Establece un seguro obligatorio para conductores y auxiliares de cabina de servicios de transporte privado remunerado de pasajeros

Boletín N° 12769-15

A. Idea Matriz.

Elevar a rango legal la obligación de las empresas de transporte de pasajeros a suscribir seguros obligatorios en beneficio de sus conductores, contenida en el Decreto 80 que reglamenta el transporte privado remunerado de pasajeros y, adicionalmente, expandir esta obligación a los auxiliares de cabina ya que en la actualidad no existe razón alguna para excluirlos de este seguro.

B. Fundamentos.

El Decreto Supremo Nº 80 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones del año 2004 con el tiempo se ha convertido en el instrumento legal de mayor importancia en lo concerniente a la regulación del transporte de pasajeros a nivel nacional.

De esta manera, el mencionado Decreto tiene la característica de regular diversas materias sectoriales, tales como la definición de lo que se entenderá como transporte privado remunerado de pasajeros, los requisitos mínimos que deben tener los vehículos inscritos en el Registro Nacional de Transporte Escolar así como también la regulación exigible a los servicios de transporte de turistas.

Este Decreto establece también la manera en que se fiscalizarán las infracciones a las conductas allí descritas.

Sin realizar un análisis pormenorizado de la eficiencia de las normas contenidas en el Decreto 80, hay una circunstancia que no podemos pasar por alto y que ha llamado la atención de los especialistas en el año 2018; ***el incremento de los accidentes viales.***

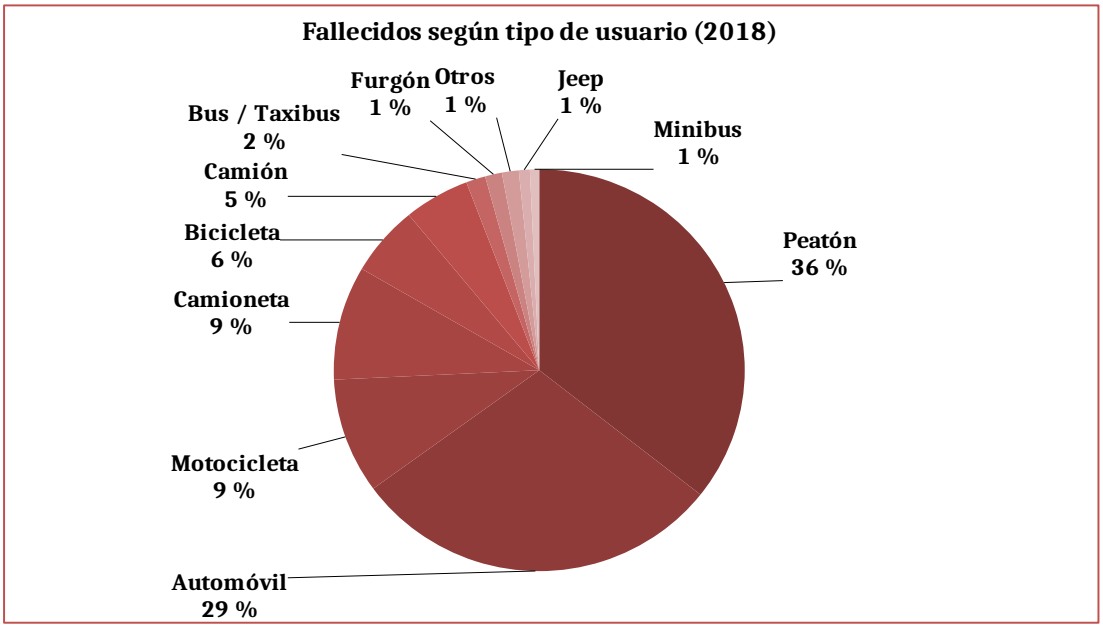
Los fallecimientos en accidentes de tránsito que se produjeron el año pasado en el país han aumentado, según el último reporte de la Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito (Conaset), en base a estadísticas de Carabineros. El balance indica que entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2018 murieron 1.508 personas en siniestros viales, mientras que en el mismo periodo de 2017 se registraron 1.480 decesos.

Así también, es posible observarlo en el siguiente gráfico:

Siniestros de tránsito y victimas por tipo de usuario[1] (Año 2018)

Tipo de usuario	Accidentes	Fallecidos	Graves	Menos Graves	Leves	Total Lesionados
Peatón	9.456	**537**	1.904	831	5.589	8.324
Automóvil	63.238	**442**	2.125	1.405	21.084	24.614
Motocicleta	6.835	**140**	1.610	559	3.361	5.530
Camioneta	18.818	**138**	637	406	5.329	6.372
Bicicleta	3.907	**85**	592	260	2.420	3.272
Camión	6.566	**78**	225	134	1.001	1.360
Bus / Taxibus	**7.780**	**23**	**358**	**214**	**3.201**	**3.773**
Furgón	4.920	**20**	144	92	1.512	1.748
Otros	2.160	**20**	72	41	549	662
Jeep	3.861	**13**	119	79	1.020	1.218
Minibús	1.691	**11**	68	68	885	1.021
Dado a la fuga	803	**0**	5	3	37	45
Total general		**1.507**	**7.859**	**4.092**	**45.988**	**57.939**

1 Fuente: CONASET, con información proporcionada por Carabineros de Chile.



Estas cifras también han alertado al Ejecutivo, el cual, a través de distintas acciones ha tratado de reducir la cantidad de accidentes de tránsito. De esta manera, se pueden mencionar nuevas propuestas legislativas que redujeron la velocidad dentro de las ciudades, estableciendo un máximo de 50 Km/h en ciertas calles. Así también, en otro esfuerzo legislativo por reducir la cantidad de accidentes de tránsito, se promulgó la ley de convivencia vial que trató, no exento de dudas y críticas, mejorar la tensa relación que existe entre los automovilistas, los peatones y los ciclistas.

Como vemos en los ejemplos mencionados, todas estas iniciativas legales tienen como objetivo la prevención. Este punto es extraordinariamente importante en cualquier política pública, sin embargo, no debemos descuidar la reparación total a las víctimas de

accidentes. En este sentido, la indemnización debe ser íntegra y completa. En consecuencia, la legislación nacional debe ir desde la prevención hasta la reparación de los daños causados con ocasión de los accidentes viales, especialmente cuando el riesgo es sostenido por el trabajador y los beneficios son disfrutados por el empresario.

Es preciso recordar que son acontecimientos que, lamentablemente, nunca podremos erradicar en su totalidad. Es por aquello que debemos también poner atención en la manera en que se debe indemnizar a las víctimas de tales hechos, y ésta debe ser de la manera más completa posible.

El Decreto 80 se hace cargo de esta realidad e incorpora la necesidad de resguardar la vida y la seguridad de sus conductores a través de seguros obligatorios. En este sentido, en el artículo 23, obliga a las empresas responsables del servicio de trasporte remunerado de pasajeros a tener siempre vigente un seguro para el ***personal de conducción*** de los vehículos.

El Decreto da cuenta de la necesidad de reducir las consecuencias negativas que podría generar en la vida de sus conductores y de sus familias el acaecimiento de un accidente de tránsito y de esta manera, obliga a las empresas a suscribir seguros que cubran la muerte natural, accidente laboral, la invalidez total o permanente y la pérdida de alguna parte del cuerpo de los ***conductores***.

La naturaleza del seguro obligatorio es loable e identifica muy bien la necesidad de justicia que va envuelta en la obligación de reparar un accidente que sufre un conductor por ejercer una acción que por esencia es peligrosa. Y de la cual el principal beneficiado no es el propio conductor, si no, la empresa de transporte.

Sin embargo, la amplitud de la obligatoriedad es reducida y deja fuera una función que es trascendental en el desarrollo de la actividad del transporte remunerado de pasajes, la función de ***auxiliar de cabina.***

El fundamento que tiene el ejecutivo, en su función de colegislador, al obligar a las empresas de transporte a contratar un seguro obligatorio para los conductores se fundamenta precisamente en que, debido a lo riesgoso que es su labor, se vuelve necesario distribuir el costo de las posibles indemnizaciones también en las empresas, quienes son las principales beneficiadas.

Este argumento anterior se debe aplicar a todas las personas que cumplan una actividad laboral igual de riesgosa y del todo necesaria para un adecuado desarrollo de la actividad. Dentro de este concepto inevitablemente se encuentran las labores que realizan los auxiliares de buses.

Si bien la función principal no es la conducción, esto no significa que en el desempeño de su cargo queden exentos de riesgos. Muchas veces su tarea es tanto o más riesgosa que la de los conductores, ya que dentro de las actividades que desempeñan se encuentra el cotejo de boletos de los pasajes durante el transcurso mismo del viaje, sin ninguna medida de seguridad, o también, resguardar el descenso de pasajeros durante un viaje y el debido resguardo del equipaje de todos los demás pasajeros.

Como vemos, la actual legislación que obliga a la empresas de transporte de pasajeros a contratar seguros sólo a los conductores es insuficiente y no logra ofrecer los requisitos mínimos de justicia a los trabajadores que cumplen labores diferentes a los choferes en el desempeño de sus funciones, pero que sin embargo, el riesgo asociado a su función es muchas veces mayor.

Por otro lado, es necesario que esta nueva obligación esté consagrada de manera legal y no sea resorte de un Reglamento, ya que la certeza jurídica que ofrece esta facultad del ejecutivo es insuficiente.

La certeza jurídica que buscamos tiene dos consecuencias que a nuestro juicio son favorables; la primera es que el establecimiento en rango legal de esta obligación estará protegiendo a los trabajadores de la mera voluntad del gobierno de turno, el cual por motivos netamente políticos pudiera modificar o disminuir el rango de aplicación del seguro.

En segundo lugar, existe una razón de carácter económico. Si el legislador quiere establecer un seguro obligatorio debe necesariamente considerar que tal obligación traerá consigo un aumento en los costos de las empresas de transporte de pasajeros.

Así las cosas, si consideramos como sociedad que es necesario la existencia de un seguro que se haga cargo de los daños que sufren los trabajadores, debemos establecerlo de la manera mas certera posible. Sólo con un grado de certeza alto, las compañías de seguros podrán determinar el monto de las primas que deberán desembolsar las

empresas de trasportes de manera justa y acorde a la realidad. Por el contrario, si se establece un seguro difuso o cuyo alcance es discutido, las empresas aseguradoras elevarán las primas. Esto sólo traerá consigo un aumento desmedido en el valor del costo del pasaje que terminarán pagando todos los pasajeros.

En conclusión, la necesidad de establecer un seguro obligatorio para los auxiliares de buses responde a exigencias de justicia emanado de quienes realizan funciones riesgosas en beneficio de un tercero y que, en la actualidad, se ven obligados a asumir ellos mismos las consecuencias negativas de su actividad laboral.

Por las consideraciones planteadas es que proponemos el siguiente:

Proyecto de ley

Artículo único: El responsable del servicio de transporte privado remunerado de pasajeros estará obligado a cumplir lo descrito en la ley Nº 16.744, que establece normas sobre accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, además de contratar directa o indirectamente y mantener vigente en todo momento, un seguro para el personal de conducción **y auxiliares de cabina,** para cubrir los

riesgos por los montos mínimos de cobertura que se definen a continuación:

Causa	Monto
Muerte natural o accidente laboral	UF 600
Invalidez total o permanente	UF 400
Muerte por un acto delictual	UF 600
Desmembramiento	UF 600

_____

KARIM BIANCHI RETAMALES
H. DIPUTADO.