

EL SEGURO OBLIGATORIO DE PASAJEROS EN EL TRANSPORTE COLECTIVO

Una de las conductas que caracteriza a las personas despreocupadas, es vivir al día, a diferencia de la gente previsora que, sin olvidarse del presente, se preocupa de situaciones que pudieran presentarse en el porvenir, relacionadas especialmente con los daños que puedan afectarle a su integridad o medios de vida. Por eso, el hombre que sabe que un acontecimiento futuro puede transformarse en hechos que dañen su integridad o fuentes de renta, piensa que es preferible realizar un pequeño sacrificio económico en el presente, destinado a reparar y dar protección, en todo o parte, en caso que tal peligro se transformara en un daño efectivo.

Podemos decir que la institución del Seguro tiene por finalidad dar protección a las contingencias, cuyas repercusiones puedan dañar a la colectividad, tanto como a aquellas que puedan afectar individualmente a las personas, tratando así de evitar o reparar los detrimentos que éstas sufran a su persona o patrimonio, como también remediando los fenómenos que repercutan en toda la colectividad.

Históricamente, el Seguro se desarrolla en forma organizada, sólo en la Edad Media y a partir del siglo X aproximadamente, en que aparecen las primeras Asociaciones de recíproca defensa o asistencia mutua. Anteriormente encontramos únicamente formas incipientes de Seguro, como por ejemplo en Roma, Grecia, Fenicia, Babilonia y Asiria. En los siglos XVII y XVIII nacen grandes Compañías de Seguros, el que consolida

las características y formas con que hoy lo conocemos y que se ha ido perfeccionando día a día en su dinámico desarrollo.

La mutualidad es la primitiva forma que adopta el seguro, protegiendo los riesgos que puedan afectar a un mismo grupo de personas, las cuales se unen para resguardarse. Luego se desarrolla un sistema denominado de Transferencia del Riesgo, en que un tercero garantiza la protección del daño que pueda sufrir una persona, la cual paga para prevenir dicho riesgo. Finalmente tenemos el actual sistema de Seguro, que recoge características de ambos, combinándolas y perfeccionándolas de acuerdo con los avances técnicos, constituyéndose en una de las formas de encauzar la previsión.

En nuestro Derecho, el Contrato de Seguro se encuentra reglado en nuestra ley en el Código de Comercio y Código Civil especialmente; legislación que se encuentra integrada además por diversas Leyes y Decretos.

De acuerdo a esta normativa, las características jurídicas de este Contrato son las siguientes:

- a) Es un Contrato *Bilateral*, ya que ambas partes resultan obligadas.
- b) Es *Oneroso*, porque reporta utilidades a todas las partes contratantes.
- c) Es *Conmutativo*, ya que la obligación de indemnizar que tiene el Asegurador se mira como equivalente a la prima que paga el Asegurado.
- d) Normalmente es *Solemne*, ya que para que se perfeccione debe constar por escrito en un documento llamado Póliza. Pero también puede carecer de toda solemnidad como en el Seguro de Pasajeros en el transporte colectivo, en que no se exige ni siquiera el boleto para su perfeccionamiento.
- e) Es de *Tracto Sucesivo*, porque no se cumple en un solo acto, sino en forma continuada.
- f) Es generalmente de *Adhesión*, ya que las partes deben aceptar las condiciones estipuladas en las Pólizas, y
- g) Es un contrato *Dirigido*, porque en la redacción de las Pólizas y cumplimiento del Contrato interviene el Estado a través de la Superintendencia de Seguros, Sociedades Anónimas y Bolsas de Comercio.

El Seguro puede beneficiar tanto los intereses particulares del individuo como los de la colectividad en general, lo que diferencia el Seguro Individual del Seguro Social, siendo el primero libremente contratado por las partes, y el segundo, en cambio, generalmente obligatorio.

El Seguro de personas en el Transporte Colectivo, cuyo estudio nos ocupa, se caracteriza por ser de índole social y mira fundamentalmente al bien público. Está fuera del campo del Derecho Comercial, ya que no persigue fin de lucro.

1. *Institución aseguradora*

La institución que actúa como parte aseguradora en el Seguro Obligatorio de Pasajeros en el Transporte Colectivo es el Instituto de Seguros del Estado, que se creó mediante el D.F.L. N° 210 del año 1953 y publicado en el Diario Oficial N° 22.615, de fecha 5 de agosto de 1953.

Podemos señalar que los principales motivos que originaron su creación fueron los siguientes: el hecho que instituciones semifiscales y del Estado exigían que los Seguros de Incendio de sus propiedades y las de terceros entregados a ella, como también el Seguro de otros riesgos, fueran tomados en determinadas compañías privadas, lo que se oponía a una buena aplicación de las normas administrativas: en primer lugar, porque estas instituciones hacían aportes de dineros semifiscales a las Compañías Aseguradoras y, en consecuencia, las colocaban al margen de todas las leyes que rigen y controlan la inversión de estos fondos semifiscales.

En segundo lugar, porque no era muy procedente la actuación de intermediarios en la contratación que para sus propios riesgos hacían estas instituciones semifiscales, como también de los seguros que obligaban a tomar a sus beneficiarios.

Y, en tercer lugar, el hecho de que era lógico que dichos riesgos fueran cubiertos por instituciones del Estado, ajenas al espíritu de lucro, a las cuales sólo mueve el afán de cubrir esos riesgos, obteniendo así el menor sacrificio económico posible de sus imponentes u obligados.

El Decreto ya mencionado denominó a este organismo "Instituto de Seguros del Estado" y le dio el carácter de organismo semifiscal.

Sus características fundamentales son: está dotado de Personería Jurídica; depende del Ministerio de Hacienda; tiene administración autónoma y patrimonio propio. Le fija como domicilio la ciudad de Santiago, sin perjuicio de poder crear sucursales u oficinas en provincias. Actualmente funciona en calle Moneda 1025, donde tiene sus oficinas. Se rige por las normas comunes a las instituciones semifiscales, en cuanto no fueren contrarias a lo dispuesto en el Decreto con Fuerza de Ley que le dio origen.

En su creación se señala la existencia de dos departamentos técnicos: a uno corresponde cubrir los riesgos de incendio, marítimos, de transporte terrestre y otros que aseguren la reparación de daños provocados por acontecimientos que puedan o no ocurrir. El segundo cubre los riesgos de vida, u otros que aseguren al tenedor de la Póliza (dentro o al término de su plazo) un capital, una póliza saldada, o una renta para sí o su beneficiario.

El vicepresidente ejecutivo tiene la representación legal del Instituto de Seguros del Estado, y a él corresponde su administración, siendo asesorado por un Consejo.

El Instituto de Seguros del Estado está sujeto a la fiscalización técnica de la Superintendencia de Compañías de Seguros, Sociedades Anónimas y Bolsas de Comercio, sin perjuicio de la que corresponda a la Contraloría General de la República.

Se financia en sus gastos de mantenimiento y conservación, con cargo a las utilidades que arroje el ejercicio de sus negocios.

Como veíamos anteriormente, este Instituto cubre diversos tipos de seguro, creándose el Seguro cuyo estudio nos interesa, mediante ley N° 16.426, publicada en el Diario Oficial N° 26.357, de fecha 4 de febrero del año 1966, que en su Art. 19 disponía: "Autorízase al Presidente de la República para dictar el reglamento del Seguro de Vida y Accidentes Personales de los Pasajeros de la Locomoción Colectiva del país, el que comienza a regir desde el 1° de julio de 1966.

La misma ley ya señalada dispone que el Banco del Estado de Chile es la Institución que venderá a los empresarios indicados los boletos que emitirá la Casa de Moneda y Especies Valoradas, en cumplimiento de las disposiciones contenidas en el artículo 14 del Decreto Supremo N° 188, de fecha 14 de abril de 1965, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

Así, pues, desde el 1° de julio del año 1966 comenzó a regir en Chile el Seguro Obligatorio de Vida y Accidentes Personales de los Pasajeros de la Locomoción Colectiva del País.

La Ley que le dio origen a este Seguro ha sido modificada posteriormente por la Ley N° 16.582, que fuera publicada en el D.O. N° 26.599, de fecha 24 de noviembre de 1966, la que con su artículo 25 reemplazó el artículo 19 de la Ley N° 16.426, ya citada.

Importantes modificaciones posteriores han sido introducidas por los siguientes Decretos:

1. Por el Decreto Supremo Reglamentario N° 1.130, de fecha 18 de agosto de 1967.

2. Por el Decreto Supremo N° 1.870, que fuera publicado en el D.O. N° 27.187, de fecha 7 de noviembre de 1968.

3. Por el Decreto Supremo N° 1.158, publicado en el D.O. N° 27.361, de fecha 5 de junio de 1969.

4. Por el Decreto Supremo N° 775, publicado en el D.O. N° 28.567, de fecha 2 de junio de 1973.

5. Por el D.L. N° 431, de fecha 22 de abril de 1974, y

6. Ha sido ampliado, además, por diversos dictámenes de la Superintendencia de Compañías de Seguros, Sociedades Anónimas y Bolsas de Comercio, destacándose entre ellos los dictámenes N°s. 1.900 y 2.005, que

se refieren a la reajustabilidad del subsidio, a una ampliación del plazo para pagarlo y ampliación del concepto de peatones y pasajeros, situaciones todas que se explicarán en el rubro correspondiente.

2. *Obligaciones del asegurador*

Las obligaciones del asegurador, que es el Instituto de Seguros del Estado, consisten fundamentalmente en prestar los servicios para los que fue creado; pagar las indemnizaciones que correspondan y efectuar las prestaciones frente a los riesgos y siniestros contemplados en cada caso que esté cubierto por este Seguro, a todos los asegurados y beneficiarios que alcance el servicio.

El Instituto de Seguros del Estado se obliga a cubrir a favor de los pasajeros, los riesgos y siniestros que la ley y reglamentos señalan y que se produzcan como consecuencia de un accidente del tránsito. Los riesgos que cubre son los siguientes: muerte, incapacidad permanente, total o parcial e incapacidad temporal. Para que esta obligación nazca deben concurrir los siguientes requisitos: a) que la muerte o lesiones se produzcan como consecuencia directa de un accidente del tránsito de la locomoción colectiva; b) que el valor de los pasajes se cobre mediante boletos emitidos por la Casa de Moneda, en las condiciones que fija y controla la Subsecretaría de Transportes. Sin embargo, constituye excepción a este punto la no exigencia del boleto para tener derecho al Seguro.

Cesa la obligación del pago de indemnización por parte del ISE, en los casos de muerte o lesiones, cuando éstas se produzcan por las siguientes causas: a) por acto intencional del accidentado; b) por causas naturales o por embriaguez de la víctima; c) por inobservancia manifiesta por parte del pasajero o peatón, de las leyes, reglamentos o disposiciones destinadas a proteger su vida o salud; d) por suicidio, aunque éste se produzca a consecuencia de enajenación mental de la víctima, y e) cuando se pruebe que el accidente fue motivado por culpa exclusiva e inexcusable del afectado o por actos delictuosos cometidos directamente en la persona de la víctima por terceros.

Si la muerte ocasionada a una persona cubierta por este seguro, a raíz de un accidente del tránsito de la locomoción colectiva, ocurre en un plazo superior a 60 días, corresponde a la Comisión Médica determinar si procede o no la indemnización, quedando así condicionada el nacimiento de la obligación para la Institución Aseguradora, al dictamen de dicha Comisión Médica.

Sin embargo, el ISE estará siempre obligado al pago de la indemnización que corresponda si la muerte o lesiones se produjeren a un menor de 12 años, a pesar de haber infringido las disposiciones señaladas en

las letras a) a la e), y el Instituto pagará, en todo caso, dicha indemnización.

El asegurador está obligado a pagar las indemnizaciones en el caso de siniestros cubiertos por este Seguro, respecto de aquellas personas que tengan la calidad de pasajeros y que lo hagan en algún medio de locomoción colectiva, tales como: microbuses, buses, taxibuses, taxis colectivos, servicios de transporte de escolares o de turismo; y también en el caso de los peatones, siempre que el origen del Seguro a cancelar sea un siniestro producido como consecuencia directa de un accidente del tránsito en locomoción colectiva.

Tenemos que tener presente que el concepto de peatón ha sido tomado en un sentido amplio, entendiéndose por tal a toda persona que transite por vías o pasajes públicos. Concepto que en virtud de un dictamen de la Superintendencia de Compañías de Seguros, S.A. y Bolsas de Comercio, ha sido extendido a ciclistas y a personas que operen a través de fuerza manual carros de arrastre.

Otra obligación de la Institución aseguradora consiste en reembolsar los gastos que efectivamente se hubieran efectuado por prestaciones médicas. Estos gastos comprenden: pago de honorarios profesionales según arancel, curaciones, remedios y otros, previo comprobante, de traslado en distintos medios de locomoción según lo requiera el enfermo, dictaminado en todo caso por una prescripción médica. Estos gastos se devuelven a la persona que efectivamente incurrió en ellos.

3. *Quiénes son asegurados*

Son asegurados los peatones y los pasajeros de un medio de transporte colectivo de personas.

El Decreto Supremo N° 1.130, posteriormente modificado por otros decretos, define qué se entiende por peatones y pasajeros en su Art. 3° incisos 4° y 5°, en los siguientes términos: Art. 3° inc. 4°: "se entenderá como pasajero, para los efectos del Reglamento, a toda persona que sea transportada por un vehículo de locomoción colectiva, haya o no pagado pasaje".

Art. 3° inc. 5°: "Se considera peatón a toda persona que transite por vías o parajes públicos, como también a los ciclistas y a las personas que operen carros de arrastre a través de fuerza manual.

Se hace necesario determinar los medios de transportes colectivos de personas que cubre este Seguro, y así, en el Art. 3° del D.S. N° 1.130, dice que se obliga a cubrir los riesgos que puedan sufrir las personas indicadas en el Art. 1°, esto es, los pasajeros de empresas de transporté de la locomoción colectiva del país, sean éstas: Particulares, Municipales, Estatales o Mixtas.

En la actualidad, los riesgos cubiertos por este Seguro alcanzan a los siguientes medios y servicios de Transporte Colectivo de Personas:

- a) Locomoción Colectiva Urbana;
- b) Servicios Interprovinciales y Rurales;
- c) Servicios de Turismo;
- d) Servicios de Transporte Especial de Escolares;
- e) Servicios de Transporte Especial de Trabajadores;
- f) Viajes Especiales u Ocasionales, y
- g) Servicios de Transporte Colectivo Terrestre Internacional (sólo cubre los siniestros producidos dentro del territorio de Chile).

A pesar de tener el Seguro, materia de esta investigación, un carácter social, con sorpresa nos encontramos que una parte importante del transporte de pasajeros está marginado de sus beneficios. Es necesario señalar que a pesar de su importancia y volumen, no comprende ningún tipo de riesgos que se produzcan por accidente ferroviario; tampoco comprende los riesgos por accidentes que ocurran en transporte de personas por vías lacustres y fluviales.

En cuanto a estos últimos, cabe señalar que existe un Oficio de la Dirección del Litoral en virtud del cual quedan comprendidos dentro de los beneficios que por este Seguro presta el ISE. Sin embargo, problemas de carácter administrativo, tales como exceso de Gobernaciones Marítimas y falta de una adecuada estructura del Banco del Estado en este caso, para la venta y comercialización de los boletos, han hecho imposible cumplir con dicho objetivo, permitiendo que los usuarios de estos medios de transportes pudieran quedar a cubierto de los riesgos y siniestros que llegaren a sufrir en estos viajes.

Lógico sería que los choferes de los distintos medios de la locomoción colectiva quedaren cubiertos de los riesgos que pudieren sufrir en el desempeño de sus funciones por este Seguro del ISE. Consideraciones de tipo previsional han determinado su exclusión, quedando sus riesgos cubiertos por el Seguro de Accidentes del Trabajo que pagan los respectivos Institutos Previsionales.

En consecuencia, tiene derecho al beneficio que le otorga este Seguro toda persona que sea transportada por un vehículo de locomoción colectiva o peatón que sufra un accidente del tránsito.

4. *Obligaciones del asegurado*

Las principales obligaciones del asegurado, para tener derecho a cobrar las indemnizaciones correspondientes, son:

(a) Justificar debidamente el monto de la indemnización reclamada, debiendo proporcionar las pruebas que el Instituto estime necesarias para

demostrar la muerte o lesiones sufridas y que unas u otras tuvieran su origen en un accidente del tránsito.

El ISE puede reservarse el derecho de hacerse cargo de la asistencia del Asegurado por medio de médicos designados al efecto y de hacerlo examinar, cuando lo estime conveniente, por profesionales de confianza del Instituto.

Si el beneficiario no proporciona los antecedentes que se le soliciten, perderá todo derecho a reclamar indemnización.

(b) El beneficiario debe facilitar al Instituto todos los informes que le sean pedidos, a fin de investigar y aclarar las causas y consecuencias del accidente, como también los medios usados para disminuir o atenuar dichas consecuencias.

c) Cuando a consecuencia de un accidente se produzcan lesiones, para tener derecho a la indemnización, los afectados deberán comunicarlo, dentro del plazo fatal de 30 días, al ISE o a Carabineros.

(d) El beneficiario deberá probar fehacientemente que fue víctima de un accidente del tránsito, en calidad de peatón o pasajero de un vehículo de locomoción colectiva, cuando del hecho no ha quedado constancia en Carabineros, ya sea mediante denuncia o en el parte respectivo.

(e) Todo pasajero que sea afectado en accidente por vehículo de transporte colectivo, tiene la obligación de preocuparse que quede constancia del hecho en la Comisaría más cercana del lugar, previo parte, y poner en conocimiento del mismo al ISE, proporcionando el mayor número de datos relativos al tipo de vehículo, datos personales, lugar, fecha y hora del accidente, establecimiento asistencial u hospitalario donde fue atendido, etc., teniendo un plazo de hasta 30 días, ya sea que lo comunique el afectado o familiares, personalmente o por correo.

(f) Para cumplir con su obligación, el Asegurado deberá indicar en el denuncia que haga al Instituto Asegurador, los siguientes datos: nombre completo del accidentado; domicilio y cédula de identidad; Comisaría en donde quedó inscrito el Parte respectivo, indicando además los datos relativos al lugar exacto en donde ocurrió el accidente, tales como: localidad, fecha, hora, etc., tipo de vehículo y número de la patente del mismo; si es empleado u obrero, etc., dirección del empleador si lo tiene y en qué Instituto Previsional impone, también debe indicar el Establecimiento hospitalario o Asistencial donde fue atendido.

5. *Formas de perfeccionamiento del seguro*

El Seguro en estudio se perfecciona por un hecho puro y simple: "por la subida al vehículo"; no es necesario tener el boleto como comprobante,

más aún no importa no haber pagado el pasaje. Lo único importante es que el pasajero vaya transportado por el vehículo, es decir, sobre las ruedas o más bien dentro del vehículo, ya que el Seguro excluye solamente al que vaya colgado en forma temeraria.

En otros casos, el Seguro se perfecciona por la ocurrencia de un accidente, siempre que no exista infracción por parte del peatón respecto de los Reglamentos o disposiciones destinados a proteger su vida o salud.

Es necesario, además, que el vehículo que provoca el accidente se encuentre en recorrido; sin embargo, quedan cubiertos también los riesgos a causa del siniestro que provoque un vehículo que va en camino a ocuparse, o a entrar en recorrido, como también al que pasa a echar bencina.

Será deber del Asegurado comprobar que se cumplen los requisitos que el Reglamento exige para tener derecho al pago del subsidio por el perfeccionamiento del Seguro. En todo caso, las dudas que existan sobre la aplicación o interpretación de las normas reglamentarias, a un caso particular, serán resueltas a solicitud del ISE, por un dictamen de la Superintendencia de Cías. de Seguros, el cual tendrá fuerza obligatoria solamente para dicho Instituto. Las dificultades que se planteen en la práctica por la aplicación de estas normas, entre el ISE y los beneficiarios o asegurados, serán resueltas por los Tribunales Ordinarios de Justicia.

6. *Requisitos para cobrar la indemnización*

Para tener derecho a cobrar indemnización cubierta por el presente Seguro, es necesario que se cumplan las siguientes exigencias: que se trate de un siniestro provocado por un accidente del tránsito en que haya participado un vehículo de la locomoción colectiva del país; que a consecuencia de dicho siniestro haya sufrido la muerte o lesiones un pasajero o peatón; la persona que lo sufre debe tener, justamente, la calidad de peatón o pasajero de acuerdo a los términos que el Reglamento señala y que se encuentran anteriormente expuestos; producido el accidente, debe haber quedado constancia del mismo en la Comisaría más cercana, en el parte respectivo, o haberse comunicado al ISE en el plazo que corresponde ya señalado. En aquellos casos que existe Parte policial, el plazo para impetrar el derecho a los beneficios que correspondan, es de 6 meses desde la fecha de su ocurrencia; para tener derecho al beneficio del Seguro, es necesario además que quede ampliamente justificada la existencia del accidente, y que las lesiones o la muerte sufridas se hayan originado en dicho accidente.

Podrá cobrar la indemnización la persona que haya sido afectada por las lesiones. En caso de muerte de pasajeros o peatones, sufridas en las

condiciones que el Reglamento requiere, el ISE pagará la indemnización a los beneficiarios que a continuación se señalan, en orden excluyente, para lo cual será necesario presentar el Certificado de Defunción y además comprobar los hechos que ocasionaron la muerte. Los beneficiarios que tienen este derecho son los siguientes: a) el cónyuge y los hijos legítimos, naturales o adoptivos; b) los padres legítimos, los padres naturales, y d) los hermanos menores de 21 años de edad.

Para cobrar la indemnización señalada no se exige presentar, a quienes la invocan, la Resolución que concede la Posesión Efectiva.

En caso de no existir ninguna de las personas indicadas anteriormente, el ISE pagará como única indemnización, a quien acredite haberse hecho cargo de ellos, el valor de los funerales de la víctima con un tope máximo de 6 Sueldos Vitales Mensuales Escala A) de la provincia de Santiago.

El plazo para invocar el derecho a indemnización por lesiones o muerte prescribe en un año. Plazo que fuera ampliado, ya que el primitivo Decreto 1.130 hacía prescribir este derecho en un plazo de 6 meses.

La indemnización por muerte que cubre este Seguro es compatible con cualquiera otra a la que tenga derecho la víctima o sus beneficiarios, sea por concepto de beneficio de carácter previsional o social, o de otros Seguros. La indemnización que paga el ISE por un siniestro se imputará a la que obtenga el Asegurado o beneficiario, por la responsabilidad del empresario.

7. Monto del seguro y riesgos que cubre

En la actualidad, el monto total de la indemnización que otorga este Seguro asciende a la suma de \$ 35.000, en caso de muerte de pasajeros o peatones. En caso de incapacidad temporal, producida como consecuencia de accidentes del tránsito que reúnan los requisitos que señala el Reglamento, el ISE pagará un subsidio por cada día que el Asegurado permanezca incapacitado u hospitalizado, el cual será equivalente a un treintavo del sueldo base asignado al nivel 35 de la Escala Unica, sin perjuicio de la indemnización que le pueda corresponder si la incapacidad temporal llega a transformarse en definitiva. La cantidad ya señalada por día se pagará por un período de hasta 180 días, prorrogables por una sola vez en casos calificados; una vez transcurridos ambos plazos se procederá a calificar dicha incapacidad para pagar la liquidación correspondiente. Además del subsidio diario que hemos indicado, el ISE pagará los gastos de hospitalización, farmacia y atención médica de los accidentados, de acuerdo al arancel vigente del S.N.S.

La constatación de la incapacidad temporal, las prórrogas, y gastos efectuados se efectuarán por el médico del ISE, y en caso de dudas sobre la procedencia, necesidad o justificación de dichos gastos, decidirá la Comisión Médica.

Los riesgos que cubre este Seguro son los siguientes: a) siniestro de muerte, siempre que ésta no se produzca en forma intencional por la víctima o por inobservancia de los Reglamentos; b) lesiones, las cuales pueden provocar una incapacidad parcial o total y temporal o permanente.

Se entiende por incapacidad total permanente la que imposibilite a la persona accidentada en forma definitiva para desempeñar o ejecutar su trabajo, profesión u oficio habitual, dándole derecho a reclamar del ISE una indemnización equivalente al 100% de la fijada para los casos de muerte, además de las cargas familiares que deben pagársele, pero deduciendo los gastos originados por prestaciones médicas y traslados. Son tales: la pérdida total de la visión de ambos ojos, la pérdida de ambos brazos y manos y la pérdida de ambos pies.

Se entiende por incapacidad permanente parcial la que disminuye la capacidad de la persona accidentada en forma definitiva en un porcentaje no inferior al 30% de la capacidad total, pagándose una indemnización equivalente al porcentaje de la disminución de dicha capacidad.

Son incapacidades temporales las que imposibilitan total o parcialmente a la víctima para reanudar el ejercicio de su trabajo o profesión habitual durante el tiempo requerido para la completa recuperación de las lesiones sufridas, pagando la indemnización del treintavo del sueldo de la Escala Unica, grado 35.

El ISE ha creado, además del Seguro estudiado, una infinidad de otros Seguros, como el del Empleo Mínimo, el Seguro de Desahucio y Permanencia, que es voluntario y de una vital importancia, porque se anticipa a la Reforma Previsional; además, cabe destacar el Seguro de Vientre o Ganado, del cual es autor Vicente Poblete, Abogado Jefe del ISE, cuya puesta en marcha sería una solución al problema cárneo de Chile, que posibilitaría a nuestro país convertirse en un exportador de este vital alimento.

MARIO ANDRADE R.