimiento, responderá de forma ilimitada con su patrimonio.

Por otro lado, cuando es una empresa privada (no estatal) la que encarga el proyecto, el Estado de acogida tiene una obligación inalienable de dar protección física y legal al proyecto en cuestión. Este deber de protección se aplica en beneficio de los trabajadores, los derechos de contenido económico (licencias, etc.), los bienes (maquinaria, equipos, etc.), o de cualesquiera otros recursos que formen parte del proyecto y que se encuentran en territorio de cualquiera de los Estados firmantes. Este manto de protección puede resultar esencial en proyectos que se ejecutan en países con un factor (permanente o esporádico) de inseguridad, y de riesgo político, social o bélico.

Pero, ¿cómo podemos exigir todas estas obligaciones a un Estado extranjero?. La posibilidad de hacerlo es quizás la mayor ventaja que ofrecen estos tratados. Como nacionales de un Estado contratante,

Han colaborado en este ejemplar: Mónica Comas, Marta Burgell, David Gatell, Dolores Mirmí, Odacira Nunes, María Ivonete de Souza, Juan Antonio Távora, Albert Badia y Borja Iraola.

AACNI es una marca de servicios de asesoramiento y consultoría registrada con el nº. 7.516.776 en la U.E.

La empresa no se responsabiliza de las opiniones expresadas por sus colaboradores. Esta publicación es de uso meramente divulgativo y queda prohibida su reproducción total o parcial sin autorización escrita.

Los contenidos de este ejemplar no constituyen, ni pueden ser utilizados en concepto de, asesoramiento de ninguna clase.

tenemos el derecho de demandar al Estado co-contratante en toda regla. La demanda puede ventilarse en un arbitraje bajo la tutela de una institución neutral (CIADI, CCI, etc.) en un país tercero, y sin ninguna injerencia por parte del Estado demandado. Estos arbitrajes suele culminar en una resolución (o laudo) que es ejecutiva y ejecutable sobre los bienes que el Estado demandado pueda tener en su territorio o fuera de él.

Alguien dirá que, en su caso particular, el contrato bajo el cual se formalizó el proyecto contiene un pacto de jurisdicción que le obliga a acudir a los juzgados y tribunales de un Estado extranjero. Nada más lejos de la realidad. Poco importa cuál es la jurisdicción del contrato, cuáles son sus cláusulas, o quién lo ha firmado. Estos tratados ofrecen la posibilidad de invocar un régimen especial de protección que va más allá del contrato. Puede decirse que los contratos siguen un cauce y los tratados otro distinto y rara vez ambos convergen.

La estadística nos dice que España ha sido demandada 34 veces a raíz de proyectos ejecutados por extranjeros en territorio español. Además, son 38 las empresas españolas que han demandado a Estados extranjeros. Entre ellas, se encuentran –entre tantas otras- Abertis, Iberdrola, Unión Fenosa Gas, Isolux, Repsol, Gamesa, Técnicas Reunidas, Gas Natural, Urbaser, Inceysa y Técnicas Medioambientales.

Albert Badia
Socio Director



Sede del CIADI (Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones) perteneciente al Banco Mundial en Washington USA

«la mercancía no había sufrido daños durante el transporte, ya que no se produjo ninguna alteración en el sistema de frío del contenedor»

Transporte multimodal. Mercancía perecedera. Daños.

En agosto de 2014, Mar do Suido SL vendió una partida de pescado congelado a una empresa canadiense (Merex Inc.). Para ello, contrató el transporte desde España hasta Canadá a la transitaria Kuehne Nagel SA. La mercancía fue cargada y estibada por Mar do Suido en el interior de un contenedor facilitado por Kuehne Nagel SA, de cuyo contenido no se hizo declaración alguna y que fue admitido cerrado y precintado. El contrato se formalizó con la cláusula “said to contain”. Al llegar la mercancía a destino, el contenedor fue recogido por el receptor quien no formuló ninguna protesta. Sin embargo, diecisiete días después de que la mercancía llegara a destino, ésta fue inspeccionada por las autoridades sanitarias en Canadá, quienes detectaron que parte de la misma no resultaba apta para el consumo humano debido a la presencia de altos niveles de histamina. Por ello, Mar do Suido SL demandó a Kuehne Nagel SA.

La Sala consideró probado que la mercancía no había sufrido daños durante el transporte, ya que no se produjo ninguna alteración en el sistema de frío del contenedor. Tuvo en cuenta un informe pericial que indicaba que la causa del daño debió estar en un defectuoso proceso de congelación o en la pérdida de frío en algún momento posterior al transporte, ya que no se había formulado protesta a la llegada de la mercancía a destino. En realidad, la mercancía no llegó con ningún signo exterior (embalajes mojados, olores, o presencia de escarcha) que revelara pérdida de frío durante su transporte. Por todo ello, la demanda fue desestimada.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra de 9 de febrero de 2017.



Cláusula de sumisión a jurisdicción extranjera.

El caso analiza una cláusula de sumisión en un conocimiento de embarque de la naviera CMA-CGM a favor del Tribunal de Comercio de Marsella. Los hechos son los siguientes.

DECA 1285 S.L. (“DECA”) demandó a CMA-CGM por los daños y perjuicios sufridos con ocasión del transporte marítimo de una partida de langostinos desde el puerto de Cortés en Honduras hasta el puerto de Algeciras. Al abrirse el contenedor en el puerto de destino, se descubrió que estaba lleno de piedras, por lo que DECA afirmaba que la mercancía había sido sustraída durante el transporte. Cabe destacar que el conocimiento de embarque no había sido firmado ni por el expedidor ni por el destinatario, siendo DECA un tercero que se subrogó en la posición del destinatario y pasó a ser el tenedor del conocimiento.

CMA-CGM se opuso a la jurisdicción de los tribunales españoles invocando la cláusula de sumisión al Tribunal de Comercio de Marsella. La Sala señaló que la nueva Ley de navegación marítima 14/2014 modificó el régimen de oponibilidad de las cláusulas de sumisión a los terceros que no son parte del contrato de transporte formalizado en un conocimiento de embarque. La Sala indicó que el adquirente del conocimiento de embarque sólo quedará vinculado por la cláusula de sumisión si ésta ha sido negociada individual y separadamente al adquirir el título, resultando fundamental para el Tribunal el consentimiento de la partes. Así las cosas, los tribunales españoles se declararon competentes al resolver que la cláusula de jurisdicción extranjera no había sido negociada individual y separadamente por DECA.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona de 21 de diciembre de 2016.

Impago de gastos de importación por el agente de aduanas. Reclamación al destinatario final.

El agente consignatario de una naviera china, interpuso demanda contra el *consignee* identificado en el conocimiento de embarque, Yonhoo Electrónico SL, por el impago de gastos de llegada, devengados con ocasión de unas importaciones de contenedores desde China hasta Valencia.

Los fletes eran pagaderos en origen, pero no así los gastos portuarios, de agencia y transporte interno tras la llegada de los contenedores a Valencia. Yonhoo Electrónico, había contratado a un agente de aduanas Barlow Cargo, para que le representara en las operaciones de despacho y retirada de los contenedores de Valencia. Yonhoo Electrónico pagó los gastos de estas importaciones a su agente aduanal, pero este último cayó en insolvencia y no hizo el correspondiente pago a la naviera. Por esta razón, el agente de la naviera decidió reclamarlos a Yonhoo Electrónico SL.

La Sala dio la razón al agente de la naviera, resolviendo que, tratándose de un conocimiento de embarque nominativo, el obligado al pago de las cantidades reclamadas era el *consignee* Yonhoo Electrónico, y la relación que ésta maneja con su agente aduanal es ajena con los derechos y obligaciones que derivan del conocimiento de embarque, condenando a aquél al pago de las cantidades reclamadas con ocasión de estas importaciones.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid de 11 de noviembre de 2016.

«... el adquirente del conocimiento de embarque sólo quedará vinculado por la cláusula de sumisión si ésta ha sido negociada individual y separadamente al adquirir el título».



*Mónica Comas
Abogada. Socia.
Actuó para los
demandantes.*

Transporte terrestre. Contrato de seguro.

Don Santiago contrató con FIATC una póliza de seguros que cubría tanto la mercancía transportada como los medios de transporte empleados. La póliza, en sus condiciones generales, establecía la obligación del asegurador de indemnizar “la destrucción, los daños materiales y la desaparición de las mercancías aseguradas con ocasión o a consecuencia de su transporte” que se produjeran por una serie de circunstancias concretas (caída del vehículo a cuneta, barranco o precipicio, colisión, etc.).

Cister-Frigo Pérez SL se subrogó en la posición del tomador (sin que la entidad aseguradora pusiese objeción alguna) para realizar un transporte en un vehículo propiedad del asegurado. Durante el transporte, el conductor hizo una maniobra de detención brusca del vehículo, causando un corrimiento de la carga. Al resultar dañada, la mercancía fue rechazada por el destinatario. Cister-Frigo Pérez SL indemnizó al destinatario, y, a su vez, reclamó a FIATC el reembolso. Cuando se llevó a cabo la reclamación a la aseguradora, ésta procedió a rechazar la misma alegando que atendiendo al tenor literal del clausulado de las condiciones generales, el siniestro en cuestión no gozaba de cobertura.

Sin embargo, la Sala concluyó que FIATC debía dar cobertura al mismo al determinar que la cláusula relativa a los riesgos cubiertos por la póliza era una cláusula limitativa, al acotar o recortar la cobertura más allá de lo que objetivamente se podría considerar como su ámbito natural de acuerdo con el objeto asegurado.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Asturias de 19 de enero de 2017.

Cláusula de sumisión a jurisdicción extranjera. Validez.

Moralejo Selección SL vendió a Al Maraai Food Ind. una partida de carne ovina congelada que debía ser transportada del puerto de Valencia al puerto de Orán en Argelia. Para efectuar dicho transporte, Moralejo Selección SL contrató a la Agencia Marítima Davimar SA, quien a su vez contrató a la naviera Mediterranean Shipping Company (“MSC”).

Debido a un incumplimiento contractual, la actora demandó a MSC. El conocimiento de embarque de MSC afirmaba la jurisdicción del Tribunal Superior de Justicia de Londres y la aplicación del derecho inglés. Moralejo Selección SL consideraba que esta cláusula no le resultaba aplicable ya que no había contratado a MSC, sino a Agencia Marítima Davimar SA. Además, tampoco había negociado la misma de forma individual y separada.

La Sala desestimó la demanda de Moralejo Selección SL al observar que, si bien no contrató directamente con MSC, sí figuraba como cargadora en el conocimiento de embarque que la naviera MSC emitió, por lo que el contrato y las acciones del mismo tenían plena eficacia entre ambas empresas.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia de 8 de noviembre de 2016.

Contrato de compraventa. Diferencia entre distribución y suministro.

Timac Agro SA (en adelante, Timac) promovió demanda contra Hijos de Andrés Sánchez Rodríguez SL (en adelante, Hijos de Andrés), reclamándole 35.989,26€, correspondientes al pago de mercancía que aquélla había entregado a ésta.

En su defensa, Hijos de Andrés alegó que no compraba mercancía a Timac, sino que era un intermediario entre ésta y el consumidor final. Decía que Timac no podía vender directamente al cliente final, valiéndose de Hijos de Andrés para hacerlo.

La Sala concluyó que no había sido acreditada la existencia de un cuasi contrato verbal entre Timac e Hijos de Andrés, ni tampoco de las condiciones del mismo. En este sentido, el Tribunal señaló que a la dificultad que entraña la propia prueba del contrato verbal, se une la dificultad de acreditar el soporte concreto de prestaciones, derechos y obligaciones que se pueden derivar de un contrato indicando que ninguno de esos datos fueron probados por Hijos de Andrés, a quien le correspondía soportar la carga de la prueba.

«...a la dificultad que entraña la propia prueba del contrato verbal, se une la dificultad de acreditar el soporte concreto de prestaciones, derechos y obligaciones.»

Sentencia de la Audiencia Provincial de Salamanca de 22 de febrero de 2017.



Contrato de Mediación.

Gesflormo SL reclamó 7.260,00€ a Daher Aerospace Industry SL (en adelante, Daher) por honorarios devengados por su mediación en un contrato de arrendamiento de una nave industrial entre Daher, como arrendataria, y un tercero, como arrendador.

«... el contrato de mediación requiere de la prestación del consentimiento para nacer a la vida jurídica»

La Sala dijo que “el contrato de mediación requiere de la prestación del consentimiento para nacer a la vida jurídica”. Así, concluyó que Gesflormo SL no había sido capaz de acreditar la existencia de un contrato de mediación con Daher, ya que no había ningún contrato ni documento firmado entre las partes, ni tampoco ninguna prueba fehaciente de que Daher había contratado los servicios de Gesflormo para localizar y negociar con un tercero que estuviera en disposición de arrendar una nave industrial de las características solicitadas. La demanda de Gesflormo SL fue desestimada con imposición de costas.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Albacete de 7 de marzo de 2017.



Contrato de suministro de combustible. Modificación por imperativo legal.

En el 2006 HAGD SA celebró con CEPSA un contrato de suministro de combustible fósil. Según lo pactado, el precio del suministro se determinaría en base a la referencia internacional PLATT para combustible fósil, más un diferencial sobre el mismo, el correspondiente Impuesto Especial sobre Hidrocarburos (IEH) y el IVA, debiendo existir un margen comercial del 33% para HAGD SA.

A partir de enero de 2009 el Gobierno español obligó a las petroleras a incorporar biocarburantes en distintas proporciones mínimas al combustible fósil. Si bien dichos biocarburantes están exentos del pago del IEH, su incorporación al combustible fósil genera un sobrecoste que CEPSA incorporó en la fórmula del precio pactado con a HAGD SA. En el 2014 la sociedad HAGD SA reclamó extrajudicialmente a CEPSA por dicho sobrecoste alegando un incumplimiento contractual de la petrolera. Ante la imposibilidad de llegar a un acuerdo, HAGD SA demandó judicialmente a CEPSA exigiéndole una indemnización de 860.300€ por todos los daños causados.

La Sala consideró que se había producido una alteración de las circunstancias que se habían pactado en el contrato por imperativo legal, lo que legitimó a CEPSA a compensar el gasto extra al que venía obligada aplicando un sobrecoste definido como la diferencia entre la cotización internacional del combustible fósil y el precio abonado a los proveedores de biocarburantes. Dio especial relevancia a la condición de que HAGD SA, siendo una empresa experta en el sector, conocía perfectamente la exención de IEH y la forma de funcionamiento del PLATT aplicable únicamente a combustibles fósiles y no a biocarburantes, a pesar de lo cual no hizo nada para modificar el sistema de fijación de precios establecido por CEPSA y pagó el mismo pacíficamente durante cuatro años y medio. Además, no constaba acreditado que HAGD SA no hubiera repercutido tales sobrecostes a sus propios clientes finales, ni que su margen comercial del 33% se hubiera visto afectado. En suma, la Sala resolvió que la modificación de los pactos contractuales por imperativo legal es válida y vincula a las partes, máxime cuando éstas tienen la condición de expertas en el objeto de contratación y han consentido dicha modificación durante un largo periodo.

«... “La modificación de los pactos contractuales por imperativo legal es válida y vincula a las partes».

Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid de 13 de marzo de 2017.



Marítimo & Transporte

- Resolución de 16 de enero de 2017, de la Dirección General de los Registros y del Notariado, en el recurso interpuesto contra la negativa del registrador mercantil y de bienes muebles I de Palma de Mallorca a cancelar por caducidad unas **hipotecas navales**.
- Real Decreto-ley 4/2017, de 24 de febrero, por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del **servicio portuario de manipulación de mercancías** dando cumplimiento a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014, recaída en el asunto C-576/13 (procedimiento de infracción 2009/4052).
- Enmiendas de 2014 al Código internacional de dispositivos de **salvamento** (Código IDS) adoptadas en Londres el 22 de mayo de 2014 mediante Resolución MSC.368 (93).
- Enmiendas de 2014 al Código Internacional para la **construcción y el equipo de buques** que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ), adoptadas en Londres el 22 de mayo de 2014 mediante Resolución MSC.369 (93).
- Enmiendas al Acuerdo sobre transportes internacionales de **mercancías perecederas** y sobre vehículos especiales utilizados en esos transportes (ATP), adoptadas en Ginebra el 10 de octubre de 2014.
- Reglamento de Ejecución (UE) 2017/548 de la Comisión, de 23 de Marzo de 2017, por el que se establece el formulario estándar de la declaración escrita sobre la retirada o rotura del precinto de un **tacógrafo**.
- Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de **servicios portuarios** y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos.
- Enmiendas de 2015 al Código marítimo internacional de **cargas sólidas a granel** (Código IMSBC) adoptadas en Londres el 11 de junio de 2014 mediante Resolución MSC.393(95).

Energía & Medioambiente



- Real Decreto 199/2017, de 3 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento del Programa Nacional de Conservación y Utilización Sostenible de los **Recursos Filogenéticos** para la Agricultura y la Alimentación.
- Reglamento de Ejecución (UE) 2017/66 de la Comisión, de 14 de diciembre, que autoriza el ácido tánico como aditivo en **piensos** para todas las especies animales.
- Decisión de Ejecución (UE) 2017/74 de la Comisión, de 25 de noviembre de 2016, por la que se establece un marcador fiscal común para los **gasóleos y el queroseno**.
- Real Decreto 39/2017, de 27 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la **calidad del aire**.
- Real Decreto 363/2017, de 8 de abril, por el que se establece un marco para la ordenación del **espacio marítimo**.
- Enmiendas de 2014 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la **contaminación por los buques**, 1973 (Enmienda al apéndice del Anexo III del Convenio MARPOL sobre los criterios para determinar si las sustancias que se transportan en bultos son perjudiciales), adoptadas en Londres el 17 de octubre de 2014 mediante Resolución MEPC.257(67).

Comercio & Distribución



- Reglamento de Ejecución (UE) 2017/705 de la Comisión, de 19 de abril de 2017, por el que se modifica el anexo I del Reglamento (CEE) nº 2658/87 del Consejo, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al **arancel aduanero común**.
- Reglamento Delegado (UE) 2017/591 de la Comisión, de 1 de diciembre de 2016, por el que se completa la Directiva 2014/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a las normas técnicas de regulación para la aplicación de límites a las posiciones en **derivados sobre materias primas**.
- Real Decreto 316/2017, de 31 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 24/2015, de 24 de julio, de **Patentes**.
- Resolución de 3 de enero de 2017, del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se modifica la de 11 de julio de 2014, en la que se recogen las instrucciones para la formalización del **documento único administrativo** (DUA).
- Orden ECC/488/2016, de 4 de abril, por la que se regulan diversos aspectos relacionados con la concesión de apoyo oficial al **crédito a la exportación** mediante convenios de ajuste recíproco de intereses.



La “Supreme Court” inglesa ha dictado sentencia firme en el caso referenciado como “The Ocean Victory” [2017] UKSC 35. Ésta es una decisión interesante en materia de fletamentos.

El buque *Ocean Victory* fue arrendado a casco desnudo a Ocean Line Holdings Ltd. El contrato de arriendo incorporaba el estándar Barecon 89 Form, el cual establecía la obligación de contratar un seguro de cascos a cargo y en beneficio de ambas partes. Dicho seguro se concertó por un valor de 70 millones de dólares. Ocean Line Holdings Ltd. sub-arrendó el buque por un período de tiempo a Sinochart, quien, a su vez, lo sub-arrendó a Daiichi Chuo Kisen Kaisha (“Daiichi”). Los respectivos contratos de fletamento limitaban el empleo del buque entre puertos que fueran seguros, e incorporaban la obligación de contratar el seguro en participación.

A solicitud de Daiichi, el buque cargó en Suráfrica y navegó hasta Kashima (Japón), donde inició la descarga. A causa de un temporal y fuerte oleaje, el buque abandonó el muelle y embarrancó dentro de los límites de puerto de Kashima. Al rato, se hundió y se partió en dos.

El asegurador del buque indemnizó al propietario por el valor del buque, y seguidamente demandó a Sinochart reclamándole el importe de lo pagado. El asegurador alegaba que Kashima no era un puerto seguro, y que Sinochart había incumplido la obligación de navegar entre puertos seguros. Su demanda fue desestimada. La Corte no vio ninguna infracción de la llamada “safe port warranty” (“SPW”) ya que, cuando Sinochart hizo la nominación, Kashima era un puerto apto y seguro. La Corte se basó en tres principios:

- La fecha para determinar la seguridad de un puerto debe ser la fecha en la que el fletador nominó el puerto en cuestión, y no la fecha en la que el buque se encuentra en dicho puerto.
- La SPW se basa en un ejercicio de mera predicción o estimación acerca de la seguridad del puerto en un momento posterior.
- Para que no haya infracción de la SPW, la peligrosidad del puerto debe resultar de una situación extraordinaria o excepcional. Por ello, habrá infracción de la SPW sólo si dicha peligrosidad resulta de una situación habitual en el puerto en cuestión, para el buque en cuestión y en la época en cuestión.

Además de no apreciar infracción de la SPW, la Corte resolvió que el asegurador no podía reclamar a Sinochart, ya que el seguro se había contratado no sólo en beneficio del propietario, sino también de los sucesivos fletadores, entre los cuales estaba Sinochart.

Albert Badia
AACNI (UK) Limited
Solicitor (England & Wales)
albertbadia@aacni.com



Las aerolíneas brasileñas podrán tener el 100% de capital extranjero.

El pasado 11 de abril el Presidente de Brasil, Michel Temer, decidió, con urgencia, enviar al Congreso Nacional un proyecto de ley para que el Código Brasileño de Aeronáutica permita a las empresas extranjeras tener el 100% del capital de aerolíneas brasileñas. La decisión fue anunciada por el Ministerio de Turismo como parte del programa Brasil + Turismo y que incluye un paquete de medidas para estimular el sector.

Hasta ahora la participación de las empresas extranjeras en la estructura de capital de las aerolíneas brasileñas estaba limitada a un 20%, por lo que una apertura total como la planteada aportaría un cambio radical en el mercado nacional. Según el Gobierno, el objetivo del cambio legislativo es estimular la creación de nuevas compañías aéreas de capital extranjero en Brasil, así como la capitalización de las compañías nacionales con el consiguiente aumento de la competitividad entre las empresas, reduciendo precios y ofreciendo más rutas y nuevos destinos.

Según el proyecto, las compañías extranjeras tendrán que someterse a las reglas de la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC), al igual que las empresas brasileñas, creando una empresa con objeto social de explotación de capital aéreo y contratación del equipo de tripulación y aeronaves en Brasil. La medida no permitirá que empresas aéreas extranjeras realicen rutas en el mercado interno sin la constitución i/o inversión de una empresa en Brasil.

En el marco de las mejoras en el sector, el Ministerio de Turismo también propuso al Ministerio de Relaciones Exteriores que se adopte el visado electrónico para turistas procedentes de “países estratégicos”, como Estados Unidos, Canadá, Australia y Japón. Con este procedimiento, se permitiría la tramitación a través de una página web, reduciendo considerablemente el tiempo, puesto que todo el proceso de solicitud, pago de tasas, concesión y emisión podría realizarse en apenas 48 horas.

El proyecto “Brasil + Turismo” también prevé cambios en la naturaleza jurídica de la EMBRATUR, organismo brasileño de promoción del turismo, permitiendo su modernización y actuación de forma más competitiva en el mercado internacional, posibilitando incluso la creación de estructura física y contratación de personal en el exterior.

María Ivonete de Souza
Advogada
AACNI, de Souza & Nunes, Consorcio de Advogados
Email: mariaivonete@aacni.com

Incorporaciones

- **Marta Burgell.** En Marzo del 2017, Marta Burgell se ha incorporado al Departamento de Administración de AACNI Abogados SLP en Barcelona. Marta cursó Secretariado Internacional y después de 17 años en la Multinacional Francesa Pernod Ricard ha continuado su trayectoria de más de 30 años de experiencia en empresas de índole internacional.



Publicaciones

- **“ICSID Convention after Fifty Years: Unsettled Issues”** es una obra escrita en inglés y recientemente publicada por el grupo editorial holandés Wolters Kluwer. Dicha obra grupa aportaciones de distintos autores sobre cuestiones relativas al arbitraje ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI, o en inglés ICSID). Albert Badia, socio de AACNI Abogados SLP, ha escrito el Capítulo 6 con el título “Attribution of Conducts of State-Owned Enterprises Based on Control by the State”. En dicho Capítulo se analiza la atribución a los Estados de ciertos actos contrarios a la legalidad internacional llevados a cabo por empresas de carácter publico.



- **The Arbitration Watch, No. 31 del 2016.** Este ejemplar ha sido editado en inglés por Albert Badia y Ana María Daza, y aparece publicado en la página [www. arbitrationwatch.com](http://www.arbitrationwatch.com).

Otras

- **Maria Ivonete de Souza,** socia de AACNI, de Souza & Nunes Consórcio de Advogados, ha sido nombrada miembro de la Comisión de Derecho y Relaciones Internacionales de la “Ordem dos Advogados do Brasil” en Santa Catarina. Dicha comisión está formada por cuatro personas. El nombramiento se formalizo a través del Presidente del citado colegio de abogados.





Albert Badia
Socio Director.
Abogado (España).
Solicitor (Inglaterra & Gales).



Borja Iraola
Licenciado en Derecho.
Dpto. Marítimo & Transporte.



Daniel Behn
Attorney at Law (N.Y., USA).
Dpto. Arbitraje.



Dolores Mirmi
Licenciada en Derecho.
Dpto. Marítimo & Transporte.



Marta Burgell
Dpto. Administración.



Odacira Nunes
Advogada. Socia (Brasil).



Monica Comas
Abogada. Socia.
Dpto. Marítimo & Transporte.



Maria Ivonete de Souza
Advogada. Socia (Brasil).
Advogada (Portugal).
Abogada (España).



Elisabeth Costafreda
Economista.
Dpto. Contabilidad & Tributos.



Juan Antonio Távara
Abogado.
Dpto. Procesal.



Ana Maria Daza
Abogada (Bolivia).
Dpto. Arbitraje.



Erman Ozgur
Abogado (Turquía).
AACNI (UK).
Dpto. Arbitraje.



David Gatell
Abogado. Socio.
Dpto. Procesal.



Abogados Asociados para el Comercio, la Navegación y la Industria, S.L.P.

Via Augusta 143, 08021 Barcelona. España
Phone: +34 934146668 Fax: +34 934146558

AACNI (UK) Limited

Palladia, Central Court, 25 Southampton Buildings, WC2A 1AL London. United Kingdom
Phone: +44 (0)2071291271 Fax: +44 (0)8432180440

AACNI, de Souza & Nunes, Consórcio de advogados

Rua 15 de Novembro,1336. SL8. CEP 89010-902 Blumenau/SC. Brasil
Tel. +55 (11)30422452 Tel/fax: +55 (47) 33251732

Website: www.aacni.com
Email: aacni@aacni.com