



REPÚBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY



Cámara de Representantes
Secretaría

XLIX Legislatura

DEPARTAMENTO PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1078 de 2022

Carpeta Nº 2598 de 2022

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

CÓDIGO AERONÁUTICO

Modificación

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 12 de octubre de 2022

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Rodrigo Albernaz.

Miembros: Señores Representantes Carlos Varela Nestier, Daniel Martínez Escames y Alberto Fumero.

Invitados: Por tratamiento Proyecto “Código Aeronáutico. Modificación”, se recibió:
I) Autoridades del Banco de Seguros del Estado: Presidente, Dr. José Amorín Batlle; Sub Gerente General, Dra. Verónica Salaberry; y Gerente de Productos, Lic. Andrés Cerrutti. II) Delegación del Instituto de Derecho Civil de la Universidad de la República (UDELAR): doctores Gerardo Caffera; Alfredo Frigerio y Aparicio Howard; y doctoras Virginia Yellinek, y Mariana Barúa.

Secretaria: Señora Laura Rogé.

=====

SEÑOR PRESIDENTE (Rodrigo Albernaz Pereira).- Habiendo número, está abierta la reunión.

(Ingresan a sala autoridades del Banco de Seguros del Estado)

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida al presidente del Banco de Seguros del Estado, doctor José Amorín Batlle; a la subgerente general, doctora Verónica Salaberry y al gerente de Productos, licenciado Andrés Cerrutti.

SEÑOR AMORÍN BATLLE (José).- Es un gusto estar con ustedes para responder las inquietudes que tengan sobre los temas vinculados al Banco de Seguros del Estado con respecto a estas modificaciones del Código Aeronáutico.

En principio, pediría que hiciera uso de la palabra la doctora Salaberry para que haga una exposición sobre los temas legales. Después estaríamos a la orden para contestar todas las preguntas que ustedes necesiten.

SEÑORA SALABERRY (Verónica).- Buenas tardes.

Hicimos un análisis del proyecto anterior para ver los artículos que cambiaban y realizamos un comparativo entre el texto anterior y el actual. Estuvimos mirando la evolución de los límites de responsabilidad en el derecho internacional y las repercusiones que podría tener respecto al principio de reparación integral del daño que rige en nuestro país.

En cuanto a la cuantía de los límites no podemos opinar; lo que nos preocupó fue que no estuvieran coherentemente planteados en lo que hoy es el derecho de daños en Uruguay

Hemos leído algunas reflexiones de los doctores Fernando Aguirre y Gamarra que cuestionaban el límite de responsabilidad en nuestro país. Si se veía en el derecho comparado, los límites de responsabilidad en el mundo guardaban mayor coherencia con los límites fijados jurisprudencialmente para todos los daños. Vimos que había como una discriminación en cuanto al daño biológico, por llamarlo de alguna forma, que podría ser el daño moral por lesión o muerte, y que también se contrarrestaba con el daño patrimonial que se podía sufrir en cuanto a equipaje y otros enseres.

Nos pareció bueno que en el proyecto estuvieran nombradas todas las compañías de seguros, porque la ley era de cuando había monopolio del Banco de Seguros del Estado.

Desde el punto de vista de la institución estamos acostumbrados, por ser una empresa multirriesgo, a asegurar daños sin límite. Tenemos experiencia en eso; el gerente de Productos, que es el especialista en conformar los productos de la empresa y ver los alcances de las coberturas y de sus notas técnicas, nos puede asesorar más.

Entendemos que, en principio, habría que sanear esa discusión doctrinaria acerca de si existe algún tema constitucional en cuanto a limitar derechos fundamentales por razones de interés general; habría que explicitar un poco más el interés general.

Estas son mis primeras apreciaciones; no sé si quieren hacer alguna pregunta puntual como para ir interactuando. Quería decir a grandes rasgos cuál era mi impresión de acuerdo al material que tuve a la vista: el Convenio de Varsovia -más que nada los artículos de limitación de la responsabilidad- y el de Roma, ambos ratificados por Uruguay.

SEÑOR AMORÍN BATLLE (José).- Hay algunas cosas que quiero que queden meridianamente claras. Por supuesto, estamos de acuerdo con ese artículo que dice que

se puede contratar a cualquier compañía. La ley anterior era de cuando había monopolio del Banco de Seguros del Estado; esto cambió y es natural que cada cual contrate con la que le sirva más.

Hay un tema para el que voy a pedir que haga uso de la palabra el licenciado Cerrutti. Nosotros podemos cubrir cualquier riesgo. Una de las cosas que se comentaba era que había que poner un límite porque el Banco de Seguros del Estado no podía cubrir cualquier riesgo; sí, podemos cubrir cualquier riesgo. Para que tengan idea, nosotros cubrimos riesgos de más de US\$ 1.000.000.000. En el caso de los incendios forestales son US\$ 14.000.000, y cuando hay una seca grande en el agro son seguramente más de US\$ 20.000.000. Cubrimos US\$ 500.000.000 y hemos pagado más de US\$ 20.000.000; el Banco no tiene límite.

Con respecto a los automóviles, Andrés luego les va a decir hasta dónde cubrimos, y ahí no tenemos reaseguro. Eso quiere decir que lo cubre solo el Banco.

En el caso de accidentes de aeronaves hay reaseguros en el mundo. El Banco puede decir que cubre hasta determinado porcentaje y el resto lo cubre el reaseguro. No es argumento decir que el Banco puede tener un límite para cubrir; el Banco no tiene ningún límite. Le voy a pedir a Andrés que profundice en ese tema.

SEÑOR CERRUTTI (Andrés).- Como dice el presidente, el Banco, con experiencia de muchísimos años en el rubro de los seguros -como ustedes saben-, tiene armada toda una arquitectura como para poder soportar cualquier tipo de riesgo. Nosotros tenemos capacidad para poder soportar solo determinado nivel de riesgo. De repente, podemos hablar de US\$ 5.000.000; podemos perfectamente soportar un negocio de US\$ 5.000.000. De acuerdo a la peligrosidad -eso lo evaluamos en mi división-, si es necesario salimos a buscar socios en el exterior, y eso se llama reaseguro. Lo que hace el reaseguro es compartir y dispersar el riesgo entre varias empresas que son reaseguradoras, especializadas en eso. Básicamente hemos tenido experiencia no muy lejana con Alas U y con Pluna. Los límites de responsabilidad que se contrataban eran bastante elevados y nunca tuvimos ningún tipo de problema. No lo retuvimos totalmente nosotros; lo que hacemos es un trámite que se llama de colocación facultativa, que es salir al exterior a buscar socios para soportar el riesgo. Hoy tenemos facilidad en las comunicaciones y el índice de confianza es alto. El Banco es una empresa reconocida en el exterior a pesar de que el tamaño de Uruguay en el mercado es relativamente pequeño al lado de otros mercados; tenemos muy buena reputación en el exterior y no tenemos ningún tipo de problema para colocar lo que necesitamos colocar. De hecho, como decía el presidente, hay negocios grandes, por ejemplo Ancap y la Comisión Técnica Mixta de Salto Grande; son negocios millonarios que colocamos perfectamente cuando tuvimos que colocarlos, participando en la póliza con una parte del riesgo.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Le doy la bienvenida a la delegación. Vamos a abusar o a aprovechar la oportunidad de vuestra comparecencia para hacer algunos otros planteos que tienen que ver con el seguro automotor y con algún otro tema que estamos trabajando, pero enfocándonos, obviamente, en lo que nos convoca.

La bancada había solicitado la comparecencia del Banco de Seguros del Estado para la consideración de este tema porque a primera vista había por lo menos dos consideraciones que nos importaba compartir. La primera, la pérdida del monopolio de la cartera. La norma vigente del Código Aeronáutico establece el monopolio, la obligación de contratar los seguros exclusivamente con el Banco de Seguros, y había quedado un tanto anacrónica en función de los cambios operados en el mercado del seguro. Para resolver esa situación entre la pérdida del monopolio o la habilitación del libre juego de

mercado de otras operadoras en determinadas actividades, la Dinacia o el Poder Ejecutivo, con fecha 20 de abril de 1994, a través de la Resolución N° 375 habilitó a que se contrataran aseguradoras privadas. Por tanto, estábamos en un régimen de flagrante ilegalidad porque a través de una resolución se enmendaba una disposición de mayor rango legal; por eso nuestra urgencia en resolver ese tema. Durante la comparecencia del ministro de Defensa Nacional se nos comentó que un proyecto de similares características había tenido media sanción en legislaturas anteriores, y esto nos urgía en función de los plazos que todavía quedan para resolver este tema que no es menor.

Ya ha quedado clara la posición del Banco de Seguros, que no tiene ninguna dificultad en competir; en lo personal, la respuesta a eso ha quedado saldada.

La otra consideración tenía que ver con la utilización de una unidad de pago en moneda extranjera. Nosotros habíamos planteado que en materia de derecho comparado no hemos visto norma en el país que recurra a una moneda extranjera -habitualmente el Banco de Seguros del Estado recurre a la unidad indexada-, y quizás las mismas razones que hoy aconsejen dejar el franco, que es la unidad de indemnización, lo hagan en el futuro con el dólar americano. Por tanto, nos parecía bueno analizar este tema en concreto y conocer vuestra opinión.

El tercer aspecto que introducen y parece muy interesante son las objeciones con respecto a los límites en los seguros de responsabilidad, si mal no entendí. Ese es un tema que se incorpora; nos gustaría conocer en detalle cuál sería la formulación o la alternativa que ustedes entenderían aconsejable para este proyecto.

Compartimos el espíritu de la norma. Estamos entendiendo la necesidad de resolverla, pero son disposiciones de un Código que, a juicio de la Comisión, más allá de la premura requiere andar despacio porque tenemos prisa; evitemos futuros dolores de cabeza con modificaciones que hagan que después la enmienda termine siendo peor que el soneto.

SEÑOR AMORÍN BATLLE (José).- Voy a hacer algún comentario y voy a pedir a la doctora Salaberry que profundice en la responsabilidad.

Por supuesto que estamos de acuerdo con la competencia. Todas las áreas de seguros están en competencia menos las de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, que están en monopolio. Lo demás está en competencia y funciona bien, y me parece muy bien que esta área esté en competencia.

En cuanto a si va a ser en dólares o en otra moneda, ese es un tema del legislador. A mí me parece que si se pretende que esto dure en el tiempo es mejor la unidad indexada, que va a ser una moneda mucho más constante que el dólar. Si la inflación de Estados Unidos este año va a ser de 8%, pierde un 8% el valor que pongan en la ley. A mí me parece mucho más razonable la unidad indexada, pero el Banco puede pagar en dólares, en unidades indexadas o en francos; no tiene ningún inconveniente.

Ahora voy a pedir que la doctora Salaberry se expanda en dos temas: el límite que figura en la ley y en si los damnificados pueden reclamar por encima del seguro, que me parece que es bastante más importante. Creo que es complejo que la ley limite la posibilidad de reclamar los daños reales.

SEÑORA SALABERRY (Verónica).- Lo que nos llamó la atención fue que, evidentemente, los límites de responsabilidad en la ley, en todos sus desgloses -hay límite de responsabilidad por pasajero, límite de responsabilidad por equipaje o carga-, son muy acotados y diferentes a lo que hoy podría sentenciar un juez civil en una contienda de derecho de daños en la República Oriental del Uruguay. Los daños

resarcibles, que tienen que ser repuestos o indemnizados con el principio de la integralidad de la indemnización, pueden ser desde daño emergente por el contenido de los equipajes hasta daño moral. En nuestra jurisprudencia la muerte vale lo mismo sin que importe la ocupación de la persona fallecida. El daño que hace la diferencia, que debe ser resarcible porque así lo indica el Código Civil en cuanto a la integralidad del daño, es el lucro cesante, tanto pasado como futuro, y la pérdida de chance. Esos daños hacen diferenciales muy grandes a la hora de cubrir derivados de un accidente.

Evidentemente, la primera reflexión que se me planteó fue que la vida de una persona que es atropellada vía terrestre no tiene límites, pero sí los tiene si un avión cae sobre un centro poblado. Generalmente, el daño no es individual, sino catástrofe. Empecé a mirar las diferencias y fui a la más reciente reforma en derecho de daños, que fue una innovación: el SOA. Hay una acción directa contra la empresa aseguradora; los límites de responsabilidad están fijados en unidades indexadas pero tiene la particularidad de dejar abierta la posibilidad de reclamar el mayor valor del daño de acuerdo a los principios del derecho civil, con todos los elementos integrantes de la responsabilidad: el daño, el hecho ilícito, el nexo causal entre el hecho ilícito y el daño; elementos que exceden un poco a la concepción objetiva de la indemnización de un daño

Por lo que estoy viendo, acá están pensando por un lado en una responsabilidad objetiva cuando se trata de la responsabilidad emanada del contrato de transporte, pero también están viendo la parte extracontractual, donde la responsabilidad no es objetiva y tiene que pasar por los filtros de los elementos que componen la responsabilidad civil.

SEÑOR AMORÍN BATLLE (José).- Voy a comparar dos situaciones porque me parece que puede servir para ilustrar lo que tiene que ver con la indemnización por seguros y por reclamaciones personales. Por ejemplo, estas modificaciones al Código marcan un tratamiento distinto entre un accidente de auto que se sube a una vereda y mata a cinco personas y una avioneta que se cae y mata a cinco personas.

SEÑOR SALABERRY (Verónica).- El auto que mata a cinco personas va a tener que considerar la reparación integral de la familia de esas personas, de los que reclaman el daño moral que les produce la muerte de su familiar directo; depende de cómo esté constituida la familia del que reclama ese daño para saber cuán grande va a ser. Por lo general, nuestra jurisprudencia fija esa reparación en la franja que va entre los US\$ 20.000 y los US\$ 30.000 en el caso de esposa o hijos, y después tienen legitimación activa para reclamar hermanos, tíos en el caso de convivencia, y aunque no sea cónyuges, pueden ser concubinos *more uxorio*. Los límites deben ser pensados en base a cuál es el titular de la reclamación de ese daño. Puede pasar que solamente reclamen daño moral, pero también pueden reclamar el lucro cesante que la muerte de esas personas les ocasionó. Entonces, el daño puede ser diferente de acuerdo a cómo son los componentes del daño que se reclama. Por ejemplo, el daño moral es siempre igual con independencia de la actividad que cumplía la víctima. Es decir, vale lo mismo el dolor de la esposa de una persona que ganaba por sobre la media que el de la esposa que tenía un cónyuge que ganaba un sueldo mínimo. Son esos detalles los que nos hacen pensar que tal vez acá no estén totalmente desarrolladas las incidencias que puede tener la muerte por un avión con respecto a la muerte por un auto.

Con respecto a la responsabilidad civil automotora tenemos coberturas de 10, 20, 30 o 40 unidades de responsabilidad civil. Esas 40 unidades de responsabilidad civil -voy a hablar del máximo- significan aproximadamente US\$ 700.000, analizando la responsabilidad extracontractual. Si es catástrofe, esos US\$ 700.000 se triplican; esa es la cobertura total de un siniestro de tránsito.

SEÑOR PRESIDENTE.- Para hacer la comparación un poco más explicativa podemos remitirla a lo que se plantea acá, que es el caso aeronáutico. ¿Cuáles son los límites?

SEÑORA SALABERRY (Verónica).- Acá se refiere al límite de responsabilidad por pasajero. Dice que la responsabilidad del transportador con relación a cada pasajero queda limitada hasta la suma de US\$ 30.000; o sea, que la responsabilidad con todos sus componentes y con todos los posibles daños queda limitada a US\$ 30.000 por pasajero. Si hay un reclamo de daño moral, daño emergente o lucro cesante, son US\$ 30.000 por pasajero.

En cuanto al equipaje, es de US\$ 50. En la modificación propuesta dice que son US\$ 50 por kilogramo, salvo declaración de especial interés en la entrega hecha por el expedidor en el momento de la entrega de los bultos al transportador. Ahí el límite está fijado distinto al artículo 156, que es un todo. Acá es por kilogramo, o sea que queda abierto a la cantidad de kilos que pueda transportar de acuerdo al porte de la aeronave.

Lo que sí veo que está desglosado y detallado es el artículo 181, que dice: “[...] El explotador es responsable en caso de accidente, hasta el límite de la suma en dólares estadounidenses que resulte de la escala siguiente”. Lo que noto es que esto depende del porte de cada aeronave. Se limitaba en US\$ 50.000 para aeronaves que pesen más de 500 kilogramos y no excedan de 1.000 kilogramos; hasta US\$ 100.000 para aeronaves que pesen más de 1.000 kilogramos y no excedan de 3.000 kilogramos y hasta la suma de US\$ 150.000 y después de US\$ 350.000 para aquellas que excedan los 6.000 kilogramos.

Después hay otro componente que distingue el límite en cuanto al tipo de riesgo, el riesgo químico, y dice: “Para el caso de daño derivado de riesgo químico, la indemnización no excederá de US\$ 20.000 (dólares estadounidenses veinte mil)”. Yo no fui a normas de otros países porque me parecía que las cifras del daño internacional son sumamente superiores. Creo que el centro del análisis de esta responsabilidad tiene que ser el daño y la integralidad de lo que se tiende a reparar y no que se dé la incoherencia de que dependa del medio que lo produce para hacer la diferencia en la reparación.

SEÑOR AMORÍN BATLLE (José).- Acá tenemos que distinguir la parte asegurada, que puede tener un seguro de hasta tanto, de la posibilidad de que se pueda reclamar el daño real ante un juez en caso de que el seguro no cubra todo. Eso es lo que ocurre con el SOA. Se paga hasta tanto y si el daño es mayor, la persona va al juez; el juez decidirá cuál es el daño y cubre la integralidad.

Nos da la impresión de que este proyecto de ley impide ese segundo paso; es decir, se le paga hasta tanto porque la ley dice hasta tanto y, aunque el daño haya sido muchísimo mayor, no se puede ir ante el juez a reclamarlo. Esa es una de las cosas que nos llamó la atención. Cuando pedí a la subgerenta general y al agente legal que analizaran el tema nos dijeron que lo que parece no del todo coherente es que el monto del asegurado sea bastante bajo y se impida el reclamo para cubrir la integralidad del daño. Uno de los argumentos que nos decían que existía es que se comentaba por parte de quienes presentaron o de quienes alentaron el proyecto que el Banco de Seguros no podía cubrir más. El Banco de Seguros cubre sin reaseguro un accidente de auto en hasta US\$ 2.100.000. Sin reaseguro hemos cubierto riesgos de US\$ 5.000.000 sin problema; con reaseguro -en este caso se puede buscar y encontrar un reasegurador- cubrimos riesgos de más de US\$ 1.000.000.000. O sea que ese argumento no corre.

Estamos a la orden para responder cualquier pregunta que tengan.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- A veces, uno comete la descortesía de ponerse a leer mientras están hablando, pero de la lectura de la versión taquigráfica podemos hacer un seguimiento más pormenorizado de los argumentos. Disculpen si no los he seguido con atención, pero quería encontrar la explicación que figura en la versión taquigráfica de la reunión a la que comparecieron el ministro de Defensa Nacional y quien entiendo fue la persona que más manejaba el tema, el brigadier Battagliese. Cuando le preguntamos el porqué de la escala del artículo 181 se remitió casi a la lectura textual de lo que decía el proyecto de ley. No encontramos una razón de peso que pudiera justificar la escala. Lo que dijo fue, y cito textual- : “Se desglosó de esa manera. Acá hay un trabajo de aproximadamente unos tres años para poder llegar a esto tratando de unir a todas las partes y queriendo ser coherentes

Como dije, se tuvieron en cuenta la experiencia y las lecciones aprendidas a nivel internacional y regional en la comunidad aeronáutica, y los montos que se pueden apreciar”. Seguramente hay algo de legislación comparada -se hizo referencia al Código Aeronáutico de Venezuela-, pero en la comparecencia no pudimos conocer el fundamento de por qué esa escala que ahora nos plantean con claridad que hay que analizar. No recuerdo con exactitud cuál es la disposición, pero pregunto para intentar encontrar una solución: si se le incorporara al proyecto alguna disposición del tenor de la Ley N° 18.412 en cuanto a que el pago de las indemnizaciones no inhabilita a la víctima a reclamar cifras mayores, ¿eso saldaría, a su juicio, el tema?

SEÑORA SALABERRY (Verónica).- Sí, totalmente, porque cumpliríamos con el derecho positivo uruguayo que en definitiva es el que se va a aplicar, porque la extensión de estos límites se da dentro del territorio nacional. Por lo tanto, la jurisdicción aplicable es la uruguaya y el derecho aplicable es el nacional. Allí cubriríamos la posibilidad de las diferencias que hay, porque reparar integralmente un daño es tratar de ver los diferentes componentes de cada uno. Son todos diferentes por lo que dije al principio sobre lucro cesante pasado, lucro cesante futuro, pérdida de chance; ahí se diferencian mucho. Poniendo esa salvedad se zanjaría esa gran discusión doctrinaria que se da hoy en el derecho de daños sobre que si existen razones de interés general es válido limitar una responsabilidad en la medida en que quede la posibilidad de la reparación integral. Quedando abierta la posibilidad de la reparación integral, yo no vería inconvenientes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que se ha arrojado bastante información relevante para el tema que venimos tratando. La participación ha sido muy nutrida en poco tiempo. Despertamos algunas alertas referidas a los montos y al exceso de límites que hay tanto en los montos como en lo que sería la imposibilidad de actuar por vía judicial, de reclamar el mayor valor del daño. La Comisión tenía la perspectiva de dar un proceso más rápido a esta iniciativa, pero me parece que se va a generar un aplazamiento.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Tengo algunos planteos vinculados al Seguro Obligatorio de Automotores. Las empresas de transporte colectivo de pasajeros nos han planteado en reiteradas oportunidades la situación que deben afrontar cuando tienen que hacerse cargo de alguna póliza o reembolso superior al previsto. Lo voy a plantear más claramente: la estructura de costo del sistema incorpora determinado ítem que tiene que ver con la cobertura de seguro y siempre es insuficiente en relación a que tienen que asumir una actividad con una alta exposición a la circulación en la vía pública naturalmente abierta a cualquier contingente mayor que cualquier otro particular en materia de responsabilidad extracontractual. Hemos analizado la norma y nos gustaría intercambiar con ustedes para ver si es factible, a la luz de una disposición que ya tiene casi trece años, introducir algunos cambios que vayan fundamentalmente a considerar un avance de la doctrina y la jurisprudencia sobre el dolo eventual como un eximente de la posibilidad de ser cubierto el riesgo y crear un fondo de compensación

que atienda principalmente las contingencias que se están teniendo en materia de aquellos vehículos que no están asegurados y de estas situaciones imprevistas que afectan, por lo que se nos ha dicho, fundamentalmente a las empresas de pasajeros.

Hemos intentado tener alguna información; el Ministerio del Interior, lamentablemente, aún no nos ha respondido pedidos de informes -no vamos a accionar ninguna disposición de la Constitución al respecto-, pero estamos esperando datos porque uno de los puntos débiles que está teniendo el proyecto de ley es la fiscalización, y todo lo que podamos hablar sobre este tema cae si no encontramos una forma más efectiva de resolver el problema. Quería dejar el planteo.

SEÑOR AMORÍN BATLLE (José).- En la última rendición de cuentas aprobada, es decir la del año pasado, hay un artículo que permite al Ministerio del Interior, a través de medios electrónicos, multar a los vehículos que no tengan SOA. Para eso, todas las empresas aseguradoras tienen que entregar todos los vehículos que están asegurados y todas las intendencias, todos los vehículos que están empadronados. Viendo esa diferencia, mediante medios electrónicos que están en distintos lugares del país, se puede lograr eso.

Estamos trabajando en ese tema y se está avanzando bastante; por lo tanto, la fiscalización del SOA va a ser más sencilla que ahora. Uno de los problemas que hay es que ahora esto lo fiscaliza el Ministerio del Interior y cuando multa, les saca el auto. Ahora se va a hacer en forma mucho más racional; estamos trabajando con la Unasev, con el Ministerio del Interior y con el de Transporte y Obras Públicas y creo que en un plazo razonable -no quiero decir corto, porque corto no hay nada- eso va a estar solucionado. Todos queremos eso; a las compañías de seguros también nos complica.

En cuanto a la relación con las empresas de transporte de pasajeros, los hemos recibido muchas veces. Estamos solucionando algunos temas que se pueden solucionar, y otros son más difíciles. La ley que desmonopoliza los seguros en todas las áreas, inclusive en esta, hace que todos nos preocupemos por atender de la mejor manera a nuestros clientes. Tratamos de cobrar el menor precio y dar el mayor servicio, porque de lo contrario se los lleva otra aseguradora. Eso es lo que da la garantía de que estamos haciendo lo mejor posible.

En cuanto al SOA, creo que para los primeros meses del año que viene vamos a tener funcionando este esquema que va a hacer que se multe a los vehículos que no lo tienen. La gente se va a preocupar por tenerlo y ese dinero va a ser repartido de una forma equitativa -está en la ley- entre la Unasev, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el del Interior. Creemos que es muy bueno para el país, así que va a funcionar.

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de toda la Comisión damos por concluida la comparecencia. Agradecemos todo lo expresado; nos quedamos con material nuevo para trabajar y con una buena referencia, nada más y nada menos que del Banco de Seguros del Estado. Tal vez nos faltaba una referencia comparativa; siempre la legislación internacional es muy variada, y tener lo que ustedes han expresado en esta Comisión nos da una mejor referencia para sacar un mejor producto. Esta transformación es necesaria, como todos entendemos, pero tiene que ser mejor pensada.

Muchas gracias.

(Se retiran de sala las autoridades del Banco de Seguros del Estado)

(Ingresan a sala integrantes del Instituto de Derecho Civil de la Udelar)

—La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida a los integrantes del Instituto de Derecho Civil de la Udelar, doctoras Virginia Yellinek y Mariana Barua y doctores Gerardo Caffera, Alfredo Frigerio y Aparicio Howard.

SEÑOR CAFFERA (Gerardo).- Gracias por pedir el asesoramiento de la Facultad de Derecho de la Universidad de la República, como siempre lo hace el Poder Legislativo. Es un gusto para nosotros; a la Facultad de Derecho siempre le interesa participar en estas cosas.

Hace un tiempo recibimos el pedido de acercarnos hasta acá y vinimos con estos compañeros, todos docentes del Instituto de Derecho Civil, que colaboraron en la búsqueda de información y en el análisis. Tratamos este proyecto en grupo, y llegamos básicamente con siete comentarios que podemos hacer desde el punto de vista legal. No podemos entrar en los temas de definición política, pero sí podemos ilustrar algunos aspectos relacionados con esto. Tenemos los documentos para ir intercambiando ideas, por si quieren preguntar.

Queríamos empezar con dos observaciones básicas para dar contexto desde el punto de vista del derecho civil. Nuestra especialidad es derecho civil y, por lo tanto, el eje nuestro es responsabilidad civil, es decir, el resarcimiento de daños en caso de violación de deberes en los contratos o fuera de ellos.

Como saben todos, lo que tiene que ver con la responsabilidad civil en materia de transporte aéreo comenzó con el Convenio de Varsovia del año 1929. Ese Convenio de Varsovia obedece a una línea de política de responsabilidad civil que se fue desarrollando a lo largo del tiempo, en los siglos XIX y XX, y significó aflojar algunas cadenas de responsabilidad civil para permitir el desarrollo de ciertos sectores de la economía o de la industria que enfrentaban riesgos por el progreso tecnológico del momento. Esa es la posición desde 1929. Es más, el transporte aeronáutico es un ejemplo que usamos en la Cátedra para casos de regímenes de limitación de responsabilidad o estándares de responsabilidad menores como forma de apoyar el desarrollo en la industria.

El Convenio de 1929 fue modificado por otros, como por ejemplo el de Montreal. Lo importante que queríamos destacar en este punto es que si bien siempre hubo un consenso en cuanto a que debía haber limitación de responsabilidad o un estándar de responsabilidad más flexible para con el transporte aéreo, dos de nuestros principales civilistas, Peirano Facio y Gamarra, en distintos momentos históricos han llamado la atención sobre el hecho de si no sería momento de poner fin a este régimen de favor para la responsabilidad civil en materia aeronáutica. Hay dos opiniones, y en la Cátedra podemos aportar de las dos; a nivel de Cátedra no hay un consenso absoluto con respecto a que un régimen de limitación de responsabilidad deba seguir existiendo. Nosotros no tomamos posición; simplemente trasladamos esa discusión. Este no un debate cerrado, se ha abierto de nuevo.

El otro punto que quiero mencionar, también para dar contexto -creo que vienen de allí las críticas de Peirano y de Gamarra-, es que en materia de transporte el estándar de responsabilidad es bastante estricto. Fuera del transporte aeronáutico, las obligaciones de los transportadores son lo que se llama obligaciones de resultado, es decir, no se exoneran demostrando que actuaron con diligencia, sino que responden salvo hipótesis de fuerza mayor; el estándar es bastante duro. En ese contexto, el transporte aeronáutico sería una excepción fundada en esta idea del Convenio de Varsovia que recoge nuestra ley. La contraposición es entre el Código de Comercio y el Código Aeronáutico; no estamos hablando de un área en la que rijan los principios generales, sino de un área excepcional. Esto es en cuanto al contexto; como ya señalé, me parecía importante marcarlo.

En lo que tiene que ver con el proyecto en sí mismo, tenemos cinco comentarios; el primero es de orden. Hay una resolución del Poder Ejecutivo -la N° 376 de 1994- que encomendaba revisar ciertos aspectos del Código Aeronáutico. De las cosas que mandaba revisar, una de las más importantes era el artículo 169. Se había cambiado el artículo precedente al 169 y no quedaba claro si las limitaciones de responsabilidad que regían para los daños causados a terceros en la superficie estaban vigentes o no. El artículo que este proyecto está agregando soluciona ese problema y deja en claro que las limitaciones de responsabilidad también existen en ese caso, alineándose con los convenios internacionales. Ese trabajo que mandaba a hacer la resolución del año 1994 lo están cumpliendo con este proyecto; es un punto a destacar.

El segundo comentario tiene que ver con los daños a terceros en la superficie, que figura en el artículo 181 del proyecto. En el numeral primero se limita la responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie. Las observaciones que surgieron en la sala del Instituto tienen que ver, primero, con que este es un tema radicalmente diferente al de pasajeros y tripulantes; se trata de personas que no tienen relación y no aceptaron el viaje. Simplemente, les cae del cielo -literalmente- el daño. Se trata de sujetos que no asumieron el riesgo de estar expuestos a este tipo de daño de transporte aeronáutico. Ese es el primer punto. El límite no está basado en un consentimiento o en una asunción de riesgo por parte de la persona que sufre el daño, sino que es impuesto directamente por la ley. No hay ningún consentimiento que permita justificar este tratamiento más desfavorable con respecto a los otros casos de transporte. Que no se entienda mal, no estamos criticando; estamos simplemente tomando la posición contraria por el beneficio de la argumentación.

Para dar un ejemplo, este tema está regulado en el Protocolo de Montreal de 1978, que Uruguay no ratificó. En ese caso, los montos -estamos hablando de los límites de responsabilidad- son bastante más altos que los que prevé el proyecto; el artículo 181 establece montos sustancialmente más bajos. El Protocolo de Montreal empieza en US\$ 383.000 y el proyecto uruguayo termina en US\$ 350.000, o sea, antes de donde empieza el otro. Comparado con ese estándar -el Protocolo de Montreal, que no está ratificado; no sé si hay otros-, ese monto de responsabilidad es bastante bajo. En general, esta línea se ve repetida en otras legislaciones que vamos a mencionar a continuación.

Por otra parte, la responsabilidad se divide por franjas según el peso de la aeronave; en el artículo 181 del proyecto de ley se termina la escala en 6.000 kilogramos. En otros instrumentos internacionales sigue marcándose el volumen de kilos de las aeronaves hasta 50.000 y va subiendo el límite de responsabilidad. Yo tengo una tabla comparativa que hicimos, aunque este no es nuestro *expertise*. Por ejemplo, en el Protocolo de Montreal llegamos de 20.000 kilos a 50.000 kilos y estamos hablando de un límite de responsabilidad de aproximadamente US\$ 3.200.000; en el caso nuestro, la escala termina en los 6.000 kilos y llega a los US\$ 350.000. Nos pareció llamativa la diferencia y la marcamos. De nuevo digo que ese Protocolo no está ratificado, pero es un dato a tomar en cuenta. Los civilistas generalmente vemos con cierta reserva las limitaciones de responsabilidad y por eso las marcamos tanto; tratamos de ver si hay algún estándar, y el estándar nos pareció, en principio, bajo. Capaz que ya se lo dijeron; nosotros no venimos con nada nuevo.

Otro punto está en el seguro. El artículo 183 abre los seguros a otras aseguradoras además del Banco de Seguros del Estado. Naturalmente, esta es una opción política en la que no incidimos; simplemente queremos comentar que esto soluciona un problema de interpretación. No se sabía si la Ley N° 16.426, que desmonopolizó el sistema de seguros en varios planos en el Banco de Seguros del Estado, había tocado esta norma del Código Aeronáutico. Ustedes están respondiendo que sí; el comentario nuestro tiene que ver con

que se sepa que esa es una decisión que están tomando. Había dos posibilidades jurídicas: entender que el Banco de Seguros del Estado seguía teniendo el monopolio o entender que no. Ustedes están optando por esa interpretación de la Ley N° 16.426 y, por tanto, por la derogación tácita de esa norma.

Los dos puntos más importantes que se nos ocurrió destacar -hubo un consenso en la sala- tienen que ver con la responsabilidad. El centro de la responsabilidad son los daños, las lesiones y la muerte de los pasajeros; nos pareció que ese era el eje de la historia. Entendimos que el monto era bajo; el tope que se establece en el artículo 156 es de US\$ 30.000. Con respecto a eso tenemos varios comentarios. Por ejemplo, según el Convenio de Montreal de 1990, que creo es una modificación del Convenio de Varsovia, el monto actual de indemnización por persona en caso de muerte o lesión, hasta donde hemos averiguado nosotros, es de US\$ 127.000, es decir cuatro veces más. Inclusive, vimos la ley peruana de 2001, la ley de aeronáutica civil, que establece un límite de US\$ 57.000. El límite de la ley peruana es bajo, pero este está más abajo de ese límite. Como contrapartida tenemos que decir que los límites anteriores que la misma Resolución N° 376 de 1994 mandaba revisar sí eran muy altos, de US\$ 400.000; pasamos de US\$ 400.000 a US\$ 30.000, y el Convenio de Montreal está en el medio. En definitiva, en base a esa comparación que no es política, sino que tiene que ver con herramientas legales, el límite nos parece bajo.

Por último, nos vamos a referir al riesgo químico. Hemos buscado en la legislación de otros países y no hemos encontrado referencias al riesgo químico como uno de los eventos respecto de los cuales hay que limitar la responsabilidad. En el proyecto de ley este tipo de riesgo aparece en el numeral segundo del artículo 181, en el que se establece que para el caso derivado de riesgo químico la indemnización no excederá los US\$ 20.000. Con respecto a esto, vamos a hacer varias observaciones. La primera es que no es normal que esto se cubra en un código aeronáutico; no lo hemos visto en otros lados, es novedoso.

Lo segundo tiene que ver con la redacción; creemos que es oscura y va a generar problemas interpretativos. La expresión “daño derivado de riesgo químico” no tiene un significado claro en términos legales. Es más, podría decirse que incluso es una expresión mal formada jurídicamente porque el riesgo es la posibilidad de daño y “daño derivado de riesgo químico” simplemente dice que hay un daño químico precedido a un riesgo. Sin embargo, ese es el problema menor; el problema mayor de redacción nos parece que está en el hecho de que allí se alude al origen del daño y no al daño que se causa, y eso puede generar problemas. Por ejemplo, si una persona sufre daño químico, ¿por qué riesgo vamos a dar la limitación de responsabilidad? ¿Por el artículo 156 que establece que hay un límite de US\$ 30.000 por persona o por el límite de US\$ 20.000, que es más bajo, del daño de riesgo químico? Ahí hay una desarmonía que habría que solucionar porque los jueces no van a saber qué norma aplicar, si la de US\$ 20.000 o la de US\$ 30.000. Sugerimos mejorar la redacción en ese aspecto, ser más claros y tener una unidad de criterio en el sentido de decir si me fijo en el origen o en el impacto del daño, en la lesión y la muerte o en qué lo originó.

La otra observación es que el monto de US\$ 20.000 parece bajo teniendo en cuenta el tipo de daño que se reclama en estas situaciones, que básicamente tiene que ver con daños de fumigación. Nosotros vimos un antecedente en el Tribunal de Apelaciones de 6° turno en el año 2012, la Sentencia N° 100 de 2012. Se trató de un caso de fumigación que afectó a un predio chico. Allí se condenó por el costo de reconstituir la pradera de varias hectáreas, tres años de producción que se le habían afectado al productor y un daño extrapatrimonial de US\$ 2.000. Todo eso sumado, en una hipótesis de responsabilidad chica, da un monto cercano o mayor a US\$ 20.000.

Por un lado, probablemente este no sea el lugar exacto para una previsión de este tipo. Por otra parte, la redacción nos parece que podría ser mejor. Sin duda, esto va a dar lugar a problemas interpretativos -eso sí lo podemos adelantar- y sería de buena técnica legislativa mejorar la redacción, independientemente del monto que quieran poner y de si lo quieren poner o no.

Por ahí van las observaciones que teníamos. En cuanto a los seguros, el doctor Frigerio es el ayudante de la mesa del Instituto y es experto en ese tema. Como el riesgo químico aparece asociado a un seguro en el artículo 181, voy a pedir que haga unas reflexiones. Nos pareció positivo que se generara un seguro para eso, pero él tiene algunos comentarios para hacer.

SEÑOR FRIGERIO (Alfredo).- Respecto a la cobertura de riesgo químico valen las mismas consideraciones sobre la indeterminación de lo que sería riesgo químico o de cuál sería la cobertura concreta que tendría que contratarse para cumplir con un seguro obligatorio, porque tal como está propuesta la modificación se exigiría por medio del juego de los artículos 181 y 182 que se tenga que contratar para las aeronaves que realizan trabajos agroaerícolas. Esta categoría no está definida del todo pero uno puede asociar, según el vocabulario utilizado, que se trata de un trabajo aéreo y, por lo tanto, para ese trabajo se requeriría contratar un seguro obligatorio con ese tipo de cobertura. Esto debería regularse en una forma un poco más clara si lo que se necesita es un seguro obligatorio que cubra un riesgo químico concreto. En el caso de las fumigaciones podría aclararse un poco más en el proyecto de forma tal que luego, en la práctica, para los aseguradores no existan dudas sobre si pueden quedar afectadas por una exclusión de cobertura o no.

Viendo muy rápidamente algunas de las pólizas ofrecidas en el mercado veíamos, por ejemplo, que el Banco de Seguros del Estado ofrecía una póliza de responsabilidad civil que podía o no incluir -era voluntario- una cobertura sobre ciertos daños que causaba concretamente la fumigación, pero esa cobertura se daba para responsabilidad civil por lesiones o muerte de las personas. Si se contratara una cobertura en esos términos se generaría la misma duda que recién comentaba el profesor Caffera en cuanto a si va por un lado o por el otro en el caso de que se produjera la muerte o las lesiones de una persona. Otra de las opciones posibles, si se fuera a regular un seguro de riesgo químico, sería que en los seguros que ya se contratan para cubrir lesiones o muerte de personas se prohíba excluir el riesgo químico en estos supuestos y que funcione más que como un seguro obligatorio distinto como una prohibición de excluir esa cobertura. Ese es el comentario sobre el artículo 182.

SEÑOR CAFFERA (Gerardo).- Me hacían notar otra cosa sobre el riesgo químico y es que el límite de US\$ 20.000 se pone sin aclarar si es por evento o por persona. Capaz que habría que ser más claro, porque si tengo una o diez personas va a ser US\$ 20.000. Nos parece positivo que se haga un seguro obligatorio en lo que tiene que ver con el riesgo químico; los problemas son estrictamente técnicos de redacción y de interpretación futura. Este es de los comentarios más importantes que tenemos para hacer, además de hablar de los montos.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Saludo a la delegación.

Solemos decir, y no es una muletilla, que es un verdadero orgullo y honor contar con el asesoramiento de la casa mayor de estudios en temas que naturalmente son sustantivos para la vida del país. Comentamos que a veces no valoramos lo que eso significa y la disponibilidad que nos manifiestan cada vez que son convocados. Por tanto, les agradezco y creo que esta afirmación es colectiva.

En la comparecencia anterior, el Banco de Seguros del Estado, en temas que le son propios, nos hacía algunas observaciones sobre la responsabilidad y las limitaciones, y en este caso, la tasa que se establece por cada riesgo no guarda mucha coherencia con otras normas de carácter nacional; específicamente hasta eran de menor valor respecto a las de un accidente de tránsito en la vía pública. Por tanto, nos alertaban sobre la necesidad de corregir esa situación. Estos nuevos elementos de valoración que ustedes nos aportan nos van a llamar a la reflexión fundamentalmente por la falta de detalle en el cuidado de la técnica legislativa y en la incorporación de nuevos delitos. También nos da la sensación -agradecería que nos corrigieran- de que estamos caminando un tanto a tientas o a ciegas, porque el riesgo por accidente químico parece ser muy incipiente en derecho nacional y hay alguna sentencia, pero ciertamente de reciente data.

Agradezco mucho su visita; nos contribuyen a la reflexión y al nuevo pienso de este proyecto que intenta, como ustedes sabrán, solucionar un viejo problema que se tiene a nivel del Código Aeronáutico que, como bien refería el doctor, viene encomendado desde hace casi dos décadas y, pese a varios intentos en anteriores legislaturas, no se ha podido corregir. A uno le reconforta ver a tanta gente joven; es un valor encomiable.

SEÑOR CAFFERA (Gerardo).- Agradezco el comentario; es un orgullo y es la vocación nuestra participar en lo que tiene que ver con el derecho.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Les voy a solicitar un esfuerzo más. Por supuesto, hago más las palabras del señor diputado Fernández.

En materia legislativa hemos tenido bastantes problemas en el Parlamento. Muchas veces esta es una dificultad propia de nuestras discapacidades, y otras, la ausencia de asesoramientos adecuados. Tal vez haya aspectos de este proyecto que ustedes pueden ayudarnos a mejorar; sería importante que pudieran contribuir en ese aspecto.

Hay otra cosa fundamental que tiene que ver con la comparecencia del Banco de Seguros del Estado. La doctora Verónica Salaberry nos mencionaba la limitación que este proyecto establecía en cuanto a la posibilidad de las sumas que habría que abonar en caso de determinadas eventualidades, y señalaba que en el caso de las distintas compañías aseguradoras -daba el ejemplo del SOA- se establece un límite, pero eso no limita luego el reclamo ante la justicia por otro tipo de daños que se deriven del accidente o de la desgracia que suceda. Nosotros estábamos buscando un texto que salvara esa situación en este caso, porque acá sí estaba aparentemente -disculpen que no soy experto en esto- limitado el reclamo posterior más allá de las cifras establecidas. Si ustedes nos pueden aportar una redacción que genere esa posibilidad contribuirían muchísimo a perfeccionar este proyecto que estamos trabajando.

SEÑOR CAFFERA (Gerardo).- Ahí hay un tema que se mezcla. Con respecto a los automotores hay un seguro obligatorio pero no hay un límite de responsabilidad, y el centro de la figura acá es el límite de la responsabilidad. Hay dos formas en las que la legislación de alguna manera ha favorecido en el mundo el desarrollo de la aeronáutica y también el de la industria automovilística. En materia de automóviles solo respondemos por culpa, es decir, por actuar sin cuidado, no por el mero hecho de causar un daño. En el transporte en general se responde por el mero hecho de causar un daño, pero en el transporte aeronáutico se responde por el hecho de causar un daño por ser descuidado; esas son las dos características. Entonces, si yo causo un daño por culpa, o sea por ser negligente, recién en ese caso soy responsable. Tengo que probar no solo que causé el daño, sino que además fui descuidado y negligente; recién ahí soy responsable como empresa aeronáutica. Sobre eso viene una segunda capa de beneficio y es que se limita la responsabilidad de la empresa aeronáutica; son dos capas de beneficio.

En el seguro obligatorio de automotores se responde también por causar el daño y por la negligencia pero no hay un límite de responsabilidad, por eso la víctima del accidente de tránsito reclama contra el seguro y lo que le falta contra el causante del daño. En este caso, la lógica de la limitación de responsabilidad en lo aeronáutico es que no respondés si no hay daño y culpa, pero además hay un límite de responsabilidad. Por supuesto que se puede redactar, pero esa salida no encajaría con la política general del Código Aeronáutico. Nosotros estaríamos encantados de hacer eso porque sacaríamos la limitación de la responsabilidad. No es que seamos fanáticos de la responsabilidad, pero entendemos la finalidad de eso.

Tenemos un poco de desconfianza cuando los montos son tan bajos. No sé si sirve la explicación; digamos que no es lineal.

SEÑOR HOWARD (Aparicio).- Una norma que es importante tener presente con relación a la posibilidad de un reclamo posterior es el artículo 180 del Código Aeronáutico; no es mencionado en el proyecto pero es el supuesto que permite exceder la limitación de responsabilidad y se aplica únicamente en caso de dolo o culpa grave, ya sea del explotador o de sus dependientes. En esos casos no regirían los límites de responsabilidad y se podría ir por arriba.

SEÑOR CAFFERA (Gerardo).- Ayer el otro catedrático de la materia, el doctor Mariño, decía que hay algo raro en esta estructura -esto no tiene nada que ver con el proyecto de ustedes, sino con la estructura del Código Aeronáutico- ; lo raro es que generalmente, cuando se hacen estas limitaciones de responsabilidad, el sistema es así: respondo si hay daño, no importa si actué con culpa o no. El beneficio que tenés es la limitación de la responsabilidad. La industria aeronáutica tiene dos beneficios juntos: uno, que solo responde en caso de daño y culpa y otro, que tiene la limitación de responsabilidad. Capaz que un sistema más lógico sería: "Te pongo una obligación de responsabilidad objetiva, es decir, no hay que probar la negligencia; por el solo hecho del daño sos responsable -salvo fuerza mayor, lógicamente-, y a cambio te limito la responsabilidad". Ahí uno podría decir: "Sos responsable por el solo hecho del daño y te limito y cuando incurris en culpa me tenés que indemnizar". Ahí cerraría; si esa es la línea, nosotros estamos encantados porque tenemos la misma percepción: son demasiados beneficios.

En realidad, esta idea de que se responde por culpa se origina en la Revolución Industrial; fue una forma de favorecer el desarrollo de la industria en su momento. Decir: "No van a responder siempre que causen daño; van a responder cuando causen daño y además sean negligentes", fue la solución para toda la industria en general a principios del siglo XIX. Eso tuvo un giro a fines del siglo XIX y principios del XX; cuando empezaron a aparecer todos estos riesgos de la Revolución Industrial, empezó a aparecer la tendencia de agravar la responsabilidad de los industriales, y ahí van quedando sectores como este en los que no se cambia para favorecerlos. Dicen: "Les vamos a empezar a aplicar una regla más dura a las industrias manufactureras, por ejemplo, pero no a la industria aeronáutica", que en el año 1929 estaba despegando. Capaz que ahora ya pasó ese momento -y eso es lo que dicen Gamarra y Peirano- y hay que empezar a pensar en un modelo de responsabilidad objetiva por el daño sin necesidad de probar la negligencia y en el límite de responsabilidad como primer paso.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- No hay todavía ninguna discusión saldada y no quiero que la delegación se lleve la sensación de que no estamos analizando en detalle la propuesta. La posición referida a laudarse en esta discusión sobre si se desmonopolizan o no los seguros sobre aeronaves tiene que ver con lo que vino en el proyecto, pero como usted plantea la otra biblioteca, nos gustaría

conocer cuál es la otra posición sobre la posible situación de que no sea claro o pueda haber otra visión sobre el tema.

SEÑOR FRIGERIO (Alfredo).- Esa fue una discusión que se planteó más cerca de la sanción de la Ley N° 16.426 de desmonopolización del mercado asegurador. Por lo que fuimos investigando, hubo dos posiciones en su momento: una del Banco de Seguros del Estado, que decía que la forma en la que se derogó el monopolio no hacía caer su exclusividad para la contratación de los seguros de aeronaves y una resolución de la Superintendencia de Seguros y Reaseguros en ese momento, hoy la Superintendencia de Servicios Financieros, que entendió lo contrario, que la frase que está en el artículo 1° de esa ley establece que se derogan todos los monopolios establecidos por todas las leyes de seguros. Con eso el Banco Central entendió que el monopolio estaba derogado inclusive para el ámbito del Código Aeronáutico y se empezó a permitir la emisión de seguros de cobertura de riesgos de aeronaves por parte de aseguradoras privadas que cumplieran con los requisitos establecidos para la rama de seguros del transporte. De esa interpretación nace la posibilidad de que las aseguradoras privadas puedan ofrecer ese seguro en Uruguay, pero la realidad es que si uno entraba a la página del IMPO se encontraba con que el Código Aeronáutico hasta hoy sigue diciendo que los seguros de aeronaves tienen que contratarse exclusivamente con el Banco de Seguros del Estado. Eso es lo que decía antes el profesor Caffera; es una opción tomar partido por una posición o por la otra porque ese podría seguir siendo un tema eventualmente discutible más allá de que en la práctica entendemos que hoy en día se aceptan sin problema los seguros emitidos por aseguradoras privadas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la visita de la delegación.

Si la primera delegación arrojó mucho material importante para el tratamiento y el proceso de este proyecto de ley en la Comisión, ustedes lo hicieron aún más, con un punto de vista muy claro, específico y formativo; no se podía esperar menos de profesores tan didácticos. Nos seguiremos viendo; como decía el compañero diputado, tal vez nos puedan acercar alguna sugerencia con respecto a los artículos más complicados, como son los referidos a los daños producidos por productos químicos.

Se levanta la reunión.

≠