



LA LEGISLACIÓN DE SEGURIDAD VIAL VIGENTE EN CHILE Y ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL DE LOS DELITOS Y SANCIONES RELACIONADOS AL EXCESO DE VELOCIDAD¹

¹ Informe realizado por doña Cristina Amanda Bernal Carrasco, Abogada de la Universidad de Chile y Pasante Investigadora de la Asociación MEL – Movimiento contra el Exceso de velocidad Letal Chile durante el año 2020. Entregado con fecha 22 de junio de 2020. Todos los derechos reservados © Asociación MEL – Movimiento contra el Exceso de velocidad Letal Chile, 2020. Prohibida su reproducción total o parcial sin autorización.



ÍNDICE

Introducción	2
Análisis de la legislación de seguridad vial vigente en Chile.....	4
Decreto N° 200/2011 que reglamenta resaltos reductores de velocidad.....	4
Ley Emilia (Ley N° 20770)	4
Ley de Tránsito (en adelante Ley N° 18.290).....	4
Sanciones e infracciones al exceso de velocidad establecido en la Ley de Tránsito	5
Análisis jurisprudencial de delitos en los que el exceso de velocidad produjo daños.....	8
1. Causa Rol N° 3633-1999, Casación, Corte Suprema, 2ª sala (Penal).....	8
2. Causa RIT N° 76-2017, del Tribunal de Juicio Oral en lo Penal de Osorno.	9
3. Causa RIT N° 337-2016, del Cuarto Tribunal de Juicio Oral en Lo Penal de Santiago.	11
4. Causa RIT N° 45-2016, del Juzgado de Garantía de Temuco.	12
5. Causa RIT N° 148-2019, del Séptimo Tribunal de Juicio Oral en lo Penal de Santiago.....	14
Conclusiones	16
Bibliografía	17
Jurisprudencia.....	17



Introducción.

Durante el año 2020, el número de personas fallecidas debido a siniestros de tránsito, ha sido de un total de 648 personas, lo que implica un promedio de 4,6 fallecidos por día².

Las consecuencias de los distintos accidentes producidos en la vía pública, son principalmente la discapacidad a la que se ven afectadas las víctimas partícipes de dichos accidentes, así como también la muerte. Esto, además de ocasionar un fuerte impacto emocional y psicológico en la familia del fallecido o el afectado con lesiones o la discapacidad permanente, ocasiona un deterioro económico, producido por la incapacidad de la persona en poder desempeñarse en las labores que ejercía previamente al accidente, por lo que dicho acontecimiento también afecta a la familia del individuo, lo que acaba por repercutir en la sociedad toda.

Es por ello, que a partir de 1993, desde el nacimiento de la llamada Política Nacional de Seguridad de Tránsito, se busca estabilizar el índice de mortandad en el país, así como recoger un nuevo enfoque destinado a la disminución de las más importantes consecuencias de los accidentes viales³.

Debido a las muertes ocasionadas por los accidentes de tránsito, los familiares, amigos, conocidos, y en general, todos aquellos quienes se han visto involucrados –de las más distintas formas- en estos sucesos, han formado diversas agrupaciones, las que tienen por objetivo generar mayor conciencia en las personas, para así poder disminuir los accidentes de tráfico ocasionados por la imprudencia de los conductores.

En el mes de diciembre de 2019, una de estas agrupaciones, conocida como Movimiento contra el Exceso de velocidad Letal (MEL), presentó una serie de indicaciones al Proyecto de Ley del Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI), el que tiene como objetivo lograr conocer la identidad del infractor y además multar a aquellos que circulen a exceso de velocidad.

Dicho Movimiento (MEL), también ha presentado indicaciones al proyecto que modifica la Ley del Tránsito para sancionar la organización y participación de carreras clandestinas de vehículos motorizados.

² Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, CONASET. Reporte diario de fallecidos en siniestros de tránsito. (2020, mayo 19). Recuperado 20 de mayo de 2020, de <https://www.conaset.cl/reporte-diario/>.

³ Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, CONASET. *Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial de Chile 2019*. Recuperado de <https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2019/06/Libro-Acuerdo-Nacional-por-la-Seguridad-Vial-de-Chile.pdf>. Página 14.



El presente informe tiene por objeto presentar un análisis de las principales normas referentes a la seguridad vial centrándose en el factor del exceso de velocidad como elemento clave en la producción de los accidente automovilísticos, que traen como consecuencia la muerte o lesiones de las personas que participan de ellos.

En un segundo apartado serán analizados distintos casos, los que se centran en determinar la sanción penal que fue imputada a los causantes de los delitos, que tienen como uno de sus elementos causativos el exceso de velocidad, ya sea por la imprudencia del conductor, y en la mayoría de los casos asociado a estar el conductor bajos los efectos del alcohol, como se verá.



Análisis de la legislación de seguridad vial vigente en Chile.

Decreto N° 200/2011 que reglamenta resaltos reductores de velocidad.

Dicha norma reconoce expresamente que el exceso de velocidad es un factor fundamental en los accidentes de tránsito, y pese a que se ha intentado por diversos mecanismos que la sociedad respete el límite de velocidad indicado, esto no se ha logrado. Es por ello que con la implementación de los resaltos reductores de velocidad, se busca reducir el exceso de la misma, para de esta manera prevenir accidentes fatales o que pudiesen ocasionar lesiones graves.

Esta norma contiene 21 disposiciones de carácter técnico para la instalación de los instrumentos de reducción de velocidad.

Ley Emilia (Ley N° 20770).

Dicha Ley, tuvo su origen en el accidente producido por un conductor en estado de ebriedad, que produjo la muerte de la menor de edad, cuya Ley lleva su nombre. Dicha ley tuvo como principal objetivo, sancionar con pena de cárcel a aquellos conductores, que encontrándose en estado de ebriedad, ocasionaren accidentes que tuvieren como consecuencia la muerte o lesiones graves gravísimas, modificando de esta forma, el artículo 195 y 196, de la Ley de Tránsito. Importante también, resulta señalar que sanciona el delito de fuga del accidente, en el artículo 195 inciso segundo de la ley antes señalada.

Ley de Tránsito (en adelante Ley N° 18.290).

La Ley N° 18.290 fue publicada el 7 de febrero del año 1984, y es el principal cuerpo normativo de la seguridad vial en Chile. En este apartado, serán analizadas las normas más importantes relativas al exceso de velocidad y las consecuencias que la Ley de tránsito señala en cuanto a su infracción.

El Título XII de dicho cuerpo legal se denomina “De la Velocidad”, y está compuesto por los artículos 144 a 147 de la norma en comento. Resulta conveniente mencionar en el inciso primero del artículo 144 de la Ley que señala que *“Ninguna persona podrá conducir un vehículo a una velocidad mayor de la que sea razonable y prudente, bajo las condiciones existentes, debiendo considerar los riesgos y peligros presentes y posibles”*.



Luego, en el artículo 145 se mencionan los límites máximos de velocidad en sectores urbanos y rurales. Cabe destacar la velocidad referente a la zona urbana, que en su numeral 1.1. indica que los vehículos y motocicletas deben ser conducidos a una velocidad máxima de 50 kilómetros por hora. Este apartado, resulta ser una modificación legal ocurrida el 17 de julio de 2018, ya que, previo a eso, la velocidad máxima permitida era de 60 kilómetros. Dicha modificación se introdujo, fundamentalmente, debido a que al disminuir la velocidad máxima a 50km/h, las posibilidades de supervivencia del peatón que víctima de un accidente automovilístico a esa velocidad, aumentaría en un 50%⁴.

Sanciones e infracciones al exceso de velocidad establecido en la Ley de Tránsito.

En este apartado se comentarán las sanciones presentes en la Ley de Tránsito. El Título XV de la norma en comento, trata acerca de la responsabilidad de los accidentes.

Se analizarán algunos artículos de dicho título a objeto de analizar las posibles sanciones que enfrentaría quien infringe el exceso de velocidad.

El artículo 165 señala que *“Toda persona que conduzca un vehículo en forma de hacer peligrar la seguridad de los demás, sin consideración de los derechos de éstos o infringiendo las reglas de circulación o de seguridad establecidas en esta ley, será responsable de los perjuicios que de ello provengan.”*

Luego el artículo 167 de la Ley expresa que *“En los accidentes de tránsito, constituyen presunción de responsabilidad del conductor, los siguientes casos: 7.- Conducir a mayor velocidad que la permitida o a una velocidad no razonable y prudente, según lo establecido en el artículo 144”*. Dicho artículo establece una presunción de culpabilidad por el hecho propio en sede civil, lo que ocasionaría una según el art. artículo 2329 del Código Civil, lo siguiente: *“esta norma establece ciertas presunciones de responsabilidad que invierten el*

⁴ *“(…)En el mismo sentido, explican que, según estudios, el riesgo de muerte de un atropello por un vehículo que circula a 60 kilómetros por hora es de casi un cien por ciento, mientras que el mismo impacto, a una velocidad de circulación de 50 kilómetros por hora, genera sólo un cincuenta por ciento de riesgo fatal.”*. Historia de la Ley N° 21.103. En: Primer Trámite Constitucional. 1.4. Informe de Comisión de Transportes. Senado. Fecha 10 de mayo, 2018. Informe de Comisión de Transportes en Sesión 15. Legislatura 366.



peso de la prueba si el daño deriva de haberse infringido el deber de adoptar las medidas de vigilancia tendientes a prevenir el daño.”⁵

En el inciso 2 del artículo 168 se señala que *“Se presumirá la culpabilidad del o de los que no lo hicieren (no den cuenta de inmediato del accidente a la autoridad policial más próxima) y abandonaren el lugar del accidente. Asimismo, se presumirá la responsabilidad del conductor que no cumpla lo establecido en el artículo 176 y abandonare el lugar del accidente.”*

El inciso segundo del artículo 169 señala que tanto el conductor, el propietario, y el tenedor del vehículo son solidariamente responsables de los daños o perjuicios ocasionados con su uso, salvo que demuestren que el vehículo fue usado en contra de su voluntad.

En el artículo 177 de la Ley, se señala que si en el accidente ocurrido, se produjeren solo daños materiales, y los conductores acudieren a dar cuenta a Carabineros, dicha entidad deberá solamente denunciar ante el juzgado de Policía Local competente, sin retirarle la licencia de conducir o documento similar.

En el artículo siguiente, se expresa que de producirse lesiones leves o causarse daños, Carabineros deberá enviar la respectiva denuncia, documentos y licencias al Juzgado de Policía Local Correspondiente. En el inciso tercero del art. 178, se señala de que de producirse lesiones graves, o la muerte de alguna persona, en caso de estar el conductor bajo estado de ebriedad o la influencia de sustancias estupefacientes, Carabineros remitirá la denuncia con los documentos y licencias al Juzgado del Crimen respectivo o al Ministerio Público. En el inciso siguiente, se señala que si se produjeran daños al vehículo, lesiones graves o muerte de alguna persona, Carabineros deberá indicar en la denuncia información relativa al seguro obligatorio.

Vemos entonces, que dependiendo de la gravedad de los daños ocasionados y del diverso impacto en los distintos bienes jurídicos protegidos (según se vulnere la vida, integridad física y psíquica del individuo, o propiedad) dependerán las acciones o procedimientos que deberá ejercer la entidad encargada de la denuncia respectiva, recayendo ésta en Carabineros de Chile.

El artículo 203 de la Ley analizada, se refiere en su inciso primero a que existirá un rango de tolerancia general de 5 kilómetros por hora, el que se sumará a los límites de velocidad que aparecen en el art. 145 y 146. En los incisos siguientes del presente artículo señala como se califica la gravedad de la infracción según el límite de velocidad infringido, señalando lo siguiente:

⁵ Schiele, C., & Tocornal, J. (2010). Artículo 2329 del Código Civil: La interpretación de presunción por hechos propios existe en la jurisprudencia. *Revista chilena de derecho*, 37(1), página 136.



“Constituirá infracción menos grave, exceder hasta en 10 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad de los artículos 145 y 146.

Constituirá infracción grave, exceder de 11 a 20 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad de los artículos 145 y 146.

Constituirá infracción gravísima, exceder en más de 20 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad de los artículos 145 y 146.”

En el caso de la infracción menos grave, la multa variará en un rango de 0,5 a 1 UTM⁶. En el caso de infracción grave, la multa va desde las 1 a 1,5 UTM. En el caso de la infracción gravísima, el rango va de 1,5 a 3 UTM.

Dicho monto podrá ser multiplicado al doble en el caso de reincidir la persona en la infracción grave o gravísima, en los últimos 3 y 2 años, respectivamente, por cada infracción, la que sin perjuicio de lo anterior, podrá incluso ser elevada al triple si se incurriere nuevamente en dicha conducta.

Luego, en el artículo 207 de la Ley de Tránsito, se señala que el juez podrá decretar la suspensión de la licencia de conducir del infractor por infracción o contravención gravísima, o por acumulación de infracciones.

En el artículo 208, se señala en el inciso segundo, que además de las multas y de lo señalado en los artículos 193 y 196, el juez decretará la cancelación de la licencia de conducir, si el infractor: es responsable durante los últimos 12 meses, de 3 o más infracciones o contravenciones gravísimas, o ha si ha sido condenado con la suspensión de la licencia de conducir en 3 oportunidades dentro del último año, o 4 veces en un período de 2 años.

⁶ El valor de una Unidad Tributaria Mensual o UTM es de \$50.021.- pesos a marzo de 2020.

Análisis jurisprudencial de delitos en los que el exceso de velocidad produjo daños.

1. Causa Rol N° 3633-1999, Casación, Corte Suprema, 2ª sala (Penal).

El primer caso analizado es el de una persona que en horas de la mañana, conducía su vehículo bajos los efectos del alcohol, en contra del sentido del tránsito y a exceso de velocidad. Al llegar a la intersección de una avenida, impactó a otro vehículo, que se encontraba con luz verde y semáforo a su favor. A consecuencia del impacto, fallecieron dos personas en el lugar del incidente, dos quedaron con lesiones graves, y una última persona quedó con lesiones menos graves.

En una primera instancia, se señala por el magistrado que dicho actuar constituye un solo “ilícito tipificado y sancionado en los artículos 409 N° 1 y 492 del Código Penal (en adelante CP), señalando posteriormente que la conducción del conductor infractor fue negligente. Se señala por la Corte Suprema, a consecuencia de la interposición un recurso de casación en el fondo, que *“yerra la sentencia en la aplicación del artículo 492 del Código Penal al considerar la existencia de un solo delito con resultado múltiple”*. Esto, debido que no puede dejar de considerarse las circunstancias que complementan la acción producida, siendo estas la de la conducción bajo los efectos del alcohol, conducir a exceso de velocidad, en contra del sentido del tránsito, y cruzando una avenida importante con luz roja. De dicho análisis, es posible concluir por el tribunal adquem, que existieron 2 cuasidelitos de homicidio, 2 cuaidelitos de lesiones graves y un cuasidelito de lesiones menos graves, esto debido a que se han lesionado múltiples bienes jurídicos protegidos, habiendo sido esta circunstancia previsible para el autor de los hechos.

En este caso, se determinó la concurrencia de concurso ideal que se señala en el artículo 75 del Código Penal, lo que significa que se impondrá la mayor pena asignada al delito más grave, que en este caso fue el delito de homicidio. Por ello, se le impuso al autor de los hechos, la pena única de 818 días de reclusión menor en su grado medio, sumado a las penas accesorias de suspensión de cargo u oficio público durante el tiempo que dure la condena, y al pago de las costas de la causa. Cabe señalar que el condenado contaba con atenuante de reponsabilidad por irreprochable conducta anterior. Por reunir los requisitos que señala el artículo 4 de la ley 18.216 se le remitió condicionalmente la pena privativa de libertad impuesta.

2. Causa RIT N° 76-2017, del Tribunal de Juicio Oral en lo Penal de Osorno.

A horas de la tarde de un 21 de agosto de 2016, el acusado de iniciales R.E.C.P. conducía un Microbus de locomoción colectiva, en estado de ebriedad y a exceso de velocidad, cuando impactó a un hombre de 80 años de edad que cruzaba por la calle por la que conducía el condenado. Las consecuencias para la víctima fueron las de politraumatismo esquelético y visceral y tec grave, lo que le produjo la muerte. A todo esto, cabe añadir que la licencia que portaba el conductor era falsa.

El Ministerio Público imputó el delito de manejo en estado de ebriedad con resultado de muerte y conducción a sabiendas con licencia de conducir falsa y en contravención a los artículos 196, en relación al art. 110 y 192 b de la Ley de Tránsito, como consumados y cometidos por el conductor, y en calidad de autor de los mismos.

Dentro de los argumentos de la defensa de R.E.C.P, cabe señalar que se arguyó que la víctima se expuso imprudentemente al daño, ya que, se encontraba bajos los efectos del alcohol. Pero frente a dicha argumentación, el Tribunal señaló en su oportunidad que ello no era posible considerar dicha imprudencia del peatón como factor causal del accidente, dado que lo que ocasionó el deceso fue exactamente el actuar del agente, al *“haberse éste desempeñado en estado de ebriedad como conductor del móvil con el que fue atropellado el occiso, quedando establecido que entre la conducta y el resultado de la muerte hay una relación de causa a efecto”*⁷. En el considerando noveno del fallo analizado, se señala que si bien la víctima se encontraba bajos los efectos del alcohol, e intentó cruzar por un paso no habilitado para ello, si el chófer del vehículo hubiese estado atento a las circunstancias del tránsito, a una velocidad permitida y además prudente, *“en condiciones físicas y psíquicas que le hubieren permitido reaccionar, de seguro el resultado hubiese sido distinto”*⁸. Se recalca por el Tribunal, al final de esta argumentación que la compensación de culpa en sede penal no aplica, por lo que se reitera que no la víctima no tuvo actuar imprudente alguno que influyera en la producción del hecho.

Se consideró por la defensa del imputado, como causal modificatoria de responsabilidad penal, la colaboración sustancial con el esclarecimiento de los hechos, ya que, el imputado entregó voluntariamente la

⁷ Causa Rit N° 76-2017, Tribunal de Juicio Oral en lo Penal de Osorno, de fecha 15 de septiembre de 2017. Considerando noveno.

⁸ Ibid.



licencia a Carabineros, lo que fue considerado por los sentenciadores, sin perjuicio de que no se tuvo como muy calificada⁹.

Concurrieron entonces las reglas de determinación de pena establecidas en el art. 196 de la ley de Tránsito, en sus numerales N° 1 y 2, y la atenuante de responsabilidad ya mencionada, por lo que en relación al delito de conducción con licencia falsa, no se aplicó la pena en su máximo. Respecto a la pena relacionada al delito por manejo en estado de ebriedad con resultado de muerte, ésta fue impuesta en su máximo debido a que el causante del ilícito ya contaba con dos condenas anteriores por el delito señalado en el art. 110 de la Ley 18.290, porque además cabe señalar que el hecho fue ocasionado por el autor, como conductor de un automóvil destinado al transporte de personas. Debido a ello, no correspondía tampoco, aplicar pena sustitutiva alguna.

Se condenó finalmente al imputado, por el delito consumado de manejo de vehículo en estado de ebriedad, por la muerte del anciano de 80 años, por lo que le es impuesta la pena de 6 años de presidio, multa de 12 UTM, la inhabilidad perpetua de conducir vehículos de tracción mecánica, y accesorias de inhabilitación absoluta perpetua para cargos y oficios públicos, y la inhabilitación absoluta para profesiones titulares mientras dure la condena, y también al delito consumado de conducción con licencia de conducir falsa, por lo que se le impone una pena de 3 años de presidio, multa de 70 UT, y accesorias de suspensión de cargo u oficio público mientras dure la condena.

Posteriormente, se dedujo recurso de nulidad interpuesto por el abogado defensor del condenado, en virtud del artículo 374 letra e) del Código Procesal Penal (indistintamente CPP) en relación con los artículos 342 letras c) y d), en conjunción con el art. 297 del CPP. Se señala en dicho recurso, que no se valoró adecuadamente el esfuerzo que hizo el conductor imputado para frenar a tiempo, reiterando el estado de ebriedad en que se encontraba la víctima. Dicho recurso se tuvo por desechado, al establecerse que *“los jueces de fondo se ajustaron de manera objetiva a la exigencia formal contenida en la norma antes mencionada (art. 297 CPP) al dar por establecidos los hechos a que alude el fallo”*¹⁰, sumado ello a que no existió error que hubiese influido sustancialmente en lo dispositivo del fallo.

⁹ Ibid. Considerando noveno, párrafo segundo “Tal minorante, en todo caso, no puede ser tenida como muy calificada pues no se divisa de qué manera la circunstancia en comento puede ser ejecutada con especial celo y preocupación, más si se considera que la propia ley exige la colaboración en que se funda sea sustancia, lo que solo puede provenir de una especial preocupación y esfuerzo por ello.”

¹⁰ Causa Rol N° 669-2017, Corte de Apelaciones de Valdivia (Primera Sala), de fecha 8 de noviembre de 2017. Considerando sexto.

3. Causa RIT N° 337-2016, del Cuarto Tribunal de Juicio Oral en Lo Penal de Santiago.

Un 8 de octubre de 2015, un grupo de individuos forzaron los sellos de un camión con la intención de robar el contenido que dicho vehículo tenía en su interior, pero al percatarse de la presencia de personal policial, huyen del lugar. Uno de los individuos huyó conduciendo un vehículo a exceso de velocidad y con el sistema de dirección del mismo, bloqueado. A la altura de una avenida principal, el conductor perdió el control del automóvil y chocó contra una barrera para finalmente volcar el vehículo. A consecuencia del impacto, murió uno de los ocupantes del auto.

El Ministerio Público calificó al imputado como autor de los delitos de robo en bienes nacionales de uso público, según el artículo 443 del CP, receptación del artículo 456 bis A del CP, y cuasidelito de homicidio, del art. 490 n° del mismo Código. Respecto a las causales modificatorias de responsabilidad penal, se le imputan a los delitos de receptación y robo en bienes nacionales de uso público, la agravante del artículo 12 N° 16, y respecto al delito de cuasidelito de homicidio, se imputa el numeral quinceavo del artículo antes señalado.

Cabe señalar que en la sentencia se expresó que el causado “*al tomar el volante del automóvil y officiar de conductor a una velocidad que excedía la autorizada, aumentó los riesgos propios que conlleva la conducción de un vehículo(...)*”¹¹. Se señala que el actuar del acusado fue imprudente y por tanto se infringieron las normas impuestas en la Ley de Tránsito, lo que resultó en la muerte de uno de los ocupantes del vehículo, produciéndose esta por el actuar imprudente del conductor.

Respecto a lo acontecido, se condena al autor de los hechos por los delitos de robo en bienes nacionales, imponiéndosele respecto a este hecho, la pena de 541 días de presidio menor en su grado medio, sumado a penas accesorias.

En cuanto a las causales modificatorias de responsabilidad que el Tribunal tuvo en cuenta, se le concedió la atenuante señalada en el N° 9 del art. 11 del CP, por colaboración en el esclarecimiento de los hechos. No se consideró la atenuante del numeral 7 del artículo 11 antes mencionado. Especial mención cabe hacer a la agravante de responsabilidad del artículo 12 N° 15 del CP, debido a que el tribunal “*es del parecer de no considerar las anotaciones habidas durante la vida adolescente del acusado*”¹².

¹¹ Causa Rit N° 337-2016, Cuarto Tribunal de Juicio Oral en Lo Penal de Santiago, de fecha 27 de agosto de 2016. Considerando décimo tercero.

¹² Causa Rit N° 337-2016, Cuarto Tribunal de Juicio Oral en Lo Penal de Santiago, de fecha 27 de agosto de 2016. Considerando décimo noveno: Previo a emitir pronunciamiento sobre las modificatorias de responsabilidad antes referidas, resulta necesario dejar asentado

Luego, se le condena por cuasidelito de homicidio, debido a la muerte de uno de uno de los ocupantes del vehículo que el imputado conducía a exceso de velocidad. Se le impuso la pena de 540 de presidio menor en su grado mínimo y otras penas accesorias.

Dichas penas, señala la sentencia, serán cumplidas de manera sucesiva, comenzándose por la más gravosa.

Por sentencia del tribunal ad quem, de fecha de 7 de octubre de 2016, se rechazó el recurso de nulidad intentado por el abogado defensor del condenado por los delitos antes descritos, el que dedujo dicho recurso solo respecto a la parte en que se le condenó por cuasidelito de homicidio. En la argumentación del recurso, se señalan dos argumentos clave que son, que el fallecido habría subido voluntariamente al vehículo, a lo que el tribunal señaló que sin perjuicio de que se subió voluntariamente, no era posible determinar que el fallecido hubiese aceptado el riesgo generado, debido a que la conducción realizada por el autor del delito, fue a todas luces negligente. Luego, al señalarse que el accidente se produjo por la traba del volante, y que ello fue una situación imprevisible para el acusado, esto no resultó efectivo, ya que *“como bien se señala en la sentencia fue la velocidad excesiva empleada por el acusado lo que originó el resultado fatal, lo que se explica también con las severas lesiones traumáticas que la víctima tuvo, ya que, de haber conducido el acusado a una velocidad permitida, que era la conducta esperada conforme a la Ley de Tránsito, aún con el volante trabajo, se hubiera producido un impacto con menos intensidad o habría podido detenerse antes de llegar a las barreras de contención”*¹³.

4. Causa RIT N° 45-2016, del Juzgado de Garantía de Temuco.

El 30 de abril del año 2016, se dictó sentencia condenatoria en la causa RIT N° 45-2016, por los hechos que se pasarán a detallar: El día 9 de abril del 2014, el imputado conducía en estado de ebriedad y a exceso de velocidad. En cierto punto, realizó una maniobra de forma imprudente que consistía en cambiarse de pista a exceso de velocidad, lo que trajo como consecuencia que impactara contra una camioneta. A raíz del impacto,

que este tribunal es del parecer de no considerar las anotaciones habidas durante la vida adolescente del acusado, ello en relación a las agravantes se que esgriman, lo anterior, por cuanto reconoce y hace aplicación a lo dispuesto en la Regla 21.2 de las Reglas Mínimas de Naciones Unidas para la Administración de Justicia de Menores” (instrumento internacional que sirvió de base y orientación para explicar la ratio iuris en la dictación de la Ley 20.084) cuyo tenor dispone que *“los registros de menores delincuentes no se utilizarán en procesos de adultos relativos a casos subsiguientes en los que esté implicado el mismo delincuente”*.

¹³ Causa Rol N° 2.942-2016, Corte de Apelaciones de Santiago (Séptima Sala), de fecha 7 de octubre de 2016. Considerando tercero.



resultaron fallecidos los 2 ocupantes de la camioneta, y otra persona que iba en el vehículo que conducía el autor de los hechos.

El Ministerio Público imputa al autor de los hechos, el delito de conducción en estado de ebriedad, sancionado por el artículo 110 en relación al artículo 196 de la Ley de Tránsito (vigente al momento del incidente), atribuyéndosele participación en calidad de autor.

En cuanto al quantum de la pena, se señaló que el delito de conducción en estado de ebriedad que causó la muerte de 3 personas, a la fecha de la ocurrencia de los hechos, se encontraba pensado en el artículo 196 inciso final en conjunción con el art. 110 de la Ley de Tránsito.

El tribunal al momento de resolver el conflicto, tuvo en consideración la atenuante del artículo 11 N° 6 del CP, ya que el imputado carecía de anotaciones penales anteriores. Pese a ello, y teniendo en cuenta lo prescrito por el artículo 69 del CP¹⁴, se aplicó por el Tribunal, la pena en su máximo, siendo ésta de 4 años de presidio menor en su grado máximo.

Sin perjuicio de lo señalado anteriormente, se aplicó por el Tribunal la pena sustitutiva de Libertad Vigilada Intensiva que reemplazó la pena privativa de libertad impuesta al condenado, debido a que como se señala en la sentencia, el condenado “no tiene contacto criminógeno previo”¹⁵. Se añaden además, penas de multa y la inhabilitación perpetua para conducir vehículos motorizados.

Con fecha 28 de junio de 2016, se tuvo por rechazado el recurso de nulidad interpuesto por la defensa del imputado, amparados en el art. 374 letra e) en relación con el art. 323 letra c) y el art. 297 del CPP, por considerarse que en la sentencia objeto del recurso no se realizó la argumentación jurídica según lo dispuesto en las leyes, señalando que las desiciones en torno a la condena interpuesta están sujetas a un criterio de arbitrariedad, mas no están realizadas en un marco de racionalidad. La Corte de Apelaciones de Temuco lo tuvo por rechazado, toda vez que señaló que el tribunal *a quo* cumplió cabalmente las normas referidas en torno a la valoración de la prueba¹⁶.

¹⁴ Artículo 69: “Dentro de los límites de cada grado el tribunal determinará la cuantía de la pena en atención al número y entidad de las circunstancias atenuantes y agravantes y a la mayor o menor extensión del mal producido por el delito.”

¹⁵Causa Rit N° 45-2016, Juzgado de Garantía de Temuco, de fecha 30 de abril de 2016. Considerando vigésimo quinto.

¹⁶ Causa Rol N° 497-2016, Corte de Apelaciones de Temuco (Primera Sala), de fecha 28 de junio de 2016.



5. Causa RIT N° 148-2019, del Séptimo Tribunal de Juicio Oral en lo Penal de Santiago.

El 22 de abril del 2018, en horas de la tarde, un individuo se encontraba conduciendo su vehículo, sin estar atento a las condiciones del tránsito y a exceso de velocidad (esta circunstancia fue corroborada por 2 testigos), cuando impactó a una menor de 7 años de edad, produciéndole una serie de contusiones, traumatismo abdominal, TEC, todas estas siendo consideradas como menos graves según el informe médico legal respectivo.

La Fiscalía señaló que los hechos descritos eran constitutivos de cuasidelito de lesiones menos graves, ilícito que se encuentra sancionado en el art. 490 N° 2 en relación con el art. 492 inciso segundo, ambos del Código Penal, en conjunción con los arts. 107, 108, 167 N° 2, todos de la Ley de Tránsito. También, se imputó el delito por no prestar ayuda a la víctima y no dar cuenta a la autoridad respectiva del accidente de tránsito, circunstancia sancionada por el art. 195 inciso segundo, en relación a los arts. 176 y 168 inciso 2 de la Ley de Tránsito, ambos delitos como consumados.

Respecto a las causales modificatorias de responsabilidad penal, solo concurrió la atenuante del art. 11 N° 9 del CP, debido a que el condenado colaboró sustancialmente con el esclarecimiento de los hechos, no concurriendo dicha atenuante como muy calificada.

Al concurrir dicha causal modificatoria del art. 11 N° 9 del CP, la pena que se impuso respecto del delito de lesiones menos graves, fue el mínimo, siendo dicha pena de 61 días de presidio menor en su grado mínimo¹⁷, ya que, la menor no quedó con secuelas, sumado a la accesoria de suspensión de cargo u oficio público durante el tiempo que dure la condena. Igualmente, se le condenó a la pena accesoria de suspensión de licencia de conducir por el término de un año, desde que la sentencia se encuentre firme o ejecutoriada.

Por el delito imputado por huir del lugar del accidente, se le condenó a la pena de 541 días de presidio menor en su grado medio, y a la pena accesoria de suspensión de cargo u oficio público durante el tiempo de la condena. Además se le sentenció al pago de una multa de 3 UTM.

Adicionalmente, y debido a ser autor del delito de huida del lugar del accidente, según lo establecido en el art. 195 de la Ley de Tránsito, se condenó al autor de los hechos, a la inhabilidad perpetua para conducir vehículo de tracción mecánica.

¹⁷Causa Rit N° 148-2019, del Séptimo Tribunal de Juicio Oral en lo Penal de Santiago, de fecha 17 de julio del 2019. Considerando décimo quinto: “(...)Por otra parte el artículo 399 del Código Penal establece que las lesiones no comprendidas en los artículos precedentes se reputan ‘menos graves y serán penadas con relegación o presidio menor en su grado mínimo o con...’, comprendiéndose aquí las lesiones ocasionadas a la menor peatón”.

Al reunir el autor de los hechos, los requisitos del art. 4 de la Ley 18.216, se le concedió el beneficio de remisión condicional de la pena, por lo que quedó sujeto a las normas de vigilancia y comportamiento que imponen la Sección de Reinserción Social de Gendarmería, por 2 años.

El día 28 de octubre de 2019, la Segunda Sala de la Corte Suprema, tuvo por rechazado el recurso de nulidad contra la sentencia de primera instancia, interpuesta por la defensa del condenado, señalando que el tribunal a quo procedió a interrogar a los testigos, lo que según la defensa sobrepasó las facultades que la ley otorga a los jueces, en el artículo 329 del Código Procesal Penal. El tribunal *ad quem*, tuvo por rechazado dicho recurso debido a que no existió un agravio a la garantía del debido proceso. Señaló además, que “*lo que se intenta impugnar es finalmente la valoración que hizo el tribunal y en base a la cual fijó los hechos conforme a los que calificó la existencia del ilícito objeto de la impugnación que por esta causal se realiza(...) esas protestas sobre la apreciación son más propias de un recurso de apelación y carecen de eficacia legal requerida para configurar una causal de nulidad como la intentada.*”¹⁸

¹⁸ Causa Rol N° 21.413-2019, Corte Suprema (Segunda Sala), de fecha 28 de octubre de 2019. Considerando décimo quinto.



Conclusiones.

Luego de analizar la legislación vigente y jurisprudencial tanto de sentencias de primera como de segunda instancia, es posible construir conclusiones en torno a las sanciones imputables a aquellos que cometen delitos en los cuales el exceso de velocidad, es el principal factor detonante de los accidentes vehiculares ocasionados.

En la mayoría de los casos, el exceso de velocidad junto con el consumo excesivo del alcohol, son los principales causantes de accidentes que tienen como la muerte o incapacidad de las víctimas, que en su mayoría son peatones y ciclistas. En torno a las sanciones impuestas a los autores de dichos accidentes, podemos señalar que en la mayoría de los casos se les sanciona por la comisión del homicidio o por la producción de lesiones a víctimas de los accidentes producidos. También cabe señalar que además de la pena privativa de libertad, se sanciona a los conductores con penas accesorias, como la prohibición de conducir vehículos de manera perpetua.

En los recursos de nulidad y casación interpuestos en contra de la sentencia de primera instancia de los fallos analizados, se puede concluir que los tribunales se muestran reacios a conceder dichos recursos.

Se hace necesaria una mayor educación vial tanto de los conductores como de los peatones, pero sobre todo los primeros, ya que, por la imprudencia o por estar bajo los efectos del alcohol, pueden ocasionar accidentes fatales. Esto queda claramente reflejado en las principales causas de siniestros fatales, las que corresponden en un 29% a velocidad imprudente y pérdida del control del vehículo, información que fue presentada por el CONASET, en un seminario virtual que fue desarrollado el 11 de junio del presente año.

Uno de los grandes logros frente a favor de la seguridad vial, ha sido la aprobación del Proyecto de Ley “Carreras Clandestinas” que tiene por objeto punir las carreras clandestinas, sobre todo aquellas que tengan consecuencias fatales. Este Proyecto de Ley, junto con la creación del Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones Proyecto de Ley “CATI”, al que ya se hizo referencia, tienen como objeto mejorar las condiciones actuales de seguridad, para evitar consecuencias graves para las víctimas de estos delitos, consecuencias que repercuten siempre de alguna manera en toda la sociedad.



Bibliografía.

1. Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, CONASET. Reporte diario de fallecidos en siniestros de tránsito. (2020, mayo 19). Recuperado 20 de mayo de 2020, de [https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2019/06/Libro-Acuerdo-Nacional-por-la-Seguridad-Vial-de-Chile.pdf](https://www.conaset.cl/reporte-diario/Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, CONASET. Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial de Chile 2019. Recuperado de <u><a href=).
2. Informe de Comisión de Transportes. Senado. Fecha 10 de mayo, 2018. Informe de Comisión de Transportes en Sesión 15. Legislatura 366.
3. Schiele, C., & Tocornal, J. (2010). Artículo 2329 del Código Civil: La interpretación de presunción por hechos propios existe en la jurisprudencia. *Revista chilena de derecho*, 37(1), 123-139.

Jurisprudencia.

1. Causa Rol N° 3.633-1999, Casación, Corte Suprema, 2ª sala (Penal), de fecha 25 de enero del 2000.
2. Causa Rit N° 76-2017, Tribunal de Juicio Oral en lo Penal de Osorno, de fecha 15 de septiembre de 2017.
3. Causa Rol N° 669-2017, Corte de Apelaciones de Valdivia (Primera Sala), de fecha 8 de noviembre de 2017.
4. Causa Rit N° 337-2016, Cuarto Tribunal de Juicio Oral en Lo Penal de Santiago, de fecha 27 de agosto de 2016.
5. Causa Rol N° 2.942-2016, Corte de Apelaciones de Santiago (Séptima Sala), de fecha 7 de octubre de 2016.
6. Causa Rit N° 45-2016, Juzgado de Garantía de Temuco, de fecha 30 de abril de 2016.
7. Causa Rol N° 497-2016, Corte de Apelaciones de Temuco (Primera Sala), de fecha 28 de junio de 2016.
8. Causa Rit N° 148-2019, del Séptimo Tribunal de Juicio Oral en lo Penal de Santiago, de fecha 17 de julio del 2019.
9. Causa Rol N° 21.413-2019, Corte Suprema (Segunda Sala), de fecha 28 de octubre de 2019.