



CNI

lex

Publicación cuatrimestral Enero - Abril 2013



El acuerdo de libre comercio entre la UE y los EUA: su impacto en el comercio agrario.

En febrero de 2013 el presidente estadounidense, Barack Obama, y el presidente de la Comisión Europea, José Manuel Durao Barroso, anunciaron el lanzamiento inminente de negociaciones para un acuerdo de libre comercio entre la Unión Europea y Estados Unidos, que fue calificado como “el más importante que se haya firmado nunca”. La hoja de ruta básica pasaba porque en ambas partes se iniciaran los procedimientos internos para lanzar negociaciones sobre una Asociación Transatlántica de Comercio e Inversión. Con este pacto, se tratará de crear la mayor zona de libre comercio del mundo, fijando las reglas, no sólo para otros acuerdos comerciales bilaterales sino para el comercio mundial. La negociación buscará reducir o incluso eliminar todos los aranceles a los productos agrícolas e industriales, con un “tratamiento especial” a los productos más sensibles. Actualmente, estas tarifas ya son bajas, de un 4% de media, pero teniendo en cuenta la magnitud del comercio entre la UE y los EUA, el objetivo es reducirlas todavía más.

Parte fundamental de este acuerdo será todo lo relativo al sector agropecuario, de gran tradición e importancia en ambas culturas socio-económicas, y que debe pactarse con la máxima armonía posible, pues son muchos los intereses que este sector engloba. Actualmente, en el comercio bilateral agrario entre los futuros

Han colaborado en este ejemplar: María José Gómez, David Gatell, Pilar Rodrigo, María Ivonete de Souza, Juan Antonio Távora, Albert Badia y Pierre-Jean Trébuchet

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.



socios, la balanza cae a favor de la UE, pues los EUA, hasta diciembre de 2012, exportaban producto agrario a la UE por un valor de 10 billones de dólares, mientras que importaba mercancía agraria por más de 16 billones de dólares. Estas cifras han ido evolucionando constantemente en los últimos 30 años, pues al inicio de la década de los 80, los EUA exportaban a la UE por valor de 13 billones de dólares, mientras que apenas importaba 3 billones de dólares de nuestra zona económica. En los EUA, el organismo interno que se encargará de dicho trabajo será la USDA, siglas de United States Department of Agriculture, que es una unidad ejecutiva del gobierno federal de EUA. Su propósito es desarrollar y ejecutar políticas de ganadería, agricultura y alimentación. Su meta es entender sobre las necesidades de los productores, promoviendo el comercio agrícola y la producción para garantizar seguridad alimentaria, protegiendo los recursos naturales y mejorando las comunidades del medio rural. Los pilares sobre los que la USDA quiere cimentar el acuerdo son los siguientes:

- Defensa del libre comercio de productos agrícolas y alimentarios.
- Defensa del uso de la tecnología y la innovación en el sector agrario, tanto en la producción como en el procesamiento.
- Defensa de las normativas con base científica.

En nuestra opinión, este acuerdo puede tener efectos negativos para los productores españoles de cereal, ya que la apertura de fronteras y la eliminación de aranceles dará

entrada a una mayor importación de cereal americano, con el consiguiente aumento de oferta y, posiblemente, la bajada en el precio de venta. Como contrapartida, el acuerdo se recibe con optimismo por los consumidores, quienes tendrán acceso a una mayor oferta, más variada y, posiblemente, a un menor precio. Existe un gran numero de operadores, tales, como “traders” de “commodities” a nivel mundial, las empresas de tecnología y biotecnología, los brokers o las entidades de control, que se verán claramente beneficiados por el aumento del comercio que el acuerdo trae consigo. Todavía es pronto para valorar cómo va a reaccionar el productor local. No debemos olvidar que el acuerdo aún está en fase embrionaria de negociación sectorial, y que, como ya ha ocurrido otras veces, habrán muchos y muy variados intereses que calibrar antes de que el acuerdo vea la luz. Y, como dice el dicho, nunca llueve a gusto de todos. Ni siquiera en el campo.

David Gatell
Socio. Abogado.



Consignatario del buque y propietario de la mercancía. Provisión de fondos para el pago de la tarifa T3. Rendición de cuentas.

“la consignataria está obligada a rendir cuentas y reintegrar al propietario de la mercancía el sobrante recibido para el pago de la T-3”

Una vez efectuada provisión de fondos por el propietario de la mercancía al consignatario de buque para que éste procediera al pago de las liquidaciones de la tarifa T-3 giradas por la Autoridad Portuaria y tras la interposición de un procedimiento contencioso administrativo, resultó que dichas liquidaciones eran incorrectas y que había un sobrante a favor de la consignataria. Ésta, sin embargo, había hecho el pago de las liquidaciones por cuenta y orden del propietario de la mercancía.

El Tribunal Supremo desestima el recurso de casación interpuesto por la consignataria que no procedió a reintegrar al propietario de la mercancía el sobrante que recibió de la Autoridad Portuaria. Declara la obligación de la consignataria de rendir cuentas al propietario de la mercancía respecto de aquellas cantidades anticipadas por éste para pagar la indicada tarifa, así como la obligación de reintegrarle la devolución del sobrante.

En efecto, el Tribunal considera que las cantidades anticipadas por el propietario de la mercancía para el pago de las indicadas liquidaciones tenían la naturaleza de provisión de fondos y, por tanto, no lo son en concepto de retribución de la consignataria, quien está obligada a rendir cuentas y reintegrar al propietario de la mercancía el sobrante recibido. Asimismo, declara que el régimen aplicable al consignatario es el de la comisión mercantil y, por ello, el plazo para la reclamación de cantidad ejercitada es de 15 años teniendo en cuenta que lo que se reclama no es el pago de derechos de puerto sino el reintegro de las cantidades anticipadas en su día para pagarlos.

Sentencia del Tribunal Supremo de 9 de enero de 2013.



Construcción naval. Entrega de embarcación. Limitación del deber de custodia del astillero.

Un armador contrató a un astillero de Castellón la construcción de una embarcación de pesca con casco de poliéster reforzado con fibra de vidrio. El astillero no sólo debía aportar a la obra su trabajo, sino también los materiales. Eso sí, la instalación electromecánica del buque no sería realizada por el astillero sino que sería ejecutada por un tercero contratista designado por el armador. Se pactó que la propiedad de la embarcación en construcción correspondería al armador proporcionalmente a la entrega a cuenta del precio que éste fuera efectuando, pero también que la entrega del buque debía ser elevada a público.

Recién terminados los trabajos de construcción, cuando el buque se hallaba fuera de las instalaciones del astillero (a flote y en el carenero, abarloado en el muelle), tuvo lugar un incendio causado por el cortocircuito de un equipo instalado en el puente de la embarcación. Pese a la oportuna actuación de los bomberos, la cubierta del buque ardió, desapareciendo en gran medida la parte del casco que emergía del agua. Para entonces, el armador ya había pagado el 93% del precio pactado y había recibido las llaves de la embarcación, quedando pendiente la instalación del sistema eléctrico que estaba a cargo de un tercero. No obstante, faltaban realizar las pruebas de estabilidad del casco a cargo del astillero y otorgar la escritura pública correspondiente a la entrega formal del buque.

La aseguradora Murimar tenía concertado con el armador un seguro de casco de buque. Éste incluía la cobertura de la embarcación encargada al astillero. Por tanto, ocurrido el incendio, Murimar indemnizó a su asegurado con el importe de 593.300 Euros, subrogándose en su lugar y reclamando judicialmente al astillero dicho importe como causante del siniestro. En primera y en segunda instancia se desestimó la demanda de Murimar, que recurrió en casación ante el Tribunal Supremo. Éste ha declarado no haber lugar al recurso indicado, toda vez que si bien cuando ocurrió el incendio no se había producido la entrega formal del buque, éste no estaba exclusivamente en poder del astillero. Las llaves habían sido entregadas al armador para posibilitar que los terceros por él contratados pudieran instalar el sistema eléctrico de la embarcación. Por tanto, no hay incumplimiento del deber de custodia del astillero. Lo contrario, afirma el Tribunal Supremo, sería responsabilizarlo de los trabajos realizados por un tercero contratado por el propio armador.

“Si bien cuando ocurrió el incendio no se había producido la entrega formal del buque, éste no estaba exclusivamente en poder del astillero. Las llaves habían sido entregadas al armador para posibilitar que los terceros por él contratados pudieran instalar el sistema eléctrico de la embarcación. Por tanto, no hay incumplimiento del deber de custodia del astillero”

Sentencia del Tribunal Supremo de 28 de febrero de 2013.





*Juan Antonio Távara
Abogado.*

Actuó para
Empresarios
Petrolíferos
Energéticos, S.L.

“El Tribunal Supremo consideró que la vendedora debía acreditar en qué punto exacto se hubo deteriorado el biodiesel. Según el Tribunal, tal determinación era un requisito esencial para la aplicación de la presunción legal de culpa de las demandadas”

Venta FOB de biodiesel. Deterioro del producto en la terminal y/o en el buque.

Empresarios Petrolíferos Energéticos S.L. vendió a Litasco 2.500 ton. de biodiesel FOB Tarragona. La vendedora española debía entregar el biodiesel a bordo del buque fletado por la compradora desde la terminal de la empresa Euroenergo España S.L. en el puerto de Tarragona. Una vez iniciadas las operaciones de carga, se detectó que la mercancía estaba fuera de especificaciones. En particular, el parámetro de azufre excedía el permitido por la norma EN14214. Por dicho motivo, la compradora rechazó la mercancía, descargó el biodiesel y lo retornó íntegramente a los tanques de la terminal en Tarragona. Seguidamente, la vendedora lo retiró de la terminal, lo trató y lo revendió en el mercado a un precio inferior al inicialmente pactado con la compradora.

La vendedora demandó a la terminal y al armador del buque reclamándoles solidariamente daños y perjuicios. Desconocía si la contaminación por azufre se había producido en la terminal o a bordo del buque. Lo que sí sabía y pudo probar es que el biodiesel entró en la terminal dentro de especificaciones. Sin embargo, el Tribunal Supremo no estimó la demanda contra uno ni contra el otro. Consideró que la vendedora debía acreditar en qué punto exacto se hubo deteriorado el biodiesel. Según el Tribunal, tal determinación era un requisito esencial para la aplicación de la presunción legal de culpa de las demandadas. Todo ello a pesar de constar acreditado en el proceso –por los certificados del fabricante del biodiesel– y ser un hecho no controvertido que el biodiesel llegó a la terminal cumpliendo con todas las especificaciones de la norma EN14214. Además, la Sala consideró que la vendedora no estaba legitimada para reclamar al armador del buque como depositario del biodiesel ya que entre ambos no había ninguna relación contractual.

Sentencia del Tribunal Supremo de 6 de marzo de 2013.



Planta de biodiesel. Contrato “llave en mano”. Acción directa de la subcontratista.

La empresa Bio Energética Extremeña 2020, SL (en adelante, “Bionex”) y la contratista austriaca CMB firmaron un contrato “llave en mano” para la ejecución de una planta de producción de biodiesel en la población de Valdetorres en la provincia de Badajoz. Por ello, CMB subcontrató parte de la obra a Construcciones Pozo Prieto (en adelante, “Pozo Prieto”). Para el pago de la obra, se pactó el abono de una cantidad inicial y de otras posteriores, consistiendo el último pago en una carta de crédito por el 70% del importe, a pagar una vez transcurridos 3 meses desde la firma del Certificado de Recepción Provisional.

Los pagos del cliente al contratista debían efectuarse contra la presentación de documentación prevista contractualmente y mediante dos cartas de crédito irrevocables, divisibles, confirmadas y transferibles, abiertas por la contratista y por un banco de primera categoría en España, reconfirmadas al contratista, que permitían el pago a la vista, y embarques y servicios parciales. Una vez acabada la obra, Bionex fue requerida por Pozo Prieto para que pagara según lo convenido. Bionex no cumplió con el calendario de pagos, obligando a Pozo Prieto a presentar una demanda. Dicha demanda fue estimada en primera instancia, al entender el Juzgado que la entrega del Certificado de Recepción Provisional de la obra impedía al banco emisor del crédito a negarse a pagar al beneficiario (CMB), pero sin que ello supusiera la extinción automática de la obligación de pago del precio dimanante del contrato de obra subyacente que motivó la emisión del crédito documentario.

Presentado recurso de apelación, la Audiencia Provincial desestimó el mismo al considerar que las relaciones entre los intervinientes en el crédito documentario y las derivadas del contrato de obra eran absolutamente independientes y, al no haber pagado Bionex a CMB, nada impedía que la subcontratista (Pozo Prieto) accionara directamente contra el dueño de la obra, pues, cuando Bionex fue requerida de pago, el pago a CMB aún no se había efectuado, estando la deuda viva y debida. Finalmente, el Tribunal Supremo desestimó el recurso de casación presentado por Bionex, confirmando la sentencia de segunda instancia, con imposición de costas a la recurrente.

Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de marzo de 2013.

“las relaciones entre los intervinientes en el crédito documentario y las derivadas del contrato de obra son independientes”



Compraventa de combustible. Evasión de obligaciones tributarias.

Mediante un acuerdo verbal BP Oil España S.L. suministró combustible durante cuatro años a las empresas Top Oil, S.A., Compañía Extremeña de Mercados, S.A. y Distribución Industrial Derivados de Gasoleo S.L, todas ellas integrantes del denominado Grupo Top Oil . En sede judicial, BP Oil España S.L. reclamaba a dichas empresas el precio de partidas de combustible suministradas y no pagadas por un importe superior a 2.500.000 Euros.

“El Tribunal Supremo decidió comunicar la sentencia a la Agencia Estatal de Administración Tributaria para fines de investigación y sanción, ya que había quedado probado que el acuerdo verbal estaba orientado a eludir el pago del Impuesto sobre Hidrocarburos en las ventas mayoristas de combustible”

En virtud del acuerdo verbal, el combustible suministrado por BP Oil España S.L. a dichas empresas debía ser solicitado por y facturado a Distribución Industrial Derivados de Gasóleo S.L., aunque ésta no fuese la única destinataria del combustible. Sin embargo, de hecho, el pago no se hacía por dicha empresa sino por otras empresas del mismo Grupo Top Oil. Con este acuerdo verbal, tales empresas del grupo se beneficiaban de las condiciones más favorables de las que disfrutaba Distribución Industrial Derivados de Gasóleo, S.L. para liquidar el impuesto sobre hidrocarburos, ya que tenían la condición de “depósito fiscal”.

La sentencia de primera instancia estimó íntegramente la demanda, condenando a las demandadas al pago de los importes pendientes. El recurso de apelación interpuesto por Top Oil, S.A., por Compañía Extremeña de Mercados, S.A. y por su Administrador, fue desestimado por la Audiencia Provincial de Madrid. Los recursos extraordinarios de infracción procesal y casación corrieron la misma suerte. Pero, además, el Tribunal Supremo decidió comunicar la sentencia a la Agencia Estatal de Administración Tributaria para fines de investigación y sanción, ya que había quedado probado que el acuerdo verbal estaba orientado a eludir el pago del Impuesto sobre Hidrocarburos en las ventas mayoristas de combustible.

Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de febrero de 2013



Evaluación de Impacto Ambiental. Transporte de energía eléctrica

Esta Sentencia admite el recurso de casación interpuesto por la Administración General del Estado, casando (o anulando) la Sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional que estimaba el recurso contencioso-administrativo promovido por el Ayuntamiento de Alzira contra la aprobación por la Ministra de Medio Ambiente del “Expediente de información Pública del Proyecto Informativo de Conexión del Curso Bajo del Río Júcar”.

Son dos las cuestiones más importantes que se suscitan en el marco de este recurso. Por una parte, se plantea si el proyecto en cuestión, cuya objetividad y finalidad es la construcción de una infraestructura hidráulica para el posterior trasvase de agua, debe ser considerado en su conjunto o si pueden contemplarse aisladamente alguno de los proyectos que lo integran, como el relativo a una línea eléctrica que formaba parte del mismo. Por otra, debe determinarse si la Administración del Estado, en el momento de evaluar el impacto ambiental y aprobar la declaración de impacto ambiental de un proyecto de obras de competencia estatal, debe tomar en consideración la normativa autonómica en materia de evaluación de impacto ambiental y, en este supuesto, la obligación de llevar un estudio específico relativo al transporte y distribución de energía, exigido por la normativa vigente.

Esta Sentencia resulta de gran interés en materia de evolución de impacto ambiental, por cuanto que impone que los proyectos sujetos a evaluación se consideren en su integridad, evitando su fraccionamiento. En este caso concreto, el Tribunal Supremo considera que debe atenderse al proyecto en su conjunto, que era un proyecto de conducción de agua a larga distancia, y no a las concretas obras e instalaciones previstas en el mismo, como las referidas al transporte y distribución de energía eléctrica. En consecuencia, resultan aplicables las exigencias tanto procedimentales como sustantivas a las que estuviera sometido dicho proyecto unitario en su conjunto.

Sentencia del Tribunal Supremo de 30 de enero de 2013..



Esta Sentencia resulta de gran interés en materia de evolución de impacto ambiental, por cuanto que impone que los proyectos sujetos a evaluación se consideren en su integridad, evitando su fraccionamiento.



Del transporte y el mar



- **Acuerdo de 25 de marzo de 2013 sobre transporte marítimo** entre la Comunidad Europea y sus Estados Miembros, por una parte, y el Gobierno de la República Popular de China, por otra, hecho en Bruselas el 6 de diciembre de 2002 (BOE de 27.03.2013).
- **Real Decreto 236/2013**, de 5 de abril, por el que se establece la Zona Económica Exclusiva de España en el Mediterráneo noroccidental (BOE del 15.04.2013).
- **Reglamento (CE) N° 392/2009**, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente (DOUE L131/24 del 28.5.2009)

Del comercio y la distribución



- **Reglamento de Ejecución (UE) n° 13/2013** de la Comisión, de 11 de enero de 2013, que modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n° 394/2012 por el que se fija hasta el final de la campaña de comercialización 2012/13 el límite cuantitativo de las exportaciones de azúcar fuera de cuota y se deroga el Reglamento de Ejecución (UE) n° 931/2012 (BOE del 12.01.2013).
- **Reglamento de Ejecución (UE) n° 24/2013** de la Comisión, de 15 de enero de 2013, por el que se fijan los derechos de importación aplicables en el sector de los cereales a partir del 16 de enero de 2013 (DOUE del 16.01.2013).
- **Reglamento de Ejecución (UE) n° 87/2013** de la Comisión, de 31 de enero de 2013, que corrige la versión polaca del Reglamento de Ejecución (UE) n° 29/2012, sobre las normas de comercialización del aceite de oliva (BOE del 04.02.2013).
- **Real Decreto 190/2013, de 15 de marzo**, por el que se modifica el Real Decreto 1615/2010, de 7 de diciembre, por el que se aprueba la norma de calidad del trigo (BOE de 08.04.2013).
- **Ley 16/2012, de 27 de diciembre**, por la que se adoptan diversas medidas tributarias dirigidas a la consolidación de las finanzas públicas y al impulso de la actividad económica (BOE de 28.12.12).

De la energía y el medioambiente



- **Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre**, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina (BOE del 14.01.2013).
- **Resolución de 5 de febrero de 2013**, de la Secretaría de Estado de Energía, por la que se convoca el procedimiento de asignación de cantidades de producción de biodiesel para el cómputo del cumplimiento de los objetivos obligatorios de biocarburantes (BOE del 07.02.2013).
- **Real Decreto 234/2013, de 5 de abril**, por el que se establecen normas para la aplicación del Reglamento (CE) n.º 66/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, relativo a la etiqueta ecológica de la Unión Europea (BOE del 16.04.2013).

Compraventa internacional de cereal. ¿Hay obligación de entregar el producto tras el anuncio de un embargo en las exportaciones del país de origen?



Nidera BV compró a Bunge SA 25,000 ton. de trigo harinero de origen ruso. La entrega se pactó en posición FOB Novorossyisk entre el 23 y el 30 de Agosto de 2010. El contrato incluía la siguiente cláusula: “Prohibition Clause: In case of prohibition of export, blockade or hostilities or in case of any executive or legislative act done by or on behalf of the government of the country of origin of the goods, or of the country from which the goods are to be shipped, restricting export, whether partially or otherwise, any such restriction shall be deemed by both parties to apply to this contract and to the extent of such total or partial restriction to prevent fulfilment whether by shipment or by any other means whatsoever and to that extent this contract or an unfulfilled portion thereof shall be cancelled...” Algún lector recordará que el 5 de agosto de 2010, el Kremlin emitió un comunicado en el que, por razones de subsistencia y abastecimiento nacional, prohibía las exportaciones de trigo ruso a partir del 15 de agosto de ese mismo año. Los mercados internacionales reaccionaron con una subida inmediata y estrepitosa del cereal. El 9 de agosto, el vendedor canceló el contrato al amparo de la citada “Prohibition Clause”. El comprador se opuso y reclamó daños y perjuicios por cumplimiento del contrato en arbitraje.

Tras el laudo, el Queen’s Bench Division se pronunció acerca del significado de la “Prohibition Clause”. La cuestión era si, en virtud de dicha cláusula, el vendedor estaba exento de cumplir con su parte del contrato tras el anuncio del embargo de las exportaciones por parte del Kremlin. El Tribunal resolvió que no lo estaba. No apreció ningún nexo de causalidad real entre la prohibición de exportar y el incumplimiento del vendedor, ya que, entre el decreto prohibiendo las exportaciones y la fecha en que éste entraba en vigor, habían 10 días durante los cuales el vendedor podía (y debía)

haber cumplido su obligación de vender. En otras palabras, el vendedor no podía cancelar el contrato al amparo de la “Prohibition clause”. Esta sentencia supone un aviso para aquellos “traders” que, tras un aviso de embargo en el país de origen, se desdican de los contratos y acuden a los mercados para vender la misma mercancía a un precio más caro del que tenían pactado.

Bunge SA v. Nidera BV [2013] EWHC 84 (Q.B.)

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





Cambios en el régimen legal de residencia de extranjeros en los Emiratos Árabes Unidos.

El desconocimiento de la ley no exime al infractor de la correspondiente pena y multa. Por ellos pasamos a enumerarles las infracciones más comunes cometidas en EAU:

- 1. Trabajar con un visado de turista.** Es muy común entre trabajadores de la limpieza o en hospitales. Tanto el empleado como el empleador pueden recibir multas, penas de cárcel y en el caso del extranjero ser expatriado a su país de origen. En algunos casos el trabajador puede ser acusado de falsificación de documentos.
- 2. Conceder un trabajo ficticio a un trabajador.** Esto corresponde al supuesto más típico de empleados de hogar trabajando con un contrato laboral de complacencia, generalmente concedido por compañías de limpieza que declaran a empleados que no realizan ninguna prestación laboral efectiva a su beneficio, a cambio de una remuneración percibida por los dueños de hogar que emplean verdaderamente a las correspondientes personas. Por esta Ley, las compañías que concedan empleos ficticios son castigadas con una pena de prisión de 6 meses para su director-gerente, y de una multa mínima de AED 50.000 (EUR 11.000 aproximadamente); y, lo cual es nuevo, todos los que formen parte del fraude se enfrentan a penas de prisión de entre un mes y tres meses, multa y expulsión del territorio emiratí.
- 3. Trabajar fuera de las zonas francas al ser titular de un contrato laboral concedido por una Free Zone Company.** Este supuesto es el más frecuentemente cometido por parte de expatriados “occidentales”, y en la inmensa mayoría de los supuestos se trata de auténticos delitos por ignorancia. Si bien no hay penas de prisión previstas para tales supuestos, los empleados que lo incumplan se enfrentarán a penas de multa de AED 10.000 (EUR 2.000 aproximadamente), siendo multiplicado por cinco este importe para sus empleadores. Asimismo, una expulsión temporal o definitiva del territorio emiratí puede ser ordenada judicialmente.
- 4. Prestar servicios fuera de las zonas francas para una Free Zone Company (FZC) o Free Zone Establishment (FZE).** Este supuesto va dirigido para una sociedad mercantil de tipo FZC o FZE, en la prestación de servicios de consultoría o asesoramiento de cualquier clase, fuera de la zona franca donde tiene su establecimiento. Al respecto se exige una homologación ministerial, la cual suele ser concedida de forma temporal. La nueva Ley se limita a una sencilla advertencia, recordando la necesidad de ostentar tal homologación para que el director-gerente de la considerada FZC o FZE no incurra en una infracción sancionable.
- 5. Arrendar o subarrendar a empleados.** En este caso si existe un puesto de trabajo real con un contrato laboral y sobre todo, una entidad pagadora. Lo que hace incurrir en un delito a las compañías que se dedican a esta actividad, es el hecho de arrendar o incluso subarrendar su excedente de recursos humanos a terceras entidades. Hasta que entre en vigor la presente Ley, solo las compañías autoras de dicho arrendamiento ilegal de empleados se enfrentaran a un castigo. Ahora se extiende esta amenaza a sus beneficiarios, así como a los empleados arrendados como personas físicas, los cuales incurrir en una multa de AED 10.000 y en una expulsión temporal del territorio nacional. Los autores de esta infracción ven su pena agravada, y se enfrentan a hasta un año de prisión y AED 150.000 de multa.

Pierre-Jean Trébuchet
Abogado

AACNI Middle East Legal Consultants FZC
Email: pierre-jeantrebuchet@aacni.com

Traslado de líneas de producción, maquinarias y vehículos de segunda mano a Brasil.



El crecimiento de la economía brasileña en los últimos años, en contraste con la crisis económica que sufre la zona Euro, ha llevado a muchas empresas a trasladar líneas de producción, maquinaria y vehículos de segunda mano. El motivo no es otro que el de reiniciar su actividad empresarial en Brasil.

La importación de bienes de segunda mano, tales como maquinarias, equipos, aparatos, instrumentos, herramientas, aunque permitidas, están sujetas a licencias no automáticas antes de su embarque en el país de origen, es decir, requieren un estudio y autorización previos por parte del Gobierno, que sólo permitirá la importación en caso de que no haya producción nacional, o tales bienes no puedan ser sustituidos por otros locales.

SECEX, el ente regulador brasileño, publica las solicitudes de importación, dando a los fabricantes nacionales un plazo de 30 días para formular alegaciones. Este procedimiento puede no aplicarse cuando se trata de la importación de bienes notoriamente faltos de producción nacional, cuando se acompañan certificados de inexistencia de producción nacional, o cuando son bienes de segunda mano idénticos a productos nuevos en régimen de exención “Ex Tarifario”.

En lo que respecta al traslado de cadenas de producción de segunda mano, se exige la firma de un “acuerdo de contrapartida” con la industria nacional. A través de dicho acuerdo, la empresa interesada en la importación asume el compromiso de invertir en la adquisición de maquinaria y equipos de fabricación nacional, adquiriendo el derecho a importar los bienes que integran la línea de producción sin tener que pasar por un examen de producción nacional. La tramitación de traslado de líneas de producción de segunda mano se inicia con la presentación de un proyecto en el Departamento de Operaciones de Comercio Exterior (Decex), que examinará los aspectos económicos de las importaciones (generación de empleo, proyección del crecimiento de los ingresos y del volumen de las exportaciones, beneficios en términos de calidad y productividad, etc.), así como si las maquinarias efectivamente forman una línea o célula de producción. Una vez aprobado el proyecto, la empresa debe concretar un acuerdo de contrapartida

con la industria nacional representada por los sindicatos. Una vez firmado el acuerdo, ya se puede registrar la licencia de importación.

Por último, la importación de vehículos de segunda mano no está autorizada salvo en casos de vehículos de más de 30 años de antigüedad, con fines culturales y de colección. Excepcionalmente, se permite la importación de vehículos de segunda mano en régimen de donación, de herencia y los importados por las misiones diplomáticas, representaciones consulares y representaciones de organizaciones internacionales.

Maria Ivonete de Souza

Advogada

AACNI, de Souza & Nunes, Consorcio de Advogados

Email: mariaivonete@aacni.com



Eventos

El 13 de abril 2013 AACNI Abogados celebró el primer torneo internacional de "fútbol 7" de abogados. A dicho evento acudieron numerosos abogados ingleses. El torneo se desarrolló en el Complejo Deportivo Teixonera de Barcelona.



Noticias

La revista "Arbitration Watch" ha alcanzado los 500 suscriptores. Después de 4 años y 16 publicaciones, la revista se ha asegurado un lugar en el mundo del arbitraje internacional. La revista agrupa profesionales, empresarios, árbitros y académicos entorno al arbitraje. AACNI gestiona y esponsoriza la revista desde su creación en Enero del 2009.

The Commercial, Shipping & Investment
ARBITRATION WATCH

- AACNI en España patrocinó el último Congreso Nacional de Derecho Marítimo, que fue organizado por la Asociación Española de Derecho Marítimo en Madrid el 12/13 de Junio de 2013

Reconocimientos

- El pasado mes de abril, AACNI recibió el galardón "Oil and Gas Law Firm of the year in Spain" dentro de los Global Awards que Corporate INTL Magazine entrega anualmente. Corporate INTL es un grupo editorial inglés líder en el sector de los negocios y la consultoría con una distribución impresa y electrónica de unos 70.000 ejemplares al mes. Los premios Corporate INTL se dirigen a los principales expertos en sus campos respectivos y celebra la excelencia en todo el mundo.
- Albert Badia, socio y director de AACNI, ha sido nombrado "Fellow" del Chartered Institute of Arbitrators (CI Arb) con sede en Londres, Reino Unido. Esta distinción está reservada para árbitros y mediadores con una solida experiencia y una proyección internacional. En España hay únicamente diez. El CI Arb tiene filiales en varios países y cuenta con más de 12.500 miembros.
- El directorio ingles Chambers and Partners ha posicionado a AACNI Abogados en Band 5 en la sección Resolución de Conflictos para España. De nuestro equipo en España dicen: "El socio director Albert Badia es elogiado por su pragmatismo, su redacción precisa y por su gran perspectiva comercial. Recientemente ha participado activamente en litigios de transporte y comercio". En Shipping, hemos sido elogiados con estas palabras por nuestros clientes: "Albert Badia es rápido, incisivo y realista. Siempre te explica todas las opciones y te da pautas claras a seguir". Monica Comas, directora de la división de transporte, "es perseverante, y un placer trabajar con ella", comentan los clientes entrevistados.
- Legal 500 dice de AACNI Abogados: "Es especialista en arbitraje en transporte marítimo pero maneja todos los aspectos del derecho de la navegación, así como el comercio y la industria. Recomendamos a su socio-director Albert Badia".

Publicaciones

- *The Shipping, Commercial & Investment Arbitration Watch, No. 17/2013*. Editado en inglés por Albert Badia y Ana Maria Daza, y publicado en la página web www.arbitrationwatch.com



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



Maria Ivonete de Souza
Socia Advogada.
AACNI, de Souza & Nunes, Consórcio
de advogados.



Ana Maria Daza
Abogada.
Dpto. Arbitraje.



Anna Maria Madrid
Economista.
Dpto. Contabilidad & Tributos.



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



Pilar Rodrigo
Abogada.
Dpto. Procesal.



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



Juan Antonio Távara
Abogado.
Dpto. Procesal.



Elisabeth Costafreda
Economista.
Dpto. Contabilidad & Tributos.



Pierre-Jean Trébuchet
Abogado.
AACNI Middle East Legal Consultants
FZC.



David Gatell
Abogado. Socio.
Dpto. Procesal.



Virginia Pastor
Abogada.
Dpto. Marítimo & Transporte.



Maria José Gómez
Dpto. de Administración.



**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 (Middle East) Legal Consultants, FZC

PO Box 16111
Ras Al Khaimah Free Trade Zone, Block 4, 8th Floor
Al-Nakheel, Ras Al Khaimah
United Arab Emirates

Phone: +971(7) 2078986

Fax: +971(7)2041010

AACNI, de Souza & Nunes, Consórcio de advogados

Rua João Pessoa, 2381, sala 02, Velha,
CEP 89036-003 Blumenau/SC
Brasil

Tel. +55 1130422452

Website: www.aacni.com

Email: aacni@aacni.com