



BR del MAR

Corta nota informativa



Machado e Cremoneze

Advogados Associados

Seguros desde 1970



IIDT

Instituto Internacional de
Direito dos Transportes



Paulo Henrique Cremoneze

Abogado, magíster en derecho internacional privado de la Universidad Católica de Santos (Brasil), especialista en Derecho de Seguros de la Universidad de Salamanca (España), miembro de la Academia Nacional de Seguros y Pensiones (Brasil), profesor de Derecho de Seguros en la Escuela de Seguros (Brasil), autora de libros sobre seguros y transporte.



Rubens Walter Machado Filho

Abogado, administrador de empresas, director de IBDTrans – Instituto Brasileño de Derecho del Transporte. CEO de MCLG Consulting & Recovery (EE.UU.). Miembro efectivo de IASP – Instituto de Abogados de São Paulo. Miembro de AIDA- Association Internationale de Droit des Assurances, Miembro de CIST – Club Internacional de Seguros de Transporte Especialización en las áreas de Auditoría, Marketing, Recursos Humanos, Planeación y Estrategias de Operaciones Comerciales, Gestión Económica, Tributaria, Financiera y Derecho de Seguros, desempeño profesional en los campos de seguros y logística de transporte.



Proyecto de ley aprobado y sancionado con vetos por el Presidente de la República enfoca el estímulo al transporte por la costa marítima brasileña (CABOTAJE), aumentando la flota nacional y disminuyendo los costos y el tiempo del transporte entre puertos nacionales de productos de exportación. Un buen ejemplo de ello es la salida de la cosecha de soya y otros insumos que llena las carreteras, así como las entradas y salidas de los puertos nacionales.



Habrá inventivo a través de la posibilidad de que compañías extranjeras de navegación realicen el transporte interno (cabotaje), siempre que cumplan los requisitos legales.

La nueva regla permitirá que compañías puedan actuar sin flota propia, por “fletamiento” de embarcaciones de EBN-i (Empresa Brasileña de Inversión en Navegación).

Embarcaciones extranjeras estarán autorizadas a navegar por la costa brasileña con la suspensión de la bandera de origen. La bandera de origen vincula obligaciones legales, comerciales, fiscales, ambientales y laborales. Por eso, hay una innovación y perspectiva de fomento de negocios con al flexibilizarse la norma.

Luego, compañías extranjeras y brasileñas podrán invertir en las EBN-is, trascurrien-

do derechos fletamiento por tiempo determinado a compañías de navegación.

Mismo con la creación de esta nueva compañía (EBN-i), compañías extranjeras podrán tener control financiero sobre estas operaciones. Se espera, así, sustancial crecimiento de los negocios en general, impulsado por el desarrollo del sector de transportes.

Principales Vetos:

- Incentivo fiscal – Régimen Tributario de Inventivo (sin extensión del beneficio fiscal para exonerar inversiones en puertos y ferrocarriles)
- 2/3 de la tripulación compuesta de brasileños en cada nivel técnico de los puestos y en cada ramo de actividad (cubierta y máquinas)

Puntos positivos de la ley sancionada:

- Estimular el transporte marítimo (carretera del mar)
- Disminuir el flujo de las carreteras (costo alto, tiempo, minimización de riesgos)
- Aumento de la eficiencia logística
- Mejorar la conexión entre los puertos, facilitando las exportaciones (e importaciones)
- Creación de nuevas compañías (posiblemente nuevos ASEGURADOS)

Específicamente para el seguro:

- habrá un aumento de emisión de pólizas de seguro
- creación de nuevos productos
- más seguridad en caso de resarcimiento (compañías más sanas)

Punto de alerta:

Art. 19. La Ley n.º 9.432, del 8 de enero de 1997, ahora tiene las alteraciones a continuación

...

§ 2º Se asegura a las compañías brasileñas de navegación la contratación, en el mercado internacional, de la cobertura de seguro y reaseguro de casco, máquinas y responsabilidad civil para sus embarcaciones propias o fletadas.

Nos parece que el mercado asegurador brasileño se debe preparar para la expansión de los negocios, principalmente porque uno de los requisitos legales al emprendimiento basado en la nueva ley será el seguro de responsabilidad civil.

La responsabilidad civil no ha sido cambiada y se mantendrá con el rigor actual, reforzándose la importancia del seguro.

La posibilidad de que se contrate el seguro en el extranjero ha sido contemplada en la ley. Osamos pensar, sin embargo, que la robustez del mercado brasileño es suficiente para enfrentar la competencia internacional. Considerando las normas brasileñas en general y la realidad poco ortodoxa del país, operar con un seguro interno aún es la mejor opción.

Hay muchas oportunidades, considerándose la enorme deficiencia brasileña en transportes y un nuevo diseño del actual desequilibrio de las matrices de modos de transporte

según esperado. Las aseguradoras, los corredores y los protagonistas del negocio de seguros en Brasil pueden aspirar grandes cosas y asegurados en los ámbitos: cargas y transportes.

En breve presentaremos estudios de los principales artículos de la ley.

Gracias por su atención.

São Paulo, el 14 de enero del 2022

Rubens Walter Machado Filho & Paulo Henrique Cremoneze



Machado e Cremoneze

Advogados Associados
Seguros desde 1970



IIDT
Instituto Internacional de
Direito dos Transportes