

Paulo Henrique Cremoneze

TRANSPORTE INTERNACIONAL MARÍTIMO DE MERCANCÍAS (CARGAS)

LAS VENTAJAS DE LA
JURISDICCIÓN BRASILEÑA



Machado, Cremoneze
Lima e Gotas

advogados associados

Seguros desde 1970



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.



Como respuesta a un pedido de nuestro asociado profesional del Reino Unido y para mejor informar las compañías aseguradoras de Europa, Japón y Estados Unidos, presento, de forma muy breve, práctica y con base en mi larga actuación profesional, algunas de las razones por las cuales aseguradoras de carga y/o sus propietarios deben, siempre que sea posible, elegir la jurisdicción brasileña en vez de la jurisdicción extranjera.

Antes de empezar, les puedo asegurar que Brasil, por lo más increíble que suene, es el país que mejor maneja el Derecho Marítimo en todo el mundo, haciéndolo según el orden moral y el bien común, y no casi que exclusivamente de acuerdo con los deseos de algunos sectores económicos o mismo el interés del Estado.

La jurisdicción brasileña es la que cuenta con las mejores disposiciones para que haya justicia efectiva respecto litigios basados en el incumplimiento de obligaciones y responsabilidades respectivas, sin inclinarse hacia abusos reglamentarios, mucho menos a dirigismo contractual.

A saber:

La Práctica del Derecho Marítimo en Brasil

En litigios que involucran contratos de transporte internacional de cargas por vía marítima, se recomienda elegir, siempre que sea posible, la jurisdicción brasileña.

Hay muchas y buenas razones para hacerlo y se puede resumirlas con una idea central: el sistema jurídico brasileño es muy favorable al propietario de la carga o a su aseguradora.

Brasil no se somete a cualquier Convención

Derecho Marítimo. La única Convención que firmó Brasil es la de Hamburgo, en los años 1970, pero, ya que no fue ratificada por el Congreso nacional, no aplica al país.

Todas las demandas de Derecho Marítimo están gobernadas exclusivamente por las leyes brasileñas: 1) El código Civil (Art. 730 et seq); 2) El Decreto n.º 116/67; 3) El Decreto n.º 2681/12, y otras leyes especiales.

Todo el conjunto de las leyes brasileñas dispone que, en caso de incumplimiento de una obligación de transporte de mercancías, se presume que el transportista marítimo sea el responsable de las pérdidas en que se incurra.

Esta es, sin duda, una grande ventaja.

Si se presume que es responsable [el transportista] por las pérdidas o daños que ocurran durante el transporte, la parte interesada (propietario de la carga o aseguradora subrogada) no está obligado a comprobar la culpa del transportista marítimo - es este quien debe demostrar que es inocente.

Y el listado de causas que exentan el transportista marítimo de responsabilidad también es muy limitado y se restringe a tres: fuerza mayor, caso fortuito y (inadecuación del) embalaje o vicio inherente.

Es importante que se destaque que no será suficiente que el transportista marítimo afirme haber una de estas tres causas de exención de responsabilidad, sino que debe probarla técnicamente.

Es más, el transportista debe ofrecer pruebas dentro de un contexto de razonabilidad y plausibilidad, según establecido por el Superior Tribunal de Justicia, el órgano brasileño más importante en los litigios que involucran

responsabilidad civil.

Luego, la ocurrencia de una fuerte tormenta no es suficiente para que el transportista alegue caso fortuito en favor de pérdidas o daños a la carga, sino que debe presentar pruebas de que la tormenta era imprevisible, inevitable y verdadera irrefrenable.

Actualmente en Brasil, hay pocas demandas respecto las cuales el Poder Judicial reconozca la naturaleza fortuita de una tormenta o cualquier adversidad climática.

Se justifica todo este rigor, porque la Ley Brasileña establece que el contrato de transporte de mercancías es una obligación de resultado, a través de la cual el transportista se compromete a entregar la carga en el mismo orden y condición en que se haya recibido.

No sería exagerado repetir que cualquier pérdida o daño a la carga implica presunción de culpa y responsabilidad del transportista y que este tiene el deber de probar, mediante reversión de la carga de la prueba, su posible inocencia en casos concretos.

Y se puede afirmar, basándose en la experiencia profesional de éxito, que es muy difícil que el transportista lo haga.

Sin embargo, la presunción legal de responsabilidad en contra del transportista y la inaplicabilidad de las Convenciones Internacionales no solo son ventajas al propietario de la carga o aseguradora subrogada.

Otra importante ventaja es que el Derecho Civil Brasileño interpreta el contrato de transporte internacional de mercancías por vía marítima como un contrato de adhesión y, luego, con

limitaciones respecto la aplicabilidad total de sus cláusulas.

En Brasil, el contrato de adhesión no se ajusta al concepto universal de "pacta sunt servanda".

Ya que solo una de las partes, el transportista, impone su voluntad - mientras que las otras partes se obligan a adherir a lo que se les imponga - la ley y la justicia brasileñas analizan con precaución el contenido de las reglas contractuales e incluso consideran algunas de ellas abusivas, en línea con el concepto de "hardship".

Tradicionalmente la justicia brasileña no reconoce como válidas y efectivas las cláusulas de elección de jurisdicción, arbitraje y limitación de responsabilidad.

De hecho, respecto la limitación de responsabilidad, se puede decir que es ilegal, porque viola el principio de indemnización civil completa, Art. 944 del Código Civil, además de inconstitucional, porque ofende la garantía fundamental establecida por el Artículo 5, V, de la Constitución Federal.

Luego, independientemente de la cuestión de pago o no de flete "ad valorem", los jueces brasileños suelen no aplicar la limitación de responsabilidad a transportistas marítimos.

Dichas cláusulas abusivas son todavía más inefectivas cuando el demandante es una aseguradora legalmente subrogada a los derechos del propietario de la carga (el asegurado).

Luego, hay un escenario muy bueno y favorable a los propietarios de carga y sus aseguradoras, y, como consecuencia, un escenario muy hostil a los transportistas marítimos.

La ley y los precedentes judiciales de Brasil favorecen el concepto legal de recuperación de la

indemnización pagada.

Otra ventaja es la financiera.

Se explica: además de la corrección monetaria, común a todas las jurisdicciones del mundo, en Brasil hay los llamados "intereses monetarios". Para cada mes de litigio, a partir de la citación del transportista marítimo, incurrir en intereses sobre el valor de la pérdida al 1% (uno por ciento) - que aumenta mucho el valor total. El objetivo de los intereses por mora es motivar a la parte que prevé un defecto a que busque un compromiso, mientras hace una compensación por la larga espera, de alguna forma, al vencedor del litigio, en el caso de que sea el demandante.

Los jueces brasileños son muy serios y cualificados, porque tienen el poder/la autoridad oficial de ocupar sus puestos por exámenes estrictos y evaluación de sus títulos. Afortunadamente, los escándalos de corrupción que afectan muy profundamente a Brasil, involucrando legisladores y líderes del gobierno, no están presentes en la magistratura, lo que especialmente verdadero respecto los jueces que trabajan con demandas del área de negocios, como es el caso de las demandas de Derecho Marítimo.

Tal vez el único inconveniente del litigio en Brasil sea la lentitud, ya que su tiempo es un poco más largo que en los países de primer mundo: Reino Unido, Japón, Estados Unidos, Alemania, Italia, etc.

Dicha lentitud, sin embargo, ha sido considerablemente modificada por la informatización del sistema de justicia, algo realmente bueno.

Las costas judiciales en Brasil son aproximadamente el 1% del valor que se exige en la demanda.

En caso de pérdida del pleito, se debe pagar,

se debe pagar entre el 10% y el 20% del valor corregido de la demanda (sin intereses u otros cobros) como "pago de las costas judiciales del ganador".

El pago de las costas judiciales del ganador es simplemente el valor de los honorarios profesionales del abogado de la parte exitosa del litigio.

Para hacer un litigio en Brasil, se necesitan los documentos a continuación:

1. Poder con cláusula "Ad Judicia" y Estatutos Sociales de la persona jurídica;
2. Recibo del pago de indemnización (en caso de subrogación de aseguradora);
3. Conocimiento de embarque internacional para transporte de las mercancías por vía marítima;
4. Protesta del consignatario (en algunos casos);
5. Documentos de corrección de la pérdida.

Algunos documentos deberán traducirse al portugués, con agregación de los costos de un traductor jurado - que se establece en la ley y sigue estándares internacionales.

Si la compañía o aseguradora no tiene sucursal correspondiente o una compañía asociada de Brasil, se necesitará una garantía en efectivo, que se devuelve al final del litigio, en caso de éxito.



Machado, Cremoneze
Lima e Gotas

advogados associados

Seguros desde 1970



mclg@mclg.adv.br
www.mclg.com.br