



REPÚBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY



Cámara de Representantes

Secretaría

**COMISIÓN DE CONSTITUCIÓN, CÓDIGOS,
LEGISLACIÓN GENERAL Y ADMINISTRACIÓN**

REPARTIDO N° 317
FEBRERO DE 2021

CARPETA N° 1106 DE 2021

**RESPONSABILIDAD CIVIL EN MATERIA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y
COBERTURA DEL SEGURO OBLIGATORIO DE AUTOMOTORES**

Regulación

XLIX Legislatura

PROYECTO DE LEY

Artículo 1°.- Incorpórase a la Ley N° 18.191, de 14 de noviembre de 2007, el siguiente artículo:

"ARTÍCULO 42 BIS. - La responsabilidad por daños emergentes de un incidente o siniestro de tránsito será objetiva y a título de riesgo.

Serán solidariamente responsables el propietario del vehículo y/o su conductor. El demandado solo podrá eximirse probando causa extraña no imputable.

El propietario no responde si prueba que la cosa fue usada contra su voluntad y le fue imposible evitar su uso.

El titular registral también podrá exonerarse demostrando haber transferido la propiedad".

Artículo 2°.- Modifícase el artículo 8° de la Ley N° 18.412, de 17 de noviembre de 2008, el que quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTÍCULO 8°. (Límites del seguro).- El seguro obligatorio tendrá una cobertura máxima de 250.000 UI (doscientas cincuenta mil unidades indexadas), por vehículo asegurado y por cada una de las víctimas del accidente.

Las lesiones se indemnizarán según porcentajes determinados sobre el total asegurado. La incapacidad total y permanente, de acuerdo con el dictamen médico, podrá alcanzar una indemnización del 100% (cien por ciento) del capital asegurado, equivalente al del caso de muerte".

Montevideo, 12 de febrero de 2021

MARTÍN LEMA
REPRESENTANTE POR MONTEVIDEO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En el ámbito del Programa de Modernización Legislativa (PROMOLE), que se encuentra desarrollando la Presidencia de la Cámara de Representantes durante el período 2020/2021, la Comisión de expertos de Derecho Civil planteó como prioritaria la modificación del régimen de responsabilidad civil en materia de accidentes de tránsito y cobertura del seguro obligatorio de automotores, remitiendo en la oportunidad el texto del presente proyecto de ley. Dicha Comisión técnica se encuentra conformada por académicos y especialistas provenientes de las Facultades de Derecho de las diversas Universidades del país y de las Asociaciones profesionales vinculadas al sector jurídico.

La responsabilidad civil ha ido evolucionando con el transcurso del tiempo para llegar a responsabilizar objetivamente al causante del daño en el que interviene una cosa riesgosa. El factor de atribución culpa, como fundamento de la responsabilidad extracontractual, no resulta adecuado para lograr las principales funciones de la responsabilidad civil, esto es: prevenir el daño e indemnizar a las víctimas.

Los países del MERCOSUR en materia de accidentes de tránsito atribuyen la indemnización en forma objetiva, independientemente de la existencia de un comportamiento culposo. Los accidentes de tránsito son un flagelo nacional y mundial, que el derecho debe tratar de evitar. La responsabilidad subjetiva que sanciona comportamientos reprochables, en lugar de priorizar a las víctimas, no contribuye a cumplir con las funciones mencionadas. En los supuestos donde la víctima debe probar la culpa (muchos de ellos creados doctrinariamente) la posibilidad de tener éxito en una demanda es poco probable. En efecto, la víctima no está en condiciones de recabar pruebas en ese momento, en especial cuando los accidentes son graves y el dañado puede estar inconsciente o aturdido, extremo que le impide tener cabal conocimiento de lo ocurrido.

Nuestro país mediante el dictado de la ley de seguro obligatorio (Ley N° 18.412) avanzó en este sentido, consagrando una responsabilidad objetiva casi sin eximentes con el cometido de que los terceros dañados sean indemnizados en lugar de ser una carga para la sociedad o la familia.

La creación de la responsabilidad específica por incidentes o siniestros de tránsito (como se denominan por la ley de tránsito y seguridad vial, N° 18.191) que se consagra en esta norma, tiene como cometido atribuir la indemnización al propietario y al conductor mediante una responsabilidad objetiva, aunque menos gravosa que la creada por el SOA. En la exoneración prevista en la presente norma, el causante del daño puede demostrar la totalidad de la causa extraña no imputable: caso fortuito, fuerza mayor, hecho de la víctima o hecho de un tercero, mientras que en el sistema del SOA sólo exonera el dolo de la víctima. El propietario adquiere su derecho por los diversos modos de adquirir y tratándose de una enajenación mediante la tradición, siendo la publicidad declarativa.

Uruguay es uno de los pocos países que aún conserva una responsabilidad pensada para el Siglo XIX, por lo que la necesidad del cambio es imperiosa. Ello es así, por cuanto no existe una norma que regule específicamente el accidente de tránsito y debe recurrirse al Código Civil que data de 1868, cuando no existían los vehículos automotores y se viajaba en carreta.

En cuanto a la modificación del artículo 8° de la Ley N° 18.412 (SOA), es dable destacar que no parece razonable que el monto máximo a indemnizar sea por accidente o siniestro y no por víctima. Si el siniestro es muy grave y fallecen varias personas, el valor

de la vida humana no debería decrecer y ser indemnizado con una cuota parte del monto máximo. La vida humana tiene un valor que debe ser reconocido por el Derecho, independientemente de que existan uno o varios lesionados y/o fallecidos. Véase que de por sí la indemnización máxima (al 20/01/21 por la suma de U\$S 27.612,00) es insuficiente aún tratándose de una víctima, con mayor razón lo es, si ese monto hay que dividirlo entre varias.

Todo lo expuesto motiva el presente proyecto de ley, el que constituye un avance en la modernización del régimen jurídico nacional en la materia.

Montevideo, 12 de febrero de 2021

MARTÍN LEMA
REPRESENTANTE POR MONTEVIDEO

≠