

INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES ACERCA DEL PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE UN SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES PARA EL TRANSPORTE EN FERROCARRILES.

BOLETÍN N° 3.323-15.

HONORABLE CÁMARA:

Vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informaros acerca del proyecto de ley, originado en una moción de la Diputada señora Carmen Ibáñez y de los Diputados señores Gonzalo Uriarte, Marcelo Forni, Felipe Salaberry, Claudio Alvarado, Fernando Meza, Patricio Hales, Zarko Luksic, Fidel Espinoza e Ignacio Urrutia, que establece un seguro obligatorio de accidentes personales causado por el transporte en ferrocarriles.

El proyecto tiene por objeto establecer un seguro de accidentes personales, cuya contratación sea obligatoria para las empresas de transporte ferroviario, que cubra los riesgos de muerte y lesiones que sufran las personas como consecuencia de la circulación de un ferrocarril, y un seguro de responsabilidad civil que repare los daños que causen el descarrilamiento de vagones o la caída o derrame de la carga transportada.

Para el estudio del proyecto de ley, la Comisión contó con la colaboración y la asistencia del Subgerente General de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), señor Antonio Dourthé Castrillón; de la Abogada de la Fiscalía de EFE, señora Griselda Valenzuela Rodríguez; del asesor jurídico de EFE, señor Gabriel Matus Soto; del Gerente General de Transportes Alberto Pirazolli S.A. (Transap), señor Manuel Carrasco Jackson; del Gerente de Planificación y Desarrollo de Transap, señor Mauricio Paredes Encina; del Subgerente General de Ferrocarril del Pacífico S.A. (Fepasa), señor Juan Andrés Errázuriz Domínguez; del Fiscal de Seguros de la Superintendencia de Valores y Seguros, señor Gonzalo Zaldívar Ovalle; del Jefe de la División Técnica y Normativa de esa Superintendencia, señor Ernesto Ríos Carrasco, y del Gerente General de la Asociación de Aseguradores de Chile, señor Jorge Claude Bourdel.

I. ANTECEDENTES GENERALES.

A lo largo y ancho del país –salvo en pocas regiones– existe cada vez una más fluida circulación de ferrocarriles, tanto de pasajeros como de carga.

En efecto, el transporte ferroviario de pasajeros ha adquirido relevancia en los últimos años, a raíz del plan de rehabilitación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Por su parte, el de carga da cuenta del aumento de la demanda por este servicio.

La modernización de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y de sus prestaciones, sumada a la existencia de otras compañías, permite contar en la actualidad con los siguientes servicios:

1) Metrotrén, que es un servicio de transporte de cercanía entre Santiago y la Sexta Región, el cual se extiende desde la estación Alameda hasta la ciudad de San Fernando;

2) Terrasur, consistente en automotores diurnos a Chillán;

3) Ferrocarril automotor diurno a Talca;

4) Buscarril Talca-Constitución, que es un servicio de transporte de cercanía en la Séptima Región, del Maule, que se extiende entre las ciudades de Talca y Constitución;

5) Ferrocarril nocturno de largo recorrido entre las ciudades de Santiago y Temuco y de Santiago y Talcahuano;

6) Biotrén, que es un servicio de transporte de cercanía en la Octava Región, del Biobío, que corre desde la ciudad de Talcahuano hasta Hualqui;

7) Corto del Laja, que es un servicio de cercanía de la Octava Región, del Biobío, que va de la localidad de Renaico a la ciudad de Talcahuano;

8) Merval (Metro Regional de Valparaíso), constituida como empresa filial de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado desde 1995, que une el puerto de Valparaíso con la ciudad de Limache, y

9) Ferrocarril de Arica a La Paz, de propiedad del Estado chileno a través de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado que, desde noviembre de 1997 y por un plazo de veinticinco años, ha sido operado por la concesionaria de capitales bolivianos denominada "Administradora del Ferrocarril de Arica a La Paz S.A.".

A lo anterior deben sumarse los servicios ferroviarios de transporte de carga, actualmente en manos de empresas privadas, a raíz de la enajenación del transporte de carga que efectuó la Empresa de los Ferrocarriles del Estado a partir de 1993. Entre ellas se encuentran las siguientes:

1) Fepasa (Ferrocarril del Pacífico S.A.), empresa coligada a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, que opera en la zona centro-sur de Chile, en 1.923 kilómetros de líneas férreas que van desde La Calera hasta Puerto Montt, con ramales transversales que le permiten acceder a los principales centros de producción y consumo desde la Quinta hasta la Décima Regiones, así como a los puertos de Ventanas, Valparaíso, San Antonio, Lirquén, Valdivia, Coronel, Penco y Talcahuano, entre otros.

2) Transap (Transportes Alberto Pirazolli S.A.), empresa que transporta ácido sulfúrico para Codelco, desde Los Lirios, localidad al sur de Rancagua, a San Antonio, en equipos ferroviarios especialmente adquiridos para tal efecto. Transap realiza este servicio haciendo uso del sistema de acceso a la vía a terceros, establecido por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

3) Ferronor (Empresa de Transporte Ferroviario S.A., ex Ferrocarril Regional del Norte de Chile), empresa dedicada al transporte de carga que cuenta con una red propia de aproximadamente 2.300 kilómetros de vía férrea, entre las estaciones de La Calera, en la Quinta Región, de Valparaíso, y de El Colorado, en Iquique, en la Primera Región, de Tarapacá. La línea y los ramales le permiten la conexión e interconexión con los principales puertos y centros mineros de Chile y, a través del ramal

internacional Augusta Victoria, en la Segunda Región (Socompa), se interconecta con Argentina, Bolivia, Paraguay y Brasil.

4) Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (Antofagasta-Chile and Bolivia Railway P.L.C.). Se trata de una empresa inglesa, constituida en Londres en 1888, que lleva a cabo transporte de carga nacional e internacional mediante una red ferroviaria propia de más de 900 kilómetros, con conexiones a los ferrocarriles de Bolivia, Argentina y Chile.

Los principales productos transportados por estas compañías son celulosa, cobre, granos (maíz, soya, trigo), cemento, acero, trozos de madera o rollizos, carbón, contenedores, sustancias peligrosas (soda cáustica, ácido sulfúrico, clorato y otros).

La gran variedad y cantidad de ferrocarriles hace temer a los autores de la moción por los daños que puedan ocasionar tanto por su descarrilamiento como por la caída o derrame de la carga que transporten, sobre todo si se tiene en consideración que, en vastas zonas de la zona central del país –entre las regiones de Valparaíso y de Los Lagos-, los trenes atraviesan por el medio de las ciudades, en el nivel de calles y caminos, a la vez que, en zonas rurales, circulan muy cerca de casas y escuelas, todo lo cual se ve agravado por el hecho de que las fajas de las vías férreas no se encuentran adecuadamente segregadas mediante mallas, rejas u otros elementos que impidan el acceso de la gente a la línea o que obstaculicen la salida de los convoyes o de su carga fuera de ella.

II. FUNDAMENTOS DEL PROYECTO.

En la moción se plantea que, por las mismas razones que actualmente existen seguros obligatorios para el transporte en vehículos motorizados, es que igualmente deben existir para el transporte en ferrocarriles. De hecho, han sucedido accidentes, tanto de daños personales como de derrames de sustancias peligrosas en la vía férrea, que aconsejan adoptar una protección fácil y económica al respecto.

Se indica que, para ello, se ha elegido el mismo sistema que para el seguro obligatorio de accidentes del tránsito vehicular, adaptado al transporte ferroviario y con la misma cobertura.

Esta cobertura no opera como seguro de responsabilidad civil, sino de accidentes, ya que cubre las indemnizaciones, sin necesidad de procedimiento judicial y prescindiendo de la culpabilidad que pueda afectar al contratante del seguro obligatorio, quien también queda amparado por el seguro.

Se señala que en el caso de los trenes, sin embargo, se ha estimado importante también establecer un seguro por los daños que se originen por descarrilamiento en la línea férrea, que cubra una indemnización de seis UTM por cada carro del convoy en movimiento entre una estación y otra. No afecta, por lo tanto, a los carros que sean movidos dentro de las estaciones o que se encuentren estacionados.

III. MINUTA DE LAS IDEAS MATRICES O FUNDAMENTALES DEL PROYECTO.

Para los efectos previstos en los artículos 66 y 70 de la Constitución Política de la República, y en los artículos 24 y 32 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, corresponde consignar, como lo exige el artículo 287 del Reglamento de la Corporación, una minuta de las ideas matrices o fundamentales del proyecto, entendiéndose por tales las contenidas en la moción.

La idea matriz del proyecto es otorgar cobertura a los siniestros de muerte y lesiones que sufran las personas como consecuencia de la circulación de un ferrocarril, así como a los daños que ocasione el descarrilamiento de vagones o la caída o derrame de la carga transportada, todo ello mediante la instauración de un seguro obligatorio que deberán tomar las empresas de ferrocarriles.

IV. ARTÍCULOS CALIFICADOS COMO NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO-CONSTITUCIONAL O DE QUÓRUM CALIFICADO.

El artículo 128 B, que se incorpora mediante la letra c) del artículo 1° del proyecto, contiene normas de rango orgánico constitucional.

Respecto de esta norma, la Comisión acordó remitir a la Excma. Corte Suprema el proyecto de ley, al objeto de dar cumplimiento a lo dispuesto en los incisos segundo y tercero del artículo 74 de la Constitución Política de la República, en relación con el artículo 16 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional.

V. ARTÍCULOS DEL PROYECTO QUE, EN CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 220 DEL REGLAMENTO, DEBAN SER CONOCIDOS POR LA COMISIÓN DE HACIENDA.

No los hay.

VI. ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADAS POR LA COMISIÓN.

“Artículo 128 C.- La póliza correspondiente a los seguros a que se refiere el artículo 128 A tendrá, a lo menos, un año calendario de vigencia y será pagada de contado por la empresa; no obstante, si se pagare por parcialidades, la falta de pago de la prima no podrá ser invocada para resolver el contrato de seguro.

El seguro podrá ser dividido por tramos de línea férrea, pero deberá cubrir los recorridos completos de la empresa.”

- Puesto en votación el artículo 128 C, fue rechazado por la unanimidad de los Diputados presentes.

- Este artículo había sido propuesto en el texto de la moción, mediante la letra c) del artículo 1°.-

Artículo 2°.- Derógase el número 1 del artículo 3° de la ley N°18.490.

- Puesto en votación el artículo 2° del proyecto, fue rechazado por la unanimidad de los Diputados presentes.

Artículo transitorio.- Para los efectos del artículo 128 C, introducido por el artículo 1°, los seguros que se contraten en el año en que entre en vigencia esta ley durarán hasta el 31 de diciembre del mismo año.

- Puesto en votación el artículo transitorio del proyecto, fue rechazado por la unanimidad de los Diputados presentes.

*Los Diputados señores Uriarte, García y Hales formularon una indicación para sustituir, en el inciso primero del artículo 128 A, la locución “adquiere el pasaje” por la expresión “aborda un carro del tren, premunido de su pasaje”.

- Puesta en votación la indicación, fue rechazada por la unanimidad de los Diputados presentes.

VII. DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN GENERAL DEL PROYECTO.

Al inicio de la discusión en general del proyecto participó el **Diputado señor Uriarte**, patrocinador de la moción, quien recordó que los fundamentos de la iniciativa están en la exposición de motivos que contiene la moción. En ella se indica que, por la misma razón por la que existe un seguro obligatorio para el transporte en vehículos motorizados, debe existir uno para el transporte ferroviario.

Se ha estudiado que el seguro ferroviario debiera ser similar al seguro obligatorio de accidentes personales que se aplica a los vehículos motorizados, con una cobertura, naturaleza jurídica y riesgos similares

Explicó que se trata de un seguro contra accidentes que opera en forma inmediata. No se trata de un seguro de responsabilidad civil, por lo que no requiere de un juicio y de una evaluación de los daños que puede haber provocado el accidente para que luego sea resuelto mediante una sentencia judicial. Por el contrario, es un seguro que tiene previamente determinados los perjuicios que se deben indemnizar.

Por último, señaló que entre los fundamentos del proyecto está lo relativo a la existencia de poblaciones y escuelas que se encuentran al lado de la línea férrea, lo que justifica su protección mediante el seguro propuesto. También, el seguro cubre a los usuarios de bienes

nacionales de uso público colindantes a la línea férrea y a las personas de otros lugares, cuando haya relación de causalidad.

-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-

El Subgerente General de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, señor Antonio Dourthé, expuso la opinión que tiene la empresa respecto del proyecto.

Inició su exposición entregando la siguiente estadística:

El número aproximado de pasajeros transportados por la Empresa fue de 16 millones en 2001 y de 14 millones en 2002 (la reducción se debe al menor transporte de pasajeros en Merval, debido a su reconstrucción).

El transporte de carga (en manos de Fepasa y de Transap) ha sido de 4.000 millones de toneladas brutas completas por kilómetro el año 2000, y de 4.300 millones de toneladas brutas completas por kilómetro el año 2001.

En cuanto a accidentes, el año 2001 los muertos en accidentes de tránsito viales fueron 1.562, mientras que los fallecidos en accidentes ferroviarios fueron 129. Por su parte, el mismo año, los lesionados fueron 45.344 y 197, respectivamente. En lo tocante al tipo de accidentes ferroviarios, de los 129 fallecidos, 112 se debieron a atropellos y 13 a colisiones.

Desagregada la información por regiones, de los 129 fallecidos por accidentes ferroviarios el año 2001, la mayor cantidad tuvo lugar en la Región Metropolitana (51), seguida por las regiones Sexta (22) y Octava (19). Por su parte, de los 197 lesionados el año 2001, la mayor cantidad se produjo en las regiones Octava (89), Séptima (28), Sexta (20) y Metropolitana (20).

Señaló que la misma estadística el año 2002 arrojó los siguientes datos: 1.549 muertos y 44.122 lesionados en accidentes de tránsito, contra 96 muertos y 169 lesionados en accidentes ferroviarios. Respecto de éstos últimos, 88 fallecimientos lo fueron por atropellos y 7 por colisión, mientras que en el caso de las personas lesionadas 55 lo fueron por atropellos, 73 por colisión y 27 por descarrilamiento.

Desde el punto de vista geográfico, el año 2002 los accidentes nuevamente se concentran en las regiones Octava, Metropolitana, Sexta y Séptima, aunque destaca la presencia de 34 lesionados por accidentes ferroviarios en la Novena Región.

Explicó que, en materia de transporte de personas, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado contempla un seguro a favor de los pasajeros transportados, que consiste en prestaciones médicas y económicas, a través de indemnizaciones.

Las prestaciones médicas se otorgan a través de la institución de salud previsional Ferrosalud, y los beneficios están contenidos en el reglamento para el pago de reclamaciones de pasajeros.

En términos generales, este seguro tiene las siguientes características:

- 180 UF en caso de muerte, hasta 36 UF por gastos de funerales, y 20 UF por concepto de gastos de traslados.
- Entre el 2% y el 100% de las 180 UF en caso de lesiones o incapacidad permanente, en función de la magnitud de la incapacidad.
- En caso de incapacidad temporal, un subsidio adicional de 0,4 UF por cada día que el pasajero permanezca incapacitado u hospitalizado, con un máximo de ciento ochenta días.

A continuación, planteó los siguientes comentarios que tiene la Empresa respecto del proyecto de ley.

Comentarios generales.

a) El seguro debiera cubrir a todos los pasajeros. Esta exigencia guarda perfecta coherencia y armonía con el concepto preciso de “pasajero”, el que debe estar vinculado a la circunstancia de efectuar un trayecto en un vehículo ferroviario. También debe cubrir a aquellas personas que, con motivo de abordar o bajar de un tren, se encuentren en una estación o paradero de ferrocarriles, sea que estén o no en posesión de un pasaje.

b) El seguro debiera comenzar a operar en el momento en que el pasajero ingrese al recinto de la empresa de ferrocarriles portando el boleto, y no desde que lo adquiere. Esta observación radica en el hecho de que muchas personas adquieren sus pasajes fuera del recinto de la estación y con hasta quince días de anticipación.

c) Respecto de las multas por no exhibición de póliza, debe regularse en el sentido de que éstas deben estar a disposición de los afectados en las casas matrices de las empresas. Puede ser engorroso exigir que la póliza esté a disposición de cada persona que la pida.

d) El transporte ferroviario de cargas peligrosas debiera estar sometido al mismo régimen que el transporte de cargas por carreteras; es decir, cada porteador comercialmente debe asumir los riesgos e indemnizar directamente o a través de los seguros que contrate, evaluando los riesgos asociados y la eventualidad de precaver juicios. Lo importante es evitar iniquidades entre ambos modos de transporte de carga.

Comentarios específicos.

a) *Al artículo 128 A.*

- Debe precisarse el concepto de pasajero, en orden a que el seguro debe cubrir sólo los pasajeros que efectivamente utilicen el servicio de pasajeros y no por el mero hecho de adquirir el boleto.

- Se debe precisar que, siendo la faja vía de propiedad de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, que no es de libre

acceso al público, las personas que ingresen en ella no estarán cubiertas por el seguro. Por la misma razón, tampoco lo estarán las que cometan suicidio y las que se autoinfieran lesiones.

Si bien la Empresa de los Ferrocarriles del Estado no cuenta con estadísticas al respecto, los estudios de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF) indican que, a lo menos, el 50% de los atropellos en la línea férrea se deben a suicidios. A diferencia del conductor de vehículos de carretera, que puede esquivar una persona para no arrollarla, el conductor del ferrocarril no puede hacer lo mismo y no le queda más alternativa que frenar, lo cual no evita el accidente, pues, en condiciones de emergencia, desde que se activa el mecanismo de freno un convoy como el Metrotrén se desplaza cerca de 300 metros antes de detener su marcha.

- En cuanto a la franja de protección, debe tenerse presente que la ley General de Ferrocarriles establece prohibiciones a las personas de circular por la vía férrea, y delimita una franja de protección para la seguridad del tráfico ferroviario y del entorno, imponiendo prohibiciones en los terrenos colindantes. En consecuencia, el seguro sólo debe cubrir los siniestros cuando ocurren fuera de la franja de protección.

- Por lo mismo, en el inciso final debe precisarse que la cobertura del seguro sólo cubre predios colindantes a la línea férrea fuera de la franja de protección.

b) *Al artículo 128 B.*

En cuanto al juez competente para conocer de la imposición de la multa a la empresa que no dé cumplimiento a la obligación de contratar el seguro, debe establecerse que éste será el de policía local de la comuna en que se encuentre el domicilio legal de la empresa.

Finalizó su exposición refiriéndose a las actividades realizadas y al programa de inversiones por efectuar en el marco del plan integral de seguridad de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-

El **Gerente General de Transap, señor Manuel Carrasco**, explicó que los porteadores de carga por ferrocarriles celebran contratos con la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, mediante los cuales arriendan y pagan por el uso de las líneas férreas e infraestructura de propiedad de la empresa estatal. Son dos las empresas que se rigen por esta modalidad de operación en la red centro-sur del país: Ferrocarril del Pacífico S.A. (Fepasa) y Transportes Alberto Pirazolli S.A. (Transap).

Señaló que la empresa Transap comparte el interés en acceder a seguros que permitan proteger e indemnizar los daños provocados tanto a las personas como al medio ambiente por los equipos y por la carga. Sin embargo, esta iniciativa debe extenderse a todos los modos de transporte de carga, especialmente al efectuado por camiones, de manera que no haya discriminación entre el transporte de carga ferroviario y el carretero en cuanto a las exigencias legales para desarrollar la actividad. De no haber un

tratamiento igualitario se verán afectados los inversionistas que han apostado al desarrollo del modo ferroviario.

A modo de antecedente, indicó que Transap transporta un millón de toneladas de ácido sulfúrico al año, para lo cual cuenta con seguros por los daños que esa carga ocasione, pues así lo exige su mandante. Esa carga equivale a más de 100 camiones diarios de ácido sulfúrico, ninguno de los cuales cuenta con un seguro adicional al seguro obligatorio de accidentes personales que exige la ley N°18.490.

En resumen, se manifestó de acuerdo con el proyecto de ley, pero solicitó que exista igualdad de condiciones para los distintos modos de transporte de carga.

-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-

El Subgerente General del Ferrocarril del Pacífico S.A. (Fepasa), señor Juan Andrés Errázuriz, dijo estar de acuerdo con la iniciativa legal, pues está orientada a la seguridad de las personas y bienes que se pueden ver dañados por la carga transportada en ferrocarriles.

Explicó que Fepasa se encuentra creando una unidad especializada en seguridad ferroviaria, tanto en seguridad de la vía como del material rodante, lo que también influye en el mejoramiento de la calidad del transporte de carga y en la reducción de accidentes. Según un estudio de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles, que analiza las externalidades positivas del ferrocarril “versus” el modo de transporte carretero, se concluye que, para un área geográfica comparable al tamaño de la zona central del país (entre las regiones de Valparaíso y de Los Lagos), el transporte ferroviario le ahorraría al erario del orden de 260 millones de dólares al año, sólo por efectos de disminución de la accidentabilidad.

El texto propuesto por el proyecto para el artículo 128 A no distingue los casos de accidentes que sufren las personas que irrumpen en la faja-vía, que es de propiedad de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Al respecto, opinó que la cobertura del seguro por accidentes personales debe estar referida sólo a las personas que fallecen o que son lesionadas fuera de la línea, es decir, por descarrilamiento de vagones, desplome de la carga sólida o derramamiento de la carga líquida, pero no por accidentes que el conductor del tren no puede evitar.

En cuanto a los objetivos que tiene el proyecto de ley, uno de los riesgos que se pretende cubrir es el daño que pueden sufrir las personas en la vía férrea por atropello de un tren o porque éste colisiona a un vehículo. Al respecto, aporta como antecedente que un tren cargado con 1.700 toneladas –lo cual es absolutamente normal, pues en Estados Unidos y en Europa normalmente van cargados con 6 mil toneladas- y que circule a 60 kilómetros por hora, desde que el maquinista acciona el freno, la máquina aun circula 420 metros antes de detenerse. Si a eso se añaden 2 segundos, que es el tiempo que tomaría el conductor en reaccionar, el tren se detendría a los 500 metros desde que visualiza el obstáculo. Por ende, debe ponerse énfasis en el hecho de que, en el modo ferroviario, el conductor no puede esquivar el

obstáculo, sino que lo único que puede hacer es frenar. Es esta circunstancia la que dio origen al derecho de paso preferente de los ferrocarriles.

Otro riesgo que se trata de cubrir es el derrame de líquidos tóxicos. En su opinión, necesariamente hay que contar con seguros para ese caso. Transap cuenta con seguros de responsabilidad civil que cubre ese riesgo. Para estos casos, además, la ley N°19.300, de Bases del Medio Ambiente, exige al causante del daño que adopte las medidas paliativas.

Un tercer riesgo que el proyecto de ley quiere cubrir es el daño a la propiedad privada adyacente a la vía férrea en el caso de descarrilamiento de sus vagones o derrame de las sustancias transportadas. Ante esos riesgos, un seguro como el propuesto introduce un factor de iniquidad respecto de los otros modos de transporte, a los que no se les exige el mismo seguro. Desde ese punto de vista, sería interesante analizar la posibilidad de exigir estos seguros en una ley general, aplicable a todos los modos de transporte de carga.

Finalmente, señaló que consultores extranjeros y empresas ferroviarias europeas y estadounidenses han manifestado que la única forma de evitar accidentes en la vía férrea es mediante campañas educativas.

-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-

El Fiscal de la Superintendencia de Valores y Seguros, señor Gonzalo Zaldivar, señaló que el proyecto de ley analizado constituye una positiva iniciativa encaminada a dar cobertura a los riesgos sobre la vida e integridad física a que se ven expuestas las personas con motivo del transporte ferroviario y, en general, de la circulación de vehículos sobre rieles. El proyecto incluye, además, una cobertura para daños sobre la propiedad ocasionados por el descarrilamiento o por el derrame de sustancias u objetos transportados.

Sin perjuicio de lo anterior, le parece posible perfeccionar el proyecto en comento, efectuando algunas precisiones en materias tales como el alcance de la cobertura definida, las indemnizaciones que serán pagadas en caso de siniestro, el obligado a su contratación y los aspectos operativos de su funcionamiento. Por esta razón, la Superintendencia de Valores y Seguros formula las siguientes observaciones generales.

1. El proyecto de ley se plantea como una modificación del decreto con fuerza de ley N°1.157, de 1931, ley General de Ferrocarriles, estableciendo la obligación de las empresas de ferrocarriles de contratar el seguro señalado. Por otro lado, se señala que el seguro se regirá por las disposiciones de la ley N°18.490, sobre Seguro Obligatorio de Accidentes Personales para Vehículos Motorizados (SOAP), “en cuanto le fueren aplicables”. La Superintendencia estima que esta forma de estructurar el proyecto puede causar dudas en relación con la aplicación de aspectos relevantes del seguro, lo que puede incidir en su funcionamiento y operatividad, junto con repercutir también en su tarificación (mayor prima).

Por lo anterior, atendiendo al interés de hacer extensiva una cobertura análoga a la del seguro obligatorio de la ley N°18.490, es necesaria una mayor precisión respecto de los riesgos asegurados de muerte y lesiones a las personas y de las sumas aseguradas mínimas que se podrán pactar. Asimismo, en lo atinente a las personas aseguradas, sería conveniente simplificar su definición, refiriéndola a toda persona que fallezca o sufra lesiones corporales como consecuencia de accidentes en que intervenga un ferrocarril asegurado, sus remolques o cargas. Las definiciones contenidas en el proyecto de ley establecen condiciones que pueden ser engorrosas de acreditar, tales como la necesidad de la adquisición de un pasaje y morar en un predio colindante con las vías férreas.

Desde ya, quedan excluidas de la cobertura las muertes por suicidio o las lesiones autoinferidas, pues es un principio que, en materia de seguros, se aplican en todo el mundo, sin excepciones, desde el siglo XVIII (artículo 539 del Código de Comercio).

Dado que lo que propone el proyecto de ley es un seguro de accidentes personales, siempre va a haber cobertura, independientemente de si ha habido o no ha habido culpa en el hecho. Es, por lo tanto, un caso de responsabilidad objetiva, lo que constituye una garantía para los afectados. En la eventualidad de existir daños por cantidades superiores a las indemnizadas y que deriven de la negligencia del operador, la responsabilidad debe ser perseguida en un juicio civil en el que se acredite la culpa.

2. En cuanto a la obligación de contratación del seguro, la sola mención de las empresas de ferrocarriles como obligadas a la contratación puede ser insuficiente, según cómo se desarrollen el transporte ferroviario u otras actividades análogas, considerando la existencia de vías férreas y vehículos que transiten sobre ellas, elementos que no necesariamente pertenecerán a una misma entidad. Tal es el caso de la Empresa de Ferrocarriles del Estado que, si bien puede otorgar concesiones a terceros para cumplir su giro, debe mantener la propiedad de las vías férreas.

3. En relación con la cobertura de daños sobre cosas que se contempla en el proyecto (inciso final del artículo 128 A), la cual no está contemplada en la ley N°18.490, parece conveniente que la indemnización se estatuya sobre la base de un monto asegurado mínimo obligatorio, fijado en la ley, sin consideración al número de vagones transportados, factor que no guarda relación con el eventual daño provocado y que introduce una distorsión importante a la hora de tarificar el seguro. Asimismo, conforme a la práctica, tanto nacional como internacional, convendría especificar que esa cobertura sea la de responsabilidad civil.

4. En lo concerniente a lo establecido en el inciso segundo del artículo 128 B, podría hacerse pública la información de los seguros contratados por las empresas de ferrocarriles, por ejemplo, a través del envío de información por parte de las aseguradoras a la Subsecretaría de Transportes, a la Superintendencia de Valores y Seguros o a otro organismo, de forma similar al SOAP (información que envían las aseguradoras al Servicio de Registro Civil e Identificación). Esta medida ayudaría a la oportuna fiscalización y al ejercicio de los derechos por los interesados.

5. La Superintendencia opina que no es necesaria la modificación del artículo 3° de la ley N°18.490 (artículo 2° del proyecto), toda vez que la referencia a vehículos que “circulan sobre rieles” debe entenderse para efectos de la contratación del seguro de la ley N°18.490, lo que no obsta a la contratación de otros seguros de carácter obligatorios prescritos en distintos cuerpos legales. De eliminarse esta disposición, podría entenderse que, adicionalmente al seguro propuesto en el proyecto de ley, las empresas de ferrocarriles tendrían que contratar el SOAP, lo que no parece ser el objetivo que se persigue.

6. Finalmente, señaló que es oportuno establecer que los modelos de pólizas que servirán para la contratación de estos seguros sean autorizados por una autoridad pública, a efectos de que la cobertura sea homogénea.

-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-

El Gerente General de la Asociación de Aseguradores de Chile A.G., señor Jorge Claude, señaló que, en general, el sector asegurador destaca en forma muy positiva el incremento de la cultura aseguradora que se ha manifestado voluntaria y paulatinamente en nuestro país. En tal sentido, estima también como muy positivas las ideas centrales contenidas en el proyecto en comentario, no obstante que apunta hacia seguros que deberán contratarse por imperativo legal y pese a que era de esperar que ellos ya hubiesen sido contratados con anterioridad y en forma voluntaria, sin necesidad de una legislación especial sobre el particular.

Como una cuestión previa, dado que se hace referencia a ella en las ideas matrices del proyecto, indicó que es importante anotar que el seguro obligatorio vigente de la ley N°18.490 es un seguro exclusivamente de “accidentes personales”, causados por la “circulación” de vehículos motorizados, que cubre a las personas transportadas en esos vehículos o a cualquier tercero afectado. Este seguro no es, en ningún caso, de responsabilidad civil, sino un seguro que los aseguradores llaman “de primera pérdida”, en el sentido de que es el que primero opera.

En dicho seguro obligatorio vigente de accidentes personales, más conocido como SOAP, se cubren los riesgos de muerte y lesiones corporales que sean consecuencia directa de accidentes sufridos por personas en los cuales intervenga el vehículo asegurado y su indemnización se paga contra la presentación de los antecedentes pertinentes dispuestos en las normas legales y administrativas obligatorias. En ningún modo, como sucede con los seguros de responsabilidad civil, la indemnización queda sujeta al resultado de una sentencia judicial ejecutoriada.

Asimismo, toda la cobertura de ese seguro está dada en el ámbito de “circulación” del vehículo y de los accidentes del tránsito en los cuales ese vehículo participe, pero en ningún caso cubre las lesiones o la muerte sucedidas por accidentes ajenos o extraños a la circulación del mismo. Siendo así, por ejemplo, no existe esa cobertura de accidentes personales cuando se sufre una lesión mientras una persona se encuentra en la sala de espera o en la cafetería de un terminal de buses urbanos o

interurbanos y en el accidente no participa de modo alguno el vehículo asegurado.

En efecto, las lesiones o la muerte que pueda sufrir una persona en el antejardín de su casa, en un supermercado, en la sala de recepción de un aeropuerto, en una tienda comercial, o en un terminal de buses, y cuyo accidente sea extraño a la circulación de un vehículo, son materias completamente ajenas al seguro obligatorio de accidentes personales, SOAP. Dichas eventualidades constituyen materias propias de otros seguros, especialmente de responsabilidad civil, contratados para proteger la eventual responsabilidad civil extracontractual del dueño o arrendatario de la propiedad, del estacionamiento, del recinto terminal o del lugar de que se trate, en el cual se encontraba la persona al tiempo del accidente. En tal sentido, entonces, otorgar cobertura a las lesiones o muertes que se produzcan mientras una persona se encuentra dentro del recinto de una estación de ferrocarriles, resulta completamente ajeno a la “circulación” del tren y a un accidente ferroviario. Por tanto, parece una disposición ajena al seguro de accidentes personales del tipo del contemplado en la ley N° 18.490, salvo –obviamente–, como se puede inferir de la aplicación de este último cuerpo legal, cuando la detención del vehículo y el descenso de los pasajeros sea una cuestión propia de la circulación, como ocurre en el caso de un desperfecto mecánico o en el trayecto habitual.

De más está decir, por cierto, que una lesión sufrida en el interior de un terminal de ferrocarriles puede tener innumerables causas, como, por ejemplo, un golpe producido por el equipaje de otra persona, por un animal, por golpe en un pilar, por la caída de un vidrio, por el derrame de café en el cuerpo del futuro pasajero que se encuentra en la sala de espera o por un tropiezo en un pasillo del terminal ferroviario. Todas ellas son situaciones que ninguna relación guardan con la idea central del proyecto, que es la cobertura de las lesiones o muertes producidas por un accidente en la línea de circulación de los vagones de un tren o por lesiones o muertes causadas por el derrame de sustancias o descarrilamiento o caída de carga mientras el tren está en circulación.

Por todo lo anterior, como conclusión de la cuestión previa que se ha planteado, parecería más apropiado legislar exclusivamente sobre un seguro cuya cobertura atienda a lesiones o muerte ocasionadas directamente por un accidente en la línea férrea como consecuencia de la circulación de un ferrocarril, más lo referente a las lesiones o muerte originadas directamente por descarrilamiento o derrame de sustancias u objetos transportados, todo ello sujeto a iguales indemnizaciones que las establecidas en la ley N°18.490, sobre SOAP, y más un seguro de daños que cubra a los predios colindantes con las líneas férreas, ocasionados por descarrilamientos o derrame de sustancias tóxicas o caída de carga transportada, con una suma total asegurada que establezca un límite máximo por vagón del convoy, manteniendo el derecho de los perjudicados a iniciar las acciones que estimen convenientes para perseguir la responsabilidad civil que proceda.

De esta forma, todo aquello relacionado con los recintos terminales queda sujeto a seguros de responsabilidad civil u otros, que la empresa de ferrocarriles podrá contratar si lo estima pertinente, igual como lo hace cualquier empresa respecto de hechos dañosos que puedan

ocurrir en el interior de sus instalaciones, con lo que se evita, además, la inclusión de elementos que provoquen el incentivo al engaño o abuso por parte de los usuarios o eventuales beneficiarios.

Ahora bien, considerando todo lo anterior, y en lo referente al articulado del proyecto en comentario, la Asociación se permite observar lo siguiente :

1. En el nuevo artículo 128 A, se insta la obligación para las “empresas de ferrocarriles” de contratar los seguros que se indican en los números siguientes. No obstante, sería adecuado aclarar si dicha obligación también se extenderá a “los transportes en lagos y cursos de agua cuando formen parte del sistema de comunicación atendido” por empresas de ferrocarriles, según el texto del artículo 1º del decreto supremo N°1.157, de 1931 y, obviamente, a las combinaciones con transportes terrestres.

2. En el nuevo artículo 128 A, sería concordante con los párrafos anteriores recomendar la eliminación de todo lo concerniente al recinto de las estaciones, aclarar sin dudas que se trata de un seguro de accidentes personales, determinar que entre el accidente y la lesión o muerte debe existir relación directa, determinar el monto total de la suma asegurada y la forma de pago de la indemnización.

3. En el nuevo artículo 128 B, se establece una multa por cada “asiento de pasajero no asegurado o por cada vagón no asegurado”, materias que, en realidad, a juicio de la Asociación no procederían, ya que el seguro de accidentes personales que se propone no atiende a los asientos ni a los vagones en forma individual, sino que pretende cubrir a pasajeros, personal del tren, o cualquier tercero afectado, que sufra lesiones o la muerte por consecuencia directa de un accidente en la línea o de un descarrilamiento, caída de carga o derrame de sustancias tóxicas.

Por eso, es más apropiado que la no contratación del seguro sea sancionada con una multa, a beneficio fiscal, por un monto fijo, aplicable mediante resolución de la Superintendencia de Valores y Seguros. Esta sanción podría reiterarse en el caso de mantenerse el incumplimiento.

4. En el mismo nuevo artículo 128 B, se establece una multa por la no exhibición de la “póliza”. Dado que la póliza será general para todos los trenes y vagones de una empresa, debería hacerse mención de un certificado de seguro vigente otorgado por la compañía de seguros correspondiente.

5. En el nuevo artículo 128 D, se señala que “No obstante lo dispuesto en el artículo 138, las normas de los artículos 128 A a 128 C obligarán también a las empresas de ferrocarriles de propiedad del Estado y a aquellas en que éste o sus organismos tengan cualquier porcentaje de participación accionaria.” A este respecto, en opinión de la Asociación resultaría muy apropiado que esta especial aplicación se incorporara en la ley orgánica de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, contenida en el decreto con fuerza de ley N°1, de Transportes, de 1993, considerando que la redacción del artículo 10º transitorio de esa ley orgánica podría dar lugar a sostener que las disposiciones del decreto supremo

Nº1.157, de Fomento, del año 1931, no se aplicarían a esa empresa. (El texto del mencionado artículo 10º transitorio indica que las disposiciones del decreto supremo Nº1.157, de 1931, no se aplicarán a la “Empresa (de Ferrocarriles del Estado) ni a las sociedades que para la explotación o uso de la vía férrea se constituyan con esa, en conformidad a lo establecido en el artículo 2º del decreto con fuerza de ley 94, en cuanto fueren contrarias a las en él establecidas”.)

6. El artículo 2º del proyecto propone derogar el Nº1 del artículo 3º de la ley Nº18.490, que establece el SOAP, con el objetivo de considerar como “vehículos motorizados”, para los efectos de esa ley, a aquellos que “circulen sobre rieles”. A juicio de la Asociación, este cambio sólo introduce un elemento de confusión, toda vez que, según el proyecto, los ferrocarriles no quedarán sujetos al seguro obligatorio de accidentes personales causados por la circulación de vehículos motorizados de la ley Nº18.490, sino a una normativa especial que se establecerá en los artículos 128 A y siguientes de la ley General de Ferrocarriles. Si así no fuere, todas las modificaciones deberían haberse efectuado a la ley Nº18.490, al objeto de incorporar en ella a los ferrocarriles, con lo que se evitarían confusiones en su aplicación.

-0-0-0-0-0-0-0-0-0-

Durante la discusión en general del proyecto habida en el seno de vuestra Comisión, existió amplio acuerdo entre sus miembros en legislar sobre la materia.

- Puesto en votación en general el proyecto de ley, fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes en la sesión, señores Zarko Luksic (Presidente accidental), René Manuel García, Iván Norambuena y Gonzalo Uriarte.

VIII. DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN PARTICULAR DEL PROYECTO.

El proyecto de ley contiene tres artículos permanentes y uno transitorio.

Artículo 1º.-

Mediante este artículo se incorporan cuatro artículos nuevos en la ley General de Ferrocarriles, a saber, los artículos 128 A, 128 B, 128 C y 128 D, además de adecuaciones formales.

Introdúcense en el decreto con fuerza de ley Nº1.157, de 1931, Ley General de Ferrocarriles, las siguientes modificaciones:

a) Sustitúyese el epígrafe del Capítulo VIII por el siguiente: “Disposiciones penales y sobre responsabilidad civil”;

b) Sustitúyese el epígrafe del Título II del Capítulo VIII por el siguiente: “De la responsabilidad de las empresas de ferrocarriles por delito o cuasidelito.

c) Introdúcense, a continuación del artículo 128, los siguientes artículos 128 A, 128 B, 128 C y 128 D.

- Se acordó votar las letras en forma separada.

Letras a) y b).

Indicación N°1.

*Los Diputados señores Uriarte, García y Hales formularon una indicación para reemplazar, en la letra a), el vocablo “Capítulo” por la palabra “Título”, y, en la letra b), la expresión “Título II del Capítulo VIII” por “Capítulo II del Título VIII”.

El Diputado señor Uriarte explicó que esta indicación no hace sino corregir errores de forma.

- Puestas en votación las letras a) y b) con la indicación incluida, fueron aprobadas por la unanimidad de los Diputados presentes.

Letra c).

Artículo 128 A.

“Artículo 128 A.- Las empresas de ferrocarriles estarán obligadas a contratar seguros que cubran el riesgo de muerte y las lesiones corporales de sus pasajeros, sucedidos por accidentes en la línea férrea y dentro del recinto de las estaciones. El seguro estará vigente para cada pasajero desde el momento en que adquiera el pasaje, durante el trayecto y hasta que egrese de la estación de término al finalizar el viaje.

Este seguro deberá cubrir también el riesgo de muerte y las lesiones de los habitantes o moradores de los predios colindantes con las estaciones ferroviarias o líneas férreas, en caso de descarrilamiento o derrame de sustancias u objetos transportados. La misma norma se aplicará en el caso de usuarios de bienes nacionales de uso público colindantes con la línea férrea.

También deberá cubrir el riesgo de muerte y las lesiones de habitantes de otros lugares, siempre que exista relación de causalidad entre el derrame de sustancias que fueren tóxicas y el daño corporal.

Este seguro se regirá por las disposiciones del Título I de la ley N°18.490 y por las disposiciones de su Título Preliminar, en cuanto le fueren aplicables.

Asimismo, dichas empresas deberán contratar seguros por daños a los predios colindantes con las líneas férreas, ocasionados por descarrilamiento o por el derrame de sustancias u objetos

transportados. La indemnización contratada según este seguro no podrá ser inferior a la que resulte de multiplicar la cantidad de seis unidades tributarias mensuales por cada vagón de carga del convoy que se desplace de una estación a otra.”

El Diputado Uriarte explicó que este artículo establece el sujeto asegurado (el pasajero) y los riesgos cubiertos.

Añadió que, habida consideración de las opiniones vertidas por los invitados, ha estimado conveniente establecer, en el inciso primero, qué se entiende por pasajero, de modo de acotar el sujeto asegurado a quien aborde un tren estando en posesión de un pasaje. Desde este punto de vista, no quedaría cubierto por este seguro, por ejemplo, un polizón, ni tampoco quien adquiriere un pasaje varios días antes del viaje.

Además, el inciso final del artículo 128 A establece la contratación del seguro obligatorio de accidentes personales por parte de las empresas ferroviarias de transporte de carga, por los daños que ocasione la misma, lo que propone eliminar, a efectos de no imponer una carga que les signifique un gravamen en comparación con el transporte de carga por carreteras.

En razón de lo anterior, se formula la siguiente indicación:

Indicación N°2.

*Los Diputados señores Uriarte, García y Hales formularon una indicación para:

a) Sustituir, en el inciso primero del artículo 128 A, la locución “*adquiera el pasaje*” por la expresión “*aborda un carro del tren, premunido de su pasaje*”.

b) Para eliminar el inciso final.

Respecto de este punto, se produjo un intenso debate acerca de quién debe ser la persona cubierta por el seguro y desde qué momento se entiende cubierta por el mismo. Durante la discusión, se hizo un símil con el transporte aéreo, en el que el pasajero está cubierto por la empresa desde que traspasa los controles de policía internacional o se embarca en la nave, según los distintos regímenes. Algunos señores Diputados propusieron que el seguro proteja a los pasajeros desde que se encuentren en el andén o en el recinto de la estación ferroviaria. Otros consideraron necesario extenderlo a las personas que llegan hasta los andenes a recibir o a despedir a los pasajeros, siempre que cuenten con un pase especial otorgado por la empresa de transporte ferroviario, como existía antiguamente y que debiera exigirse nuevamente. Sin embargo, se contraargumentó que una protección tan amplia terminará por encarecer el valor de los pasajes.

También se hizo presente que el proyecto es compatible con las normas generales que rigen el seguro obligatorio de accidentes a personas establecido en la ley N°18.490 y que se entiende que el monto de la prima que establece el seguro es por cada persona afectada y que en ningún caso se podrá subdividir por el número de afectados.

Como resultado del debate, se presentaron las siguientes indicaciones:

Indicación N°3.

*Los Diputados señores Uriarte, García, Hales, Salas y Pérez, don Ramón, formularon una indicación para reemplazar el inciso primero del artículo 128 A por el siguiente:

“Artículo 128 A.- Las empresas de ferrocarriles estarán obligadas a contratar seguros de accidentes personales que cubran los riesgos de muerte y lesiones corporales de sus pasajeros, sucedidos por accidentes en la línea férrea y dentro del recinto de las estaciones. El seguro estará vigente para cada pasajero, entendiéndose por tal a toda persona que efectúe un trayecto en un vehículo ferroviario y aquella que, con motivo de abordar un tren o bajar de él, se encuentre en una estación o paradero de ferrocarriles, salvo el personal del servicio ferroviario.”

Indicación N°4.

*Los Diputados señores Uriarte, García, Hales, Salas y Pérez, don Ramón, formularon una indicación para agregar, en el inciso segundo del artículo 128 A, a continuación del término “transportados”, la siguiente frase: *“siempre que ocurran fuera de la franja de protección establecida en esta ley”*.

El Diputado señor Uriarte precisó que la indicación N°3 pretende aclarar que el seguro es de accidentes personales y acotar lo que se entiende por pasajero, que es el sujeto asegurado.

Por su parte, la indicación N°4 tiene por objeto dejar sin cobertura los siniestros que ocurran fuera de la franja de protección, lo cual es consecuente con lo dispuesto en el artículo 33 de la ley General de Ferrocarriles, que prohíbe introducirse, estacionarse o transitar por la vía de un ferrocarril, ocuparla con animales, depósito de carga o cualesquiera otros objetos o embarazar de cualquiera otra manera el libre tránsito de los trenes. Además, recuerda que los artículos 34 a 37 de esa ley establecen la “faja de protección”.

- Se acordó separar por incisos la votación del artículo 128 A.

- Puesta en votación la indicación N°3 (inciso primero), fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes. En consecuencia, se da por desechado el inciso primero del artículo 128 A de la moción.

- Puesta en votación la indicación N°2, letra a), fue rechazada por la unanimidad de los Diputados presentes.

- Puesta en votación la indicación N°4 (inciso segundo), fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.

- Puestos en votación los incisos tercero y cuarto, fueron aprobados por la unanimidad de los Diputados presentes.

- Puesta en votación la indicación N°2, letra b) (inciso quinto), fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.

Artículo 128 B.

“Artículo 128 B.- El incumplimiento de la obligación señalada en el artículo anterior será sancionado con una multa a beneficio fiscal de una unidad tributaria mensual por cada asiento de pasajero no asegurado, y con una multa de doscientas unidades tributarias mensuales por cada vagón de carga que no cuente con seguro. Será competente cualquier juez de policía local por cuya comuna pase la línea ferroviaria utilizada por la empresa infractora, de oficio o a requerimiento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Todo pasajero y cualquier propietario o habitante de un predio colindante con una línea de tren o con una estación ferroviaria podrá exigir que se le exhiba la póliza que cubre los daños a que se refiere el artículo anterior. La negativa de la empresa será sancionada por el juez de policía local de la comuna correspondiente a la estación ferroviaria donde se solicitó la exhibición por parte del pasajero, propietario o habitante, con una multa de cien a quinientas unidades tributarias mensuales, correspondientes a la fecha de la infracción. Con todo, la multa no se aplicará si la empresa, dentro del término de diez días hábiles, contados desde que el tribunal le notifique la reclamación, exhibiere las pólizas respectivas.

La multa se elevará al doble en caso de reincidencia. Se entiende por reincidencia la negativa a la exhibición por más de una vez en un período de dos años calendarios consecutivos.

Las multas a que se refiere este artículo se aplicarán, en su caso, en forma acumulativa.”

Indicación N°5.

Los Diputados señores Uriarte, García y Hales formularon una indicación para sustituir el inciso primero del artículo 128 B por el siguiente:

“Artículo 128 B.- El incumplimiento de la obligación señalada en el artículo anterior será sancionado con una multa a beneficio fiscal de una unidad tributaria mensual por cada asiento de pasajero no asegurado. Será competente cualquier juez de policía local por cuya comuna pase la línea ferroviaria utilizada por la empresa infractora, de oficio o a requerimiento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

El Diputado señor Uriarte puntualizó que, en el inciso primero propuesto en la indicación, se ha eliminado la oración “y con una multa de doscientas unidades tributarias mensuales por cada vagón de carga que no cuente con seguro”, de modo de no imponer multa al transporte ferroviario de carga por el hecho de no contratar el seguro, debido a que en el artículo 128 A se le ha eximido de esta obligación.

- Puesta en votación la indicación N°5, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.

- Puesto en votación el artículo 128 B, con la indicación, fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes.

Artículo 128 C.

“Artículo 128 C.- La póliza correspondiente a los seguros a que se refiere el artículo 128 A tendrá, a lo menos, un año calendario de vigencia y será pagada de contado por la empresa; no obstante, si se pagare por parcialidades, la falta de pago de la prima no podrá ser invocada para resolver el contrato de seguro.

El seguro podrá ser dividido por tramos de línea férrea, pero deberá cubrir los recorridos completos de la empresa.”

Algunos señores Diputados propusieron eliminar este artículo, en razón a que los modelos de contratos son aprobados por la Superintendencia de Valores y Seguros. Además, señalaron que en virtud de lo dispuesto en el artículo 128 A, se aplica supletoriamente el artículo 5° de la ley N°18.490, el cual prescribe que “Los contratos de seguro que se celebren en cumplimiento de esta ley, regirán por todo el plazo de la vigencia señalado en el respectivo certificado, no se resolverán por la falta de pago de las primas, ni podrán terminarse anticipadamente por decisión de las partes. Sólo por sentencia judicial ejecutoriada se podrá poner término al contrato antes de la fecha de su vencimiento.”

- Puesto en votación el artículo 128 C, fue rechazado por la unanimidad de los Diputados presentes.

Artículo 128 D (pasó a ser artículo 128 C).

“Artículo 128 D.- No obstante lo dispuesto en el artículo 138, las normas de los artículos 128 A a 128 C obligarán también a las empresas de ferrocarriles de propiedad del Estado y a aquellas en que éste o sus organismos tengan cualquier porcentaje de participación accionaria.”

Algunos señores Diputados opinaron que, al establecer la obligación para que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado deba contratar el seguro que se crea mediante este artículo del proyecto, se incurre en una norma que debe ser de iniciativa del Presidente de la República, por cuanto la contratación del seguro implica un gasto para la empresa estatal.

El Diputado señor Uriarte explicó que lo que persigue la moción es, precisamente, obligar a contratar el seguro a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, que en la actualidad es la mayor empresa de transporte ferroviario de pasajeros. Además, lo que la Constitución reserva al Presidente de la República es la iniciativa para determinar “funciones y atribuciones” de las empresas del Estado, lo que no hace este proyecto de ley.

- Puesto en votación el artículo 128 D (que pasó a ser 128 C), fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes.

Artículo 2°.-

Por este artículo se deroga el número 1 del artículo 3° de la ley N°18.490, que estableció el seguro obligatorio de accidentes personales originados por la circulación de vehículos motorizados.

Algunos señores Diputados recordaron que, respecto de esta norma, tanto la Superintendencia de Valores y Seguros como la Asociación de Aseguradores de Chile A.G. se opusieron a esta eliminación, toda vez que la referencia a vehículos que “circulan sobre rieles” debe entenderse para efectos de la contratación del seguro de la ley N°18.490, lo que no obsta a la contratación de otros seguros de carácter obligatorios prescritos en distintos cuerpos legales. Agregaron que la derogación que propone del artículo 2° sólo introduce un elemento de confusión, pues los ferrocarriles no están sujetos al seguro obligatorio de accidentes personales causados por la circulación de vehículos motorizados de la ley N°18.490, sino al que se establece en el proyecto de ley.

- Puesto en votación el artículo 2°, fue rechazado por la unanimidad de los Diputados presentes.

Artículo 3° (Pasó a ser artículo 2°).

“Artículo 3°.- Esta ley comenzará a regir ciento ochenta días después de su publicación en el Diario Oficial.”

- Puesto en votación el artículo 3°, que pasó a ser artículo 2°, fue aprobado, sin debate, por la unanimidad de los Diputados presentes.

Artículo transitorio.

“Artículo transitorio.- Para los efectos del artículo 128 C, introducido por el artículo 1°, los seguros que se contraten en el año en que entre en vigencia esta ley durarán hasta el 31 de diciembre del mismo año.”

- Puesto en votación este artículo, fue rechazado por la unanimidad de los Diputados presentes, por haberse eliminado el artículo 128 C, al que hace referencia.

Constancias reglamentarias.

Para los efectos previstos en el artículo 287 del Reglamento, se hace constar lo siguiente:

- El artículo 128 B que se incorpora mediante la letra c) del artículo 1° del proyecto, contiene normas de rango orgánico constitucional, por cuanto se refiere al artículo 74 de la Constitución Política de la República, respecto de la competencia que se le otorga a los jueces de policía local.

- No hay normas que deban ser conocidas por la Comisión de Hacienda.

- El artículo 128 C que se incorporaba mediante la letra c) del artículo 1º del proyecto, y los artículos 2º y transitorio del proyecto, fueron rechazados.

Además, se rechazará una indicación.

- El proyecto de ley fue aprobado en general, por la unanimidad de los Diputados presentes.

-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-

IX. TEXTO DEL PROYECTO APROBADO.

En conformidad con las constancias anotadas y las consideraciones expuestas, a las que podrán añadirse las que, en su oportunidad, formule el señor Diputado informante, vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones os recomienda la aprobación del siguiente

PROYECTO DE LEY

“Artículo 1º.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el decreto supremo N°1.157, de 1931, del ex Ministerio de Fomento, que contiene el texto de la ley General de Ferrocarriles:

a) Sustitúyese el epígrafe del Título VIII por el siguiente: “Disposiciones penales y sobre responsabilidad civil”.

b) Reemplázase el epígrafe del Capítulo II del Título VIII por el siguiente: “De la responsabilidad de las empresas de ferrocarriles por delito o cuasidelito”.

c) Agréganse, a continuación del artículo 128, los siguientes artículos 128 A, 128 B, 128 C y 128 D, nuevos:

“Artículo 128 A.- Las empresas de ferrocarriles estarán obligadas a contratar seguros de accidentes personales que cubran los riesgos de muerte y lesiones corporales de sus pasajeros, sucedidos por accidentes en la línea férrea y dentro del recinto de las estaciones. El seguro estará vigente para cada pasajero, entendiéndose por tal a toda persona que efectúe un trayecto en un vehículo ferroviario y a aquella que, con motivo de abordar un tren o bajar de él, se encuentre en una estación o paradero de ferrocarriles, salvo el personal del servicio ferroviario.

Este seguro deberá cubrir también los riesgos de muerte y lesiones de los habitantes o moradores de los predios colindantes con las estaciones ferroviarias o líneas férreas, en caso de descarrilamiento o derrame de sustancias u objetos transportados, siempre que ocurran fuera de la franja de protección establecida en esta ley. La misma norma se aplicará en el caso de usuarios de bienes nacionales de uso público colindantes con la línea férrea.

También deberá cubrir los riesgos de muerte y lesiones de habitantes de otros lugares, siempre que exista relación de

causalidad entre el derrame de sustancias que fueren tóxicas y el daño corporal.

Este seguro se regirá por las disposiciones del Título I de la ley N°18.490 y por las disposiciones de su Título Preliminar, en cuanto le fueren aplicables.

Artículo 128 B.- El incumplimiento de la obligación señalada en el artículo anterior será sancionado con una multa a beneficio fiscal de una unidad tributaria mensual por cada asiento de pasajero no asegurado. Será competente cualquier juez de policía local por cuya comuna pase la línea ferroviaria utilizada por la empresa infractora, de oficio o a requerimiento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Todo pasajero y cualquier propietario o habitante de un predio colindante con una línea de tren o con una estación ferroviaria podrá exigir que se le exhiba la póliza que cubre los daños a que se refiere el artículo anterior. La negativa de la empresa será sancionada por el juez de policía local de la comuna correspondiente a la estación ferroviaria donde se solicitó la exhibición por parte del pasajero, propietario o habitante, con una multa de cien a quinientas unidades tributarias mensuales, correspondientes a la fecha de la infracción. Con todo, la multa no se aplicará si la empresa, dentro del término de diez días hábiles, contados desde que el tribunal le notifique la reclamación, exhibiere las pólizas respectivas.

La multa se elevará al doble en caso de reincidencia. Se entiende por reincidencia la negativa a la exhibición por más de una vez en el período de dos años calendarios consecutivos.

Las multas a que se refiere este artículo se aplicarán, en su caso, en forma acumulativa.

Artículo 128 C.- No obstante lo dispuesto en el artículo 138, las normas de los artículos 128 A y 128 B obligarán también a las empresas de ferrocarriles de propiedad del Estado y a aquellas en que éste o sus organismos tengan cualquier porcentaje de participación accionaria.”

Artículo 2°.- Esta ley comenzará a regir ciento ochenta días después de su publicación en el Diario Oficial.”

Se designó Diputado informante al señor **Gonzalo Uriarte Herrera.**

SALA DE LA COMISIÓN, a 27 de enero de 2004.

Tratado y acordado, conforme se consigna en las actas respectivas en las sesiones de fechas 2 y 16 de diciembre de 2003 y 20 de enero de 2004, con la asistencia de los Diputados Hales, don Patricio (Presidente); Alvarado, don Claudio; Araya, don Pedro; Ceroni, don Guillermo; Delmastro, don Roberto; García, don René Manuel; Luksic, don Zarko; Meza, don Fernando; Norambuena, don Iván; Pérez, don Ramón y Salas, don Edmundo.

Además, se hace constar que, el Diputado señor Uriarte, don Gonzalo, reemplazó al Diputado señor Salaberry, don Felipe, en las sesiones en las cuales se trató el proyecto de ley en informe.

PATRICIO ALVAREZ VALENZUELA,
Secretario de la Comisión.