

INFORME SOBRE SEMINARIO “DERECHO PENAL Y TRÁFICO VEHICULAR”

Durante los días 24 y 25 de mayo de 2016 se desarrolló en la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile el Seminario “Derecho penal y tráfico vehicular”. Dicha actividad contó con la participación de académicos de diversas universidades nacionales y extranjeras, representantes del Ministerio de Transporte y del Ministerio Público, para debatir acerca del estado actual de la legislación que regula los delitos cometidos en el desarrollo de la actividad vial, consecuencias de su aplicación, posibles mejoras que pueden introducirse al ordenamiento jurídico y los abundantes problemas doctrinales que pueden apreciarse con motivo de la comisión de los delitos previstos en el ordenamiento jurídico. Para ello, el seminario se organizó a través de diversas mesas de trabajo, que incluyeron permanentemente a profesores de universidades regionales y mujeres.

En la primera mesa de trabajo, el profesor Jean Pierre Matus expuso cuál es la incidencia de las modificaciones introducidas a la Ley del Tránsito N° 18.290, durante los últimos 10 años, en la comisión de delitos de conducción bajo la influencia del alcohol o en estado de ebriedad, concluyendo que se produjo una disminución en la comisión del delito de conducción bajo la influencia del alcohol; sin embargo, la conducción en estado de ebriedad no ha reducido significativamente su ocurrencia. Por lo mismo, argumentó que el comportamiento racional no puede esperarse de toda la población y, en consecuencia, una parte de ella, no tiene aversión al riesgo, por ende, para ellos la regulación es irrelevante. En segundo lugar, la socióloga Alejandra Mohor del Centro de Estudios de Seguridad Ciudadana de la Universidad de Chile, analizó algunos aspectos criminológicos de la delincuencia asociada al tráfico rodado, examinando herramientas para la prevención de los delitos de seguridad vial. También se refirió a diversas estrategias de prevención, de nivel primario, secundario y terciario. Para terminar, Ana María Morales, abogada de la Fundación Paz Ciudadana, expuso evidencia criminológica sobre las posibilidades de prevención general o disuasión y revisó la eficacia de las penas concluyendo que no toda intervención social es eficaz, sobre todo respecto de los infractores de alto riesgo. De este modo debiese haber intervención diferenciada entre quienes delinquen por primera vez y reincidentes. Además, expresó la necesidad de mejorar la fiscalización y persecución de estos delitos, para dar eficacia a la ley de “tolerancia cero” al alcohol y aplicar programas de rehabilitación específica, dependiendo del sujeto condenado.

Durante la jornada de la tarde se analizó la regulación vigente y los problemas relativos a delitos cometidos en el tráfico rodado con resultado de muerte o lesiones. Sobre el tema, Ignacio Castillo, abogado del Ministerio de Justicia, revisó los tipos penales contenidos en la Ley N° 20.770 que modifica el delito de conducción en estado de ebriedad causando lesiones graves, gravísimas o con resultado de muerte, explicando que correspondió a una decisión de política

criminal fundada en la severidad del reproche que la sociedad, en general, formuló a los autores de esos delitos y el aumento de los riesgos derivados de la actividad automotriz que actualmente cuenta con un amplio parque vehicular. Desarrolló su análisis a partir de una revisión de la regulación en el panorama comparado y criticó que esta ley no ampliara el debate sobre el problema, excluyendo la incorporación de otros tipos penales relevantes sin realizar una regulación exhaustiva de los casos posibles. A continuación el profesor Jaime Winter se refirió al delito de homicidio imprudente en el contexto de la actividad vehicular, formulando una crítica a la regulación, en virtud de su contenido deficitario, poco sistemático, carente de la amplitud necesaria para abarcar diversos casos, por ejemplo, no diferencia el mayor disvalor de quien conduce un vehículo bajo los efectos del alcohol respecto de otro sujeto que negligentemente no conduce atento a las circunstancias del tráfico. Además reprobó el sistema de determinación de penas incluidas, pues presenta incoherencias en su aplicación práctica, por ejemplo, en materia de aplicación de penas sustitutivas. A modo de colofón, la profesora Rocío Lorca analizó el tipo penal incorporado en la denominada “Ley Emilia” de negativa injustificada a someterse a pruebas de alcohol y drogas, reflexionando acerca de la posibilidad de constituir un delito de desobediencia, sumado a la posible inconstitucionalidad de la norma y los problemas que ocasiona con motivo de la aplicación del principio de no incriminación, en virtud de la vigencia del derecho a guardar silencio, el derecho a no declarar contra sí mismo, la prohibición de aplicación de torturas al imputado y la posible configuración de hipótesis de crueldad al obligar a una persona a autoincriminarse y, en general, por las características de nuestro sistema procesal penal.

Posteriormente, a propósito de los accidentes de tránsito en que están involucrados buses de transporte público, el profesor Héctor Hernández expuso sobre la plausibilidad de atribuir responsabilidad penal a los directivos de la empresa de transporte, que no intervinieron directamente en el hecho delictivo, pero que tenían algún deber que cumplir y a propósito de la posibilidad de aplicar sanciones a los órganos directivos de las empresas de transporte. En términos generales, a su juicio, en Chile es posible responder afirmativamente la primera pregunta, en virtud de los criterios conocidos, a saber: el órgano directivo es garante por los riesgos que genera la empresa, debe haber infracción de esos deberes de garantía y relación de causalidad en la no evitación de la realización del resultado lesivo, satisfaciendo siempre los elementos del tipo penal. A continuación, el profesor Íñigo Ortiz de Urbina, analizó las políticas públicas de tráfico rodado y responsabilidad penal en España, que no modificó sus normas penales, afirmando el éxito de su implementación, por la disminución de fallecidos desde el año 2000 a 2015 y la aplicación de condenas, no necesariamente penas privativas de libertad, pero apoyadas fuertemente por la labor de la fiscalía especializada. Para terminar se refirió a las ventajas y desventajas de resolver esto en la justicia penal o administrativa. Al finalizar, el profesor Gonzalo Medina analizó el término de estos procesos mediante salidas alternativas, sobre todo la suspensión condicional del procedimiento, que –a su juicio– carece de regulación idónea en estos sucesos. Explicó que en otros ordenamientos jurídicos se permite

cláusulas más intensas, como son los cambios en estructuras de negocios, deberes adicionales de supervisión, medidas de control, cambios de ejecutivos, exigencia de cooperación, entre otros. Por lo anterior, estimó que la aplicación permanente de este mecanismo ocasiona una desaparición de la responsabilidad penal y no necesariamente un cambio en la actuación negligente de las empresas.

En la jornada siguiente, la primera mesa debatió sobre delitos de peligro. Concretamente, la profesora María Inés Horvitz analizó los delitos de peligro en que proliferan los riesgos a la luz de ciertos tipos penales contenidos de la Ley N° 18.290 del tránsito, con la finalidad de determinar si son delitos de peligro abstracto o concreto, tomando en cuenta el bien jurídico protegido en cada uno de los casos, sin perjuicio de revisar también cómo nuestra legislación, en la determinación de la pena, pasa de un delito de lesión a otro delito de peligro abstracto sin graduación. También reiteró que las modificaciones legales han significado un aumento exponencial de los delitos de peligro e intensificación punitiva, sumado a las reglas especiales de determinación de penas, lo que ha provocado un problema de legitimación en un Estado democrático de Derecho. Seguidamente, el profesor José Luis Guzmán Dalbora reconstruyó el tipo penal de atentado a vehículo en circulación, describiendo la historia de la tramitación de la Ley N° 20.147 que lo incorporó a la Ley del Tránsito, con motivo de ciertos casos de arrojamiento de piedras a autos en carretera. Para ello revisó el Derecho comparado de manera de intentar clarificar la situación chilena que, en su opinión lo regularía como delito de peligro concreto. Finalmente criticó la regulación nacional por ser poco sistemática y no tomar en cuenta el perfil criminológico de los autores ni referirse a la responsabilidad de las empresas concesionarias de las autopistas que no brindan medidas de seguridad idóneas. Para terminar, el profesor Carlos Cabezas analizó algunos delitos de peligro abstracto contenidos en la Ley de Tránsito, revisando las diversas posibilidades de interpretación, ya sea mediante la fórmula clásica que los considera como delitos de peligro concreto o como delitos de peligro abstracto y sus críticas. Para ello, se refirió a los delitos de conducción en estado de ebriedad o bajo la influencia del alcohol y la conducción sin licencia debida e hizo sugerencias de *lege ferenda* a propósito de la negación a practicarse el examen de alcoholemia contemplado en la ley.

A continuación, se discutió sobre la situación de los accidentes de tránsito en nuestro país. Para ello, Marcela Lobo, representante de CONASET, informó las estadísticas actuales, que implican una disminución en los accidentes de tránsito, la severidad de los resultados y disminución de la mortalidad. Además, enunció una serie de medidas ejecutadas por el Ministerio para estos fines; por ejemplo, campañas en medios de comunicación, modificaciones en el examen para obtener licencia de conducir, elaboración de materiales para educación de niños y adolescentes y un plan de regulación para bicicletas, entre otros. Luego, la abogada Alejandra Provoste, representante del Ministerio de Transporte explicó la normativa técnica y de mantenimiento de vehículos, junto a las facultades de esa cartera en esos dos aspectos. Igualmente, enunció las normas para dar protección a ciertos bienes jurídicos de seguridad vial y protección del ambiente. Finalmente,

enunció la evolución del sistema de revisión técnica y las exigencias en el mantenimiento de vehículos de transporte público de pasajeros, su regulación vigente y desafíos. Para terminar, el abogado Leonardo Tapia, fiscal representante del Ministerio Público, explicó que, a su juicio, la legislación vigente limita severamente la posibilidad de imputar responsabilidad a los directivos de una empresa por un accidente de tránsito que ocasione el fallecimiento de pasajeros y del conductor. Para ello, repasó las normas del Código procesal penal pertinentes, que fomentan terminar los casos con suspensión condicional del procedimiento y no avanzar hasta la etapa de juicio oral.

Como colofón del seminario y analizando diversos problemas de imputación objetiva, los profesores Laura Mayer y Jaime Vera analizaron la responsabilidad penal que surge con motivo de la labor de los trabajadores de las plantas de revisión técnica, el ámbito de sus competencias, las consecuencias de una labor deficitaria y la del conductor que guía un vehículo motorizado que adolece de defectos certificados por la planta competente, todo ello vinculado con la teoría del riesgo permitido, el principio de insignificancia y el fin de protección de la norma penal. A continuación, el profesor Lautaro Contreras analizó los casos de confluencia de riesgos bajo la teoría de la imputación objetiva, concretamente el delito de homicidio o lesiones culposas en que el autor infringe el deber de cuidado y la víctima actúa de forma inadecuada contribuyendo con su conducta al resultado, remitiéndose a los requisitos de aplicación de ella y a la importancia de la formulación de una correcta pregunta hipotética, sumado a la necesidad de contar con prueba pericial que resuelva si era o no evitable el resultado y cómo resolver los casos en que la pericia determine que no se puede fijar la causalidad del accidente de tránsito. A modo de cierre, el profesor Juan Pablo Mañalich analizó extensamente la imprudencia como elemento de imputación, el riesgo permitido como criterio de demarcación de la exigencia de cuidado y el principio de confianza. En cuanto a la imprudencia, explicó sus características y elementos, manifestándose a favor de la interpretación tradicional que permite mantener una relación subsidiaria entre dolo e imprudencia, refiriéndose a sus consecuencias. Posteriormente, revisó la teoría del riesgo permitido y los límites de quienes desarrollan una actividad riesgosa, destacando que quienes deben atenerse al margen de riesgo jurídicamente tolerado e incluso, si se mantiene el riesgo permitido, deben obrar evitando siempre el resultado lesivo. Finalmente, analizó el principio de confianza como especificación del riesgo permitido, que define el ámbito de cuidado que debe tener una persona en un contexto de riesgo compartido, todo lo anterior apoyado permanentemente en ejemplos y casos de usual ocurrencia en el tráfico vehicular.

A modo de conclusión, es indispensable mencionar que esta actividad académica fue desarrollada como fruto del cumplimiento de una de las condiciones constitutivas de la suspensión condicional del procedimiento, aceptada por los imputados directivos de la empresa de transportes de pasajeros Turbus y propuesta por el Ministerio Público, para sobreseer la causa promovida con motivo del fallecimiento de 20 personas en la Autopista del Sol, durante el mes de noviembre

del año 2010. Esta información es pertinente, pues representa una innovación en la materia y, por ello, contó con la permanente asistencia de diversas asociaciones de víctimas, las que se mostraron interesadas en los temas y con bastantes inquietudes. La interacción entre ellas y los expositores permitió un enriquecimiento del debate, el que estuvo caracterizado por mucha intensidad y complejidad, determinando que los argumentos fuesen de una alta elaboración y complejidad; de este modo, la academia y la ciudadanía encontraron un diálogo fecundo.

ROCÍO SÁNCHEZ PÉREZ
Profesora Ayudante de Derecho Penal y
estudiante del Doctorado en Derecho
de la Universidad de Valparaíso