



UNIVERSIDAD ANDRÉS BELLO
FACULTAD DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES
MAGISTER SOCIOJURIDICO

**“DISCRECIONALIDAD DE LOS JUECES DE POLICIA LOCAL ANTE LAS
INFRACCIONES AL TRANSITO COMETIDAS POR MENORES DE EDAD”**

CLAUDIA ANTONELLA VALENZUELA CARBONE

TESIS PARA OPTAR AL GRADO DE MAGÍSTER EN INTERVENCIÓN
SOCIO JURÍDICA EN FAMILIA

Profesor Guía: Claudio Medina H.

2019

UNIVERSIDAD ANDRES BELLO
FACULTAD DE HUMANIDADES Y CIENCIAS
SOCIALES UNIDAD DE POSTGRADO - MAGISTER
SOCIO JURIDICO

INFORME DE APROBACION TESIS DE MAGISTER

Se informa a la unidad de Títulos y Grados Académicos de la Universidad Andrés Bello, que la Tesis de Magíster presentada por la candidata

CLAUDIA ANTONELLA VALENZUELA CARBONE

Ha sido aprobada por la Comisión Informante de Tesis como requisito para optar al Grado de Magister en Intervención Socio - jurídica en Familia en el Examen de Defensa de Tesis rendido el día

Prof. Director de Tesis Mg.....

COMISIÓN INFORMANTE DE TESIS

Prof. Dr.....

Prof. Dr.....

Dr.....
Presidente Comisión

*[No pocas veces las decisiones judiciales suelen ser “justificadas” con el manido recurso del “criterio de conciencia” o la consabida “discrecionalidad judicial”. Ésta, sin embargo, no es una caja de Pandora; no hace a un Juez todopoderoso, ni lo dota de una capacidad para convertir a lo blanco en negro, y a lo cuadrado en redondo. Lamentablemente, su concepción y uso han venido pervirtiéndose, al paso de resoluciones absurdas que fungen de “razonables”.]*¹

¹ Roger E. Zavaleta Rodríguez, “La discrecionalidad judicial... querer no es poder” <https://www.derechocambiosocial.com/RJC/Revista14/discrecion.htm>

DEDICATORIA

“Dedico este trabajo a mi hijo Cristóbal Tomás, a quien espero educar en responsabilidad frente a sus actos, valentía para enfrentarlos y madurez para tomar decisiones correctas, con ello evitar que algún día, a falta de norma jurídica, debe verse expuesto a la discrecionalidad del hombre”

AGRADECIMIENTOS

“Agradezco a quienes en su labor de padres han orientado mis sacrificios durante toda la vida; a mis hermanas que siempre han creído en mí; a mi marido quien con paciencia me ha apoyado en este camino; a mi hijo que me impulsa a crecer; a mi abuelita Nena, quien junto a Dios ilumina mis pasos”.

-GRACIAS-

INDICE

Resumen	8
Introducción	9
Historia de la Ley de Tránsito a nivel mundial	10
Ley de Tránsito en Chile	12
Los Juzgados de Policía Local	14
La sana Critica	14
1. Origen: Ley de Enjuiciamiento Civil Española de 1855	16
2. La Doctrina	17
3. La Jurisprudencia	18
4. La Legislación	20
5. El entendimiento de la Sana Critica	20
La conducta infraccional del menor	23
1. Faltas penales y delitos	23
a) Sanciones privativas de libertad	23
b) Sanciones no privativas de libertad	23
2. Infracciones al Transito	24
I. Faltas gravísimas	24
II. Faltas graves	25

III. Faltas menos graves	25
IV. Faltas leves	26
Aplicación de la discrecionalidad de los Jueces de Policía Local	26
Análisis de cada caso	27
a) Asumir la Competencia y conocer de la infracción cometida sancionando la conducta falta cometida por el menor de edad.	27
b) Asumir la competencia y conocer de la infracción cometida sancionando la conducta falta responsabilizando a quienes tengan a su cargo al menor.	28
c) Declararse incompetente y derivar el conocimiento al tribunal de Familia.	30
d) Archivar la causa.	30
Las Estadísticas	31
Derivación a Tribunal de Familia	35
Conclusiones	38
Bibliografía	43

RESUMEN

Este trabajo intenta revelar cómo la legislación chilena ha omitido pronunciarse sobre las infracciones de tránsito en las que se encuentra involucrado un menor de edad y cómo este silencio se ha suplido por la discrecionalidad de los Jueces, quienes a partir de sus conocimientos y entendimiento adaptan los procedimientos establecidos para los adultos a aquellos casos en que los menores de edad se tornan protagonistas de la infracción a la Ley de Tránsito.

A lo largo de este estudio conoceremos los distintos aspectos del concepto de “Discrecionalidad”, analizaremos la Ley de Tránsito, la Ley de Responsabilidad Penal Adolescente y los diversos criterios aplicados por los Jueces de Policía Local ante las faltas al volante de los jóvenes infractores.

Concluiremos este estudio de manera crítica ante la inexistencia de legislación que regule las sanciones y eduque a los niños, niñas y adolescentes y a quienes los tengan a su cargo frente a su actuar negligente al conducir un vehículo motorizado sin la preparación psicológica y física para ello, asumiendo finalmente una postura protectora de los derechos de los menores de edad y la obligación de la sociedad toda de que logren su autonomía, mediante un ejercicio progresivo de sus derechos y facultades y también responsabilidades, acorde a su edad y madurez.

INTRODUCCIÓN:

Los Juzgados de Policía Local son entidades jurisdiccionales especiales, en ellos se desarrolla el conocimiento y juzgamiento de una serie de materias que han sido dispuestas por la ley bajo su competencia; entre las temáticas que aborda la prudencia del Juez se encuentra la N°18.290, Ley de Tránsito, relacionada a aquellas infracciones relativas a la circulación de vehículos y peatones. Básicamente, este cuerpo normativo reglamenta una serie de conductas que han de ser realizadas por los ciudadanos en los espacios comunes dentro de caminos, calles y carreteras, sin embargo, su aplicación se ajusta a la capacidad de quienes han de respetar la norma.

En su mayoría, los preceptos de la Ley 18.290, hacen referencia a situaciones en las cuales se verá inserto un adulto con plena capacidad de ejercicio y goce de derechos y deberes, es decir aquel ciudadano, mayor de 18 años que posea las habilidades y destrezas necesarias para conducir un vehículo; sin embargo, en la práctica muchas veces las infracciones de tránsito que comúnmente son cursadas a adultos se replican en menores de edad, conducta que por no encontrarse regulada en la Ley termina sancionada según el criterio del juez, el que no siempre considera o evalúa su interés superior al momento de resolver.

Dentro de los requisitos que debe necesariamente cumplir un conductor en Chile se encuentra la mayoría de edad, la que en nuestro país por Ley se adquiere al cumplir los 18 años, además se debe haber cumplido con la etapa escolar completa, esto es 4to año de enseñanza media o su equivalente; mantener destrezas motrices y salud visual; cada una de estas exigencias deben ser copulativas a fin de considerar apto al solicitante de Licencia de Conducir (*documento que contiene la autorización administrativa para la conducción de*

vehículos en la vía pública. Cada ciudad o país tiene sus propios criterios para otorgar estas licencias).²

La ley autoriza una excepción a esta regla respecto de la edad mínima para obtener licencia, estableciendo la posibilidad de otorgar este documento a personas con 17 años de edad, pero cumpliendo otros requisitos que se analizarán en lo sucesivo de este estudio.

A nivel del fuero interno podemos decir que no sólo los requisitos de forma son aquellos que han de exigirse al conductor, pues también existirán otros que dependerán de la formación personal, familiar y madurez de quien conduce un vehículo; así, ***“Un conductor preventivo es aquel que evita al máximo los riesgos que lo ponen en peligro a él mismo, a los pasajeros del vehículo y a quienes comparten su espacio en la vía, y está consciente de que la conducción es una actividad peligrosa que merece toda su atención y cuidado”***.³ Evidentemente nos encontraremos en situaciones en que aun siendo adultos al volante este aspecto interno (de formación personal) no se encuentra presente, pero la Ley suple esa ausencia de conciencia social y cívica sancionando la conducta con multas, suspensión de licencia o arresto según sea la gravedad de los hechos denunciados; lo anterior no ocurre cuando hablamos de menores de edad, pues la Ley no incorpora al menor frente a una conducta Infraccional del tránsito, haciendo vista ciega a la realidad en que estos sí se enfrentan a la conducción de vehículo motorizados.

En este trabajo se observaran las diversas infracciones en las que incurren los menores de edad al momento de tomar el volante de un vehículo motorizado, analizaremos cuales de ellas son más comunes y la forma en que el tribunal actúa frente a las denuncias que son puestas en su conocimiento; a partir de esto analizaremos las salidas más óptimas para proteger los derechos del menor de edad en cuestión, buscando determinar el o los

² <https://definicion.de/licencia/>

³ <https://www.sura.com/blogs/autos/carateristicas-conductor-preventivo.aspx> (06 de agosto de 2015 por Deiby Johán Vargas Arboleda)

responsables que deben procurar el bienestar y conducta de quien aun no cumple con la edad ni requisitos mínimos para conducir un vehículo motorizado.

HISTORIA DE LA LEY DE TRANSITO A NIVEL MUNDIAL

La historia de la humanidad nos ha mostrado que desde la invención de la rueda el ser humano ha buscado la forma de utilizar este elemento para trasladarse.

Los historiadores señalan que la primera rueda de la cual existe registro fue creada en Mesopotamia en torno al año 3.500 a.C. Pero se cree que las primeras ruedas pudieron aparecer en Sumeria en torno al año 8.000 a.C., siendo su invención el resultado de una lenta evolución de la combinación del rodillo y el trineo⁴.

En un papiro egipcio de hace 2.800 años, se cuenta la historia de un individuo que salió ebrio de su taberna y se dispuso a manejar su carromato tirado por caballos, pero en su estado chocó con una estatua y atropelló a una niña matándola. El castigo fue ser colgado hasta la muerte en la puerta de la misma taberna donde se emborracho y se dejó su cuerpo allí hasta que fue devorado por animales carroñeros.

Los romanos, fueron los primeros en implementar señales de tránsito, las que eran construidas en columnas de piedra que medían aproximadamente un metro e indicaban las direcciones para cada comunidad o pueblo.

En Pompeya ya existían pasos de peatones y se prohibía por norma circular “desde el alba hasta la décima hora” en carruajes.

En la Edad Media aparecen los signos multidireccionales en las intersecciones de caminos; en los siglos que siguen muchos Estados comienzan a incorporar reglas para regular la circulación de carruajes y carretas.

A mediados del siglo XIX, los ingleses crean la ley “Locomotive Act”, la que ordenaba que los vehículos de combustión por calderas no debían superar los 3 km/h al circular en ciudades y los 6 km/h en caminos rurales; además se exigía que un hombre

⁴ <https://recuerdosdepandora.com/historia/inventos/la-invencion-de-la-rueda/>

caminara delante del automóvil agitando una bandera roja para advertir que venía el vehículo.

En 1895, el Club del Automóvil Italiano ideó las primeras señales de tránsito “modernas”.

Como anécdota se comenta que el 28 de enero de 1896, el ciudadano inglés Walter Arnold de East Peckham se convirtió en el primer conductor de un automóvil que fue sancionado por exceso de velocidad; y ese mismo año, pero un 17 de agosto don Arthur Edsell quien conducía en Londres, atropelló a Bridget Driscoll, quien falleció en el acto, convirtiéndose en la primera víctima de un accidente automovilístico.

En 1909 se acuerda unificar los símbolos de tránsito de peligro, curva, intersección y paso a nivel por nueve países europeos, después de más de veinte años, entre 1926 y 1949, se unifica el resto de las señales en toda Europa, a las que se sumó Estados Unidos a partir de 1960.

LEY DE TRANSITO EN CHILE

En Chile, la primera Ley de Tránsito se dictó el 2 de agosto de 1908, la que regulaba la circulación de carretas y carruaje; exigía la obtención de una licencia para manejar carretas la cual necesitaba de la recomendación de los vecinos para certificar que era una persona digna de esa responsabilidad.

Los autos tenían un límite de velocidad de 14 km/h en las ciudades y los conductores debían emplear un lenguaje respetuoso y bien manejado y además, estar siempre bien presentados, aseados y con ropas formales y correctas.

La norma prohibía llevar a alguna persona que tuviese “notorios síntomas de padecer una enfermedad infecciosa”; cada 60 días se debían inspeccionar a los caballos y los carros debían encontrarse limpios manteniendo un perfecto sistema de comunicación entre la persona que viajaba, (el pasajero) y el conductor, que además tenía que ser mayor de veinte años.

Los automóviles, que aun eran muy pocos, no estaban autorizados para sobrepasar los 14 kilómetros por hora, contemplado para el radio urbano; y al llegar a una esquina, los conductores de automóviles debían tocar la bocina porque en las calles no existían aun los semáforos (costumbre que aun se mantiene en algunos países como Perú).

En el año 1964 se publica oficialmente la Ordenanza General del Tránsito, la que dejaba sin uso los reglamentos y ordenanzas municipales que se aplicaban de forma independiente en cada comuna; dentro de su normativa indicaba como edad mínima para obtener licencia Clase B (vehículos menores motorizados de 4 ruedas) tener cumplidos los 18 años; además se otorgaba por un periodo de 4 años.

Actualmente rige en Chile el Decreto con Fuerza de Ley N°1 del año 2007, el cual ha sufrido diversas modificaciones en su cuerpo dada la incorporación de nuevas exigencias a los conductores (silla de niños, chaleco reflectante, entre otros); sin embargo respecto a la edad mínima para conducir vehículos motorizados menores, de cuatro ruedas, aun se mantienen los 18 años, pero se ha generado a esta regla una excepción que permite a personas de 17 años obtener la licencia clase B bajo el cumplimiento de determinados requisitos:

- Tener 17 años.
- Haber aprobado curso en escuela de conductores.
- Expresamente autorizados por sus padres o quien tenga a su cargo al adolescente.
- Ser acompañados por una persona que cuente con una licencia de conducir de más de 5 años.
- Como todo conductor clase B, haber aprobado la enseñanza básica.

Esta autorización excepcional de la Ley puede resultar abusada por los menores de edad quienes sin cumplir con los requisitos mínimos ni habilidades técnicas que le permitan realizar maniobras imprevistas en el camino, se exponen a la conducción ocasionando con ello accidentes de tránsito o simplemente infracciones menores; en estudios extranjeros ya

se visualiza esta situación en estadísticas claras, así, por ejemplo, en Uruguay se ha establecido el porcentaje de las víctimas de accidentes de tránsito entre los 15 y los 19 años, señalando que las tres cuartas partes (73%) son accidentes vehiculares en que el conductor es el propio adolescente, el 19% son vehiculares conducidos por otro (el conductor muchas veces es otro adolescente), y el 8% peatonales.⁵

LOS JUZGADOS DE POLICIA LOCAL

La Ley 15.231 del año 1963 define la organización y atribuciones correspondientes a los Juzgados de Policía Local, dejando bajo su competencia el conocimiento y juzgamiento de una serie de materias de diversa índole, conocimiento que con los años aumenta según las necesidades de la sociedad Chilena (ley de alcoholes, ley del consumidor, ley de Seguridad Privada, etc.). Con todo, el mayor número de denuncias ingresadas a esta judicatura son las derivadas de infracciones al tránsito cometidas por conductores de vehículos motorizados.

Dentro de este tipo de infracción, la población denunciada corresponde a personas mayores de edad, quienes cumplen con los requisitos mínimos para obtener su licencia de conducir o bien para circular en un vehículo bajo las responsabilidades propias de un adulto capaz de reconocer las consecuencias de sus actos, sin embargo hay ocasiones en las que el denunciado es un menor de edad encontrándose fuera de la norma la regulación y sanción del acto infraccional, lo que dificulta al juez la toma de resolución frente a la denuncia, correspondiendo, por ende, la aplicación de la sana crítica con la que ha sido investido.

LA SANA CRÍTICA

La sana crítica es la operación intelectual realizada por el juez y destinada a la correcta apreciación del resultado de las pruebas judiciales, en este proceso el juez debe proceder con sinceridad y buena fe; Bajo este método de apreciación de la prueba el juez la

⁵ https://querencia.psyco.edu.uy/revista_nro2/rita_perdomo.htm

valorará de acuerdo a la lógica, las máximas de la experiencia y los conocimientos científicamente afianzados.

Las reglas de la sana crítica no conforman un sistema probatorio distinto de los que tradicionalmente exige la Ley. Para utilizarlo es necesario que el juez este autorizado por la legislación y siempre que no lo sujete a un criterio predeterminado. Dada esta circunstancia, se opone, en este sentido, al concepto de prueba legal o tasada, donde es la Ley la que fija el valor de la prueba o de la prueba Libre donde el Juez posee libertad plena de apreciación sin siquiera sujetarse a la lógica, máximas de la experiencia y conocimientos científicos afianzados.

En Chile los sistemas de valoración de la prueba autorizados por el Legislador son la Sana Crítica y la prueba legal o tasada; respecto de los Juzgados de Policía Local la forma en que el Juez observa los medios de prueba ofrecidos por las partes esta basado en el primer sistema y este autoriza al Magistrado a fundamentar su decisión en dicho criterio. De esta forma es que si al tribunal estima, en virtud de los antecedentes puestos a su disposición y según señale la Ley, que la causa en conocimiento es de su competencia, le dará curso progresivo a los autos, de lo contrario la derivará a un tribunal distinto y en ocasiones simplemente archivará.

Esta voluntad libre del Juez que es fundamentada en la sana crítica es lo que nos coloca en posición de profundizar en el tema de estudio del presente trabajo, pues frente a las infracciones de tránsito en que se ven involucrados menores de edad, la Ley no ha exigido al Magistrado una conducta procesal específica lo que conlleva a que este tome la decisión que le parezca más acertada solo basándose en su discrecionalidad, pudiendo vulnerar con ello los derechos de los adolescentes infractores.

1. ORIGEN: LEY DE ENJUICIAMIENTO CIVIL ESPAÑOLA DE 1855⁶

¿Dónde y cuando surge la sana crítica como manifestación de la discrecionalidad del Juez?, es necesario profundizar en el origen de esta forma de apreciación de la prueba para entender sus alcances y manifestación actual; así podemos señalar que esta forma de analizar la prueba tiene su origen en el Derecho Español.

El “*Reglamento sobre el modo de proceder el Consejo Real en los negocios contenciosos de la Administración*”, de 1846, disponía en su artículo 148 que los testigos podían ser examinados y calificados en sus dichos por el referido Consejo conforme a las “reglas de la sana crítica”. Esta nomenclatura usada en una ley contencioso administrativo pasó luego a la *Ley de Enjuiciamiento Civil* de 1855

En el año 1855 las Cortes aprobaron una “Ley de Bases para la reforma de los procedimientos en los juicios civiles”, que buscaba ordenar y compilar las leyes y reglas del enjuiciamiento civil, para unificar los criterios de las antiguas leyes sin innovar en su contenido, sino para consolidar las normas.

Lo que buscaba esta Ley era modificar la valoración legal de todos los medios de prueba existentes hasta ese momento y que no se ajustaban a los tiempos modernos (de la época) por lo que se idea como principio legal de valoración de prueba la "**sana crítica**" que realmente era un modo de pretender limitar el arbitrio judicial.

El artículo 317 de dicha Ley señalaba que “*los jueces y tribunales apreciarán, según las reglas de la sana crítica, la fuerza probatoria de las declaraciones de los testigos*”.

Luego la “*Ley de Enjuiciamiento Civil*” española de 1881, dispuso en su artículo 659 que “*los jueces y tribunales apreciarán la fuerza probatoria de las declaraciones de los testigos conforme a las reglas de la sana crítica, teniendo en consideración la razón de la ciencia que hubieren dado y las circunstancias que en ellos concurran*”.

⁶ <https://scielo.conicyt.cl/pdf/rehj/n35/a18.pdf>

2. LA DOCTRINA

Hugo Alsina dice que *"Las reglas de la sana crítica, no son otras que las que prescribe la lógica y derivan de la experiencia, las primeras con carácter permanente y las segundas, variables en el tiempo y en el espacio"*⁷

Couture define las reglas de la sana crítica como *"las reglas del correcto entendimiento humano; contingentes y variables con relación a la experiencia del tiempo y del lugar; pero estables y permanentes en cuanto a los principios lógicos en que debe apoyarse la sentencia"*⁸. Para este autor *"las reglas del correcto entendimiento humano. En ellas interfieren las reglas de la lógica, con las reglas de la experiencia del juez. Unas y otras contribuyen de igual manera a que el magistrado pueda analizar la prueba con arreglo a la sana razón y a un conocimiento experimental de los casos. El juez que debe decidir con arreglo a la sana crítica no es libre de razonar a voluntad, discrecionalmente, arbitrariamente. Esta manera de actuar no sería sana crítica, sino libre convicción. La sana crítica es la unión de la lógica y la experiencia sin excesivas abstracciones de orden intelectual, pero también sin olvidar esos preceptos que los filósofos llaman de higiene mental, tendientes a asegurar el más certero y eficaz razonamiento"*⁹.

Este autor señala que el juez no está obligado a apoyarse en hechos probados, sino también en circunstancias que le consten aun por su saber privado; no es una maquinaria programada previamente para razonar; como cualquier ser humano toma conocimiento del mundo que le rodea y le conoce a través de sus procesos sensibles e intelectuales. La sana crítica es, además de lógica, la correcta apreciación de ciertas proposiciones de experiencia de que todo hombre se sirve en la vida, las que son contingentes y variables con relación al tiempo y al lugar.

⁷ Alsina, Hugo. Tratado teórico práctico de derecho procesal civil y comercial (1956)

⁸ Couture, Eduardo J. Estudios de derecho procesal civil: pruebas en materia civil (1979)

⁹ Couture, Eduardo J. Estudios de derecho procesal civil: pruebas en materia civil (1979)

3. LA JURISPRUDENCIA

Respecto a la sana crítica, la jurisprudencia se ha manifestado en diversos fallos, señalando:

*"Que, según la doctrina, la `sana crítica', es aquella que nos conduce al descubrimiento de la verdad por los medios que **aconseja la razón y el criterio racional**, puesto en juicio. De acuerdo con su acepción gramatical puede decirse que es el analizar sinceramente y sin malicia las opiniones expuestas acerca de cualquier asunto"*¹⁰

*"Que en conciencia, significa, según el Diccionario de la Lengua Española, arreglado a la conciencia, es decir, con arreglo al **conocimiento interior del bien que debemos hacer y del mal que debemos evitar**, términos que en el lenguaje vulgar significan lo mismo; pues cuando se apela a la conciencia de una persona o se le dice que proceda en conciencia, se invoca un noble sentimiento que se ejerce para hacer el bien y para evitar el mal, que es el primer principio de moral;... Que en manera alguna la ley ha querido, con entregar la apreciación de las pruebas a la conciencia, dejarlas al azar, al capricho o a la arbitrariedad. El concepto de la conciencia no es nuevo en las leyes y siempre ha tenido la acepción de una regla de bondad y de justicia y no de maldad o abuso... Cuando la ley habla de que se proceda discrecionalmente o con prudente criterio, tampoco abre las puertas al desorden y a la licencia, ni se hacía esto conforme a las viejas fórmulas `según su leal saber y entender' o `a verdad sabida y buena fe guardada', que siempre han impulsado a tener la voluntad firme y constante de dar a cada uno lo que le pertenece"*¹¹.

¹⁰ *Budinich con Cerda* (1966): Corte Suprema 26 marzo 1966 (Casación Forma y Fondo), *Revista de Derecho y Jurisprudencia y Gaceta de los Tribunales*, t. 63 (1966), secc. 1ª, p. 66.

¹¹ *Cía. Salitrera Anglo Chilena* (1933): Corte Suprema 1 agosto 1933 (Queja), *Revista de Derecho y Jurisprudencia y Gaceta de los Tribunales*, t. 30 (1933), secc. 1ª, pp. 502-503.

"...en el sistema de la sana crítica, el tribunal debe asesorarse por sus conocimientos técnicos, su experiencia personal, la lógica, el sentido común, el buen juicio, y la recta intención"¹².

"En la sana crítica el juez tiene la obligación de explicitar las razones lógicas, científicas y de experiencia por medio de las cuales obtuvo su convicción, exteriorizando las argumentaciones que le sirven de fundamento, analizando y ponderando toda la prueba rendida de una forma integral, tanto de la que le sirve de sustento como la que se descarta, teniendo en especial consideración la multiplicidad, gravedad, precisión y concordancia de la prueba rendida". Continúa la sentencia diciendo... *"1. En el sistema de valoración probatoria denominado de sana crítica –mejor llamado, de apreciación razonada– los jueces, no obstante encontrarse liberados de las restricciones inmanentes al de la prueba reglada o tasada, están jurídicamente sujetos a la observancia de los parámetros que impone el respeto a las reglas de la lógica, las máximas de la experiencia y el conocimiento científico afianzado, en lo que se refiere al modo de apreciar las probanzas y a la adopción de las subsecuentes conclusiones. De manera que la labor de establecer si la prueba traduce la verdad o falsedad de un determinado enunciado fáctico según **las reglas de la sana crítica no implica irracionalidad para dejarse llevar por la sola intuición**. "El juez que debe decidir con arreglo a la sana crítica, no es libre de razonar a voluntad, discrecionalmente, arbitrariamente" (Couture, Eduardo, "Obras. Tomo I. Fundamentos del Derecho Procesal Civil", Edit. Thomson Reuters Puntolex, Año 2010, p. 244). El juez debe valorar la prueba limitado por las reglas que impone el sistema de sana crítica".¹³*

¹² Peretta con Simunovic (1971): Corte Suprema 1 abril 1971 (Casación Fondo y Forma), Revista de Derecho y Jurisprudencia y Gaceta de los Tribunales, t. 68 (1971), secc. 1ª, p. 76.

¹³ Sentencia de Casación Corte Suprema, Recurso de Casación en el Fondo, autos rol N° 8339-2009 sobre juicio ordinario de reparación de daño ambiental, Consejo de Defensa contra de Tribasa Cono Sur S.A.

4. LA LEGISLACIÓN

El Legislador se ha pronunciado respecto a la sana crítica en diversas normas de nuestro ordenamiento jurídico, así podemos mencionar el inciso 2º del art. 14 de la Ley 18.287 que establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local y el art. 456 del Código del Trabajo, que rezan: *"Al apreciar la prueba de acuerdo con las reglas de la sana crítica, el tribunal deberá expresar las razones jurídicas y las simplemente lógicas, científicas o técnicas en cuya virtud les asigne valor o las desestime. En general, tomará en especial consideración la multiplicidad, gravedad, precisión, concordancia y conexión de las pruebas y antecedentes del proceso que utilice, de manera que el examen conduzca lógicamente a la conclusión que convence al sentenciador"*.

También encontramos el artículo 32 de la Ley N° 19.968 sobre Tribunales de Familia cuyo texto señala: *"Valoración de la prueba. Los jueces apreciarán la prueba de acuerdo a las reglas de la sana crítica. En consecuencia, no podrán contradecir los principios de la lógica, las máximas de la experiencia y los conocimientos científicamente afianzados. La sentencia deberá hacerse cargo en su fundamentación de toda la prueba rendida, incluso de aquella que hubiere desestimado, indicando en tal caso las razones tenidas en cuenta para hacerlo. La valoración de la prueba en la sentencia requerirá el señalamiento de los medios de prueba mediante los cuales se dieren por acreditados cada uno de los hechos, de modo de contener el razonamiento utilizado para alcanzar las conclusiones a que llegare la sentencia"*. Asimismo, este concepto aparece indicado en el artículo 297 del nuevo Código Procesal Penal, que en parte de su texto señala: *"Valoración de la prueba. Los tribunales apreciarán la prueba con libertad, pero no podrán contradecir los principios de la lógica, las máximas de la experiencia..."*.

5. EL ENTENDIMIENTO DE LA SANA CRITICA

La sana crítica se orienta de forma exclusiva al razonamiento de la prueba ofrecida en juicio y al convencimiento que esta es capaz de generar en quien se encuentra en la obligación de juzgar bajo estas pautas; sin embargo dicho razonamiento generado a partir

de la lógica, las máximas de la experiencia y los conocimientos científicos afianzados no exoneran al juez de fundamentar la sentencia que refleja la decisión tomada sobre el hecho colocado en su conocimiento; por lo que el resultado de la sana crítica utilizada se extiende más allá de la apreciación de la prueba, afectando el resultado del juicio y la decisión que finalmente tomara el juez.

"Que la facultad otorgada a los tribunales para apreciar la prueba en conciencia, no los exonera del estudio detenido y acucioso de la prueba rendida y sólo una vez hecho esto puede recurrir a su conciencia para dictar decisión"¹⁴.

De esta manera el juez no puede simplemente señalar que ha aplicado la sana crítica en su decisión, sino que debe fundamentar dicha decisión, lo que, en la práctica, al menos en los Juzgados de Policía Local, no ocurre cuando quien debe ser juzgado es un menor de edad por una conducta infraccional.

Es por esto que ante una infracción de tránsito en la que se encuentra involucrado un menor de edad, los Jueces de Policía Local han debido adaptar su conocimiento sobre las normas y los principios rectores del derecho en general para dar solución a aquellas denuncias; ¿Cómo lo hace? Mediante la sana crítica a la hora de evaluar las pruebas que le ofrece la entidad denunciante (Carabineros, Inspectores, Fiscalizadores, etc.), de esta forma el juez decide el procedimiento a seguir, sin contar con un respaldo legal en su determinación, más que las Máximas de la experiencia, la lógica y los conocimientos científicos afianzados.

Debiese ser, por cierto, que estas apreciaciones valorativas, se lleven a cabo a partir de la integración de principios universales que llegan más allá de la simple infracción de tránsito cometida por un sujeto al margen de la Ley, sino que viendo a ese sujeto como un individuo

¹⁴ Infante y otros con Jury (1970): Corte Suprema 6 octubre 1970 (Casación Forma y Fondo), Revista de Derecho y Jurisprudencia y Gaceta de los Tribunales, t. 67 (1970), secc. 1^a, p. 447.

particular que merece un trato diverso al del adulto infractor, basado en la necesidad de resguardar el interés superior de niños y adolescentes; en la educación conductual que toda la sociedad y las entidades públicas principalmente deben propender en los jóvenes que se encuentran en formación social; en el compromiso de quien imparte justicia de buscar y alcanzar esta en concordancia con la realidad de quien infringe la norma.

De esta forma los jóvenes infractores han de ser vistos como sujetos de derecho especiales que deben y merecen ser integrados en la norma jurídica a fin de regular su conducta y resguardar sus derechos a la hora de cometer una infracción al tránsito, no solo por la eventualidad de colocarse frente al volante, sino que adaptándose a la realidad que hoy en día rodea a los adolescentes quienes asumen riesgos cada vez más jóvenes y su interacción a nuevas tecnologías les lleva a realizar actos que antiguamente no acaecían.

No es novedad para el Legislador el adaptarse a la conducta de los adolescentes, con la creación de la LRPA¹⁵ se comenzó a valorar los actos de los menores de edad, a consecuencia de esto se han actualizado las edades sujetas a sanción penal ante delitos cometidos por niños, niñas y adolescentes; pero el legislador ha olvidado u omitido pronunciarse sobre las faltas menores o infracciones que quedan fuera de la regulación de dicha norma especial (LRPA), como lo son las de la Ley de Tránsito.

Universalmente se han reconocido derechos a los menores de edad, respetando su integridad como sujetos y dándoles protección jurídica especial por sobre los adultos; así la Convención sobre los derechos del niño¹⁶ ha establecido el derecho a Expresarse libremente y el acceso a la información, lo que se traduce en que sus intereses sean lo primero en tener en cuenta en cada tema que les afecte en cada ámbito que les rodea inclusive ante los jueces u otras autoridades, además de expresarse libremente, a ser escuchados y a que su opinión sea tomada en cuenta.

¹⁵ Ley de Responsabilidad Penal Adolescente.

¹⁶ <http://unicef.cl/web/convencion-sobre-los-derechos-del-nino/>

LA CONDUCTA INFRAACCIONAL DEL ADOLESCENTE

1. Faltas Penales y Delitos:

Las personas que, siendo menores de edad, entre 14 y 18 años, comentan delitos serán juzgadas según establece la Ley 20.084 (Ley de responsabilidad penal adolescente) y por el catálogo de delitos que establece el Código Penal.

Esta normativa establece sanciones claras y fija los límites en los cuales ha de moverse el juez al momento de evaluar si condena o absuelve a un adolescente, entregando al Juez las pautas necesarias para tomar la decisión respetando los derechos del adolescente. Así vemos que la ley contempla las siguientes sanciones:

- a) **Sanciones privativas de libertad:** internación en régimen cerrado y semicerrado, además de sanciones accesorias.
- El régimen cerrado obliga a los jóvenes a desarrollar actividades dentro de recintos del Servicio Nacional de Menores.
 - El régimen semicerrado establece la residencia obligatoria en un centro, pero se cuenta con programas que se desarrollan también en el exterior del establecimiento.

En ambos casos la internación busca la complementación del desarrollo del adolescente, orientando la continuación de estudios, el aprendizaje de oficios, el manejo de tecnologías digitales, el tratamiento de adicciones y el fortalecimiento del vínculo con la familia.

b) **Sanciones no privativas de libertad:**

- Libertad asistida y libertad asistida especial, Este tipo de sanción no podrá exceder los tres años.
- Reparación del daño causado a la víctima.
- Servicios en beneficio de la comunidad, mediante actividades no remuneradas.

- Multas y amonestaciones.
- Sanciones accesorias, contemplan la rehabilitación por adicción a las drogas o al alcohol. También se puede prohibir la conducción de vehículos motorizados hasta cumplir los 20 años.

Se observa que las sanciones e intervenciones impuestas en caso de delitos se encuentran claramente establecidas según la gravedad del hecho; existiendo para el Juez penal mayor certidumbre en cuanto a aplicar una u otra según se acredite en el juicio; sin embargo, cuando nos enfrentamos a la conducta infraccional no constitutiva de delito el Juez se verá desprovisto de un sistema legal que le indique claramente el procedimiento y la sanción que deberá aplicarse a cada situación.

2. Infracciones al Tránsito:

Cuando hablamos de conducta infraccional hacemos referencia a aquellos actos que no lesionan de forma grave el interés público, pero que sin embargo deben ser sancionadas por significar un atentado a las reglas de convivencia social. Es así que el Legislador ha regulado de diversas formas la conducta de los individuos en su entorno. En este sentido; la Ley 18.290 de Tránsito establece algunas de las infracciones en las cuales incurren quienes circulan en las vías públicas, caminos y carreteras, entre las cuales las más comunes son:

I. Faltas gravísimas

1. Conducir bajo la influencia del alcohol.
2. Conducir vehículo bajo influencia drogas o estupefacientes.
3. No respetar señal Pare.
4. No respetar la luz roja del semáforo.
5. Conducir vehículo a mayor velocidad de la máxima legal permitida.

6. Conducir sin haber obtenido licencia de conducir.

II. Faltas graves

1. Conducir un vehículo en condiciones físicas deficientes.
2. Conducir un vehículo en condiciones psíquicas deficientes.
3. Revisión Técnica vencida o rechazada.
4. Sobrepasar a otro vehículo por berma.
5. Adelantar vehículo en curva, puente, túnel, paso bajo y sobre nivel.
6. Entregar el dueño o tenedor manejo de vehículo a persona que no cumpla con los requisitos para conducir.
7. Desobedecer señal u orden de tránsito de un integrante de Carabineros.

III. Faltas Menos Graves

1. Estacionar al costado izquierdo, sobre la vereda, bandejón, o lugar que sea el señalado como falta grave.
2. Conducir vehículo marcha atrás.
3. Conducir con exceso de carga o pasajeros.
4. Conducir un vehículo sin silenciador o con tubo de escape en mal estado o con salida anti-reglamentaria.
5. Deteriorar o alterar señal de tránsito.
6. Estacionar a menos de 10 metros de la esquina.

7. Conducir o estacionar en paseo peatonal.
8. Conducir con tubo de escape anti-reglamentario.
9. Conducir con licencia vencida.
10. Otras.

IV. Faltas leves

Toda otra infracción a normas de la ley de tránsito no contempladas anteriormente como faltas gravísimas, graves y menos graves, es de carácter leve.

APLICACIÓN DE LA DISCRECIONALIDAD DE LOS JUECES DE POLICÍA LOCAL BASADO EN LA SANA CRÍTICA.

Cada una de estas infracciones van asociadas al pago de una multa y a otras sanciones accesorias.

1. Gravísimas de 1.5 a 3 UTM y suspensión de licencia (si procede),
2. Graves de 1 a 1.5UTM,
3. Menos Graves de 0.5 a 1 UTM,
4. Leves de 0.2 a 0.5UTM;

Sin embargo, como ya hemos señalado estas sanciones se aplican a quienes cumplen con la edad necesaria para verse afectos a la norma; en el caso de los menores de edad que cometen la conducta descrita por la Ley, el Juez deberá decidir la forma en que procederá frente esta.

Las opciones son variadas y su aplicación dependerá finalmente del criterio del Juez basándose en los principios de la Sana Crítica y observando las opciones que la Ley entrega para las infracciones cometidas por los adultos ya señaladas, algunas de las resoluciones tomadas por el Magistrado son:

- a) Asumir la competencia y conocer de la infracción cometida sancionando la conducta falta cometida por el menor de edad.
- b) Asumir la competencia y conocer de la infracción cometida sancionando la conducta falta responsabilizando a quienes tengan a su cargo al menor.
- c) Declararse incompetente y derivar el conocimiento al tribunal de Familia.
- d) Archivar la causa.

La ley no describe en particular la conducta del adolescente respecto a las infracciones de tránsito, básicamente porque los cuerpos legales están diseñados por y para los adultos, por lo que los jueces no poseen una orientación legal de la forma de lidiar con estas, es así que la discrecionalidad, basando la decisión en la sana crítica (es decir valorando los antecedentes aportados en el parte policial o denuncia), juega un papel importante, pero que en análisis podemos observar que, según la decisión que se tome, esta podría estar vulnerando los derechos de los adolescentes involucrados en dichas conductas.

ANÁLISIS DE CADA CASO Y LAS DECISIONES ADOPTADAS POR LA JUDICATURA DONDE SE OBSERVA LA VALORACION SEGÚN LA SANA CRÍTICA.

- a) Asumir la competencia y conocer de la infracción cometida sancionando la conducta falta cometida por el menor de edad.**

En este caso el menor de edad al momento de cometer una infracción de tránsito es notificado por el juzgado de Policía Local y citado a comparecer para reponer (recurso contra la sentencia) a la sanción que se le aplicará; el menor de edad es sancionado en su persona, por lo que tanto la causa como la sanción quedan establecidas a su nombre y de tratarse de una infracción gravísima, esta será comunicada al Registro de Conductores quedando en la hoja de vida del adolescente.

Este tipo de decisión habitualmente es tomada por los jueces ante infracciones como la conducción de vehículo motorizado sin licencia de conductor.

El menor de edad es tratado como adulto en este tipo de infracción y sancionado de la misma forma, por lo que se “mancha” su hoja de vida de conductor incluso antes de encontrarse habilitado para conducir, mas aun se le condena a una multa que llega a las 3 UTM, equivalente a aproximadamente \$147.099¹⁷.- valor que resulta a lo menos cuestionable por el hecho que se trata de una persona que, por regla general aún no se encuentra inserto en el mundo laboral y de no pagar dicha suma, surgirán una serie de contrariedades a futuro como por ejemplo se verá imposibilitado de obtener su licencia de conducir, tampoco podrá realizar trámites dentro de la Municipalidad respectiva¹⁸ dado que la deuda por la infracción de tránsito queda vinculada a su RUT, lo que podría significar incluso un obstáculo para emprender laboralmente, si consideramos eventuales trámites municipales como permisos, patentes, inicio de actividades u otros.

Por lo tanto, esta decisión no solo perjudica al adolescente atentando contra el derecho que tiene de ser tratado como tal y juzgado por un tribunal competente para conocer de materias propias a su edad, sino que la eventual sanción se prorroga al futuro del joven.

El adolescente es visto como un sujeto de obligaciones similares a los de cualquier adulto, sin embargo se le invisibiliza en su calidad de menor de edad con derechos propios a su nivel etario, que significa reconocerlo como persona en una sociedad que se jacta de propender a la protección de los niños, niñas y adolescentes pero que se contradice a la hora de exigirle obligaciones que no se condicen con sus derechos.

b) Asumir la competencia y conocer de la infracción cometida sancionando la conducta falta, responsabilizando a quienes tengan a su cargo al adolescente.

En este caso el juez busca sancionar la falta, pero para evitar vulnerar los derechos del menor de edad, cita a comparecer a los adultos que sean responsables de este, ya sea quien

¹⁷ Valor al mes de Julio de 2019

¹⁸ La licencia de conducir es entregada por la Municipalidad de la comuna en la que tiene domicilio el sujeto que desea obtenerla.

permitió la conducción o quien por negligencia no procuró evitar que el menor de edad se colocara frente al volante (como en los casos en que el menor de edad saca sin autorización el vehículo de su padre).

Si bien esta decisión no vulnera los derechos del menor de edad, tampoco se encarga de su educación vial y conductual, no permite que el adolescente asuma una actitud responsable frente al acto que realizó, no permite que este logre darse cuenta de que su actitud temeraria podría haber tenido consecuencias mas graves (cuasidelito de lesiones o la muerte de otra persona o la propia), por lo que no es del todo conveniente seguir esta vía al momento de aplicar la discrecionalidad del juez, mas bien resulta una decisión cómoda para el Juez quien asume que el adulto responsable deberá educar al menor bajo su cargo, sancionándolo en casa.

Desde este punto debemos considerar lo que establece el Art. 2320 del Código Civil, el cual señala *“Toda persona es responsable no sólo de sus propias acciones, sino del hecho de aquellos que estuvieren a su cuidado. Así el padre, y a falta de éste la madre, es responsable del hecho de los hijos menores que habiten en la misma casa. Así el tutor o curador es responsable de la conducta del pupilo que vive bajo su dependencia y cuidado. Así los jefes de colegios y escuelas responden del hecho de los discípulos, mientras están bajo su cuidado; y los artesanos y empresarios del hecho de sus aprendices o dependientes, en el mismo caso. Pero cesará la obligación de esas personas si con la autoridad y el cuidado que su respectiva calidad les confiere y prescribe, no hubieren podido impedir el hecho”*. Esta norma responsabiliza al adulto de las acciones de quienes estuvieran a su cuidado, sin embargo, la limita a aquellos hechos que pudieron haberse impedido por el sujeto a cargo, cosa que debe de probarse al momento de hacer efectiva dicha responsabilidad para efectos de lograr una indemnización de perjuicios para la víctima de una infracción de tránsito cometida por un menor de edad que ocasionare daños; esto significa que el juez deberá procesar el hecho para lo cual carece de norma expresa que le permita aquello sin vulnerar los derechos de menor de edad, lo que nos lleva a un círculo vicioso del cual resulta imposible salir sin el pronunciamiento del Legislador.

Declararse incompetente y derivar el conocimiento al tribunal de Familia.

Al tomar esta decisión el tribunal se desliga absolutamente del resultado de la causa, por lo que pierde la oportunidad de educar sobre la responsabilidad vial y sus consecuencias, fin que en parte tiene la Ley de Tránsito, la que busca no solo sancionar las faltas, sino educar al conductor y transeúnte, en este caso tanto al menor de edad como a quienes lo tienen a su cargo; tampoco se preocupa de establecer un contacto con el tribunal de Familia respecto a realizar un seguimiento de la causa para conocer el resultado de esta.

Esta posición también resulta ser una salida cómoda para el juez, incluso más que la anterior si lo observamos como una forma de desligarse también de la responsabilidad de conocer y fallar (economía procesal).

Sin embargo, como veremos mas adelante, el tribunal de familia carece de competencia legal expresa para conocer de estas faltas a la Ley de Transito y más bien adapta sus procedimientos para resolver el asunto, a veces declarándose nuevamente incompetente, generando así un vaivén que termina comúnmente en archivo de la causa.

c) Archivar la causa.

Resulta evidente que esta solución es la menos favorable para el menor y la sociedad en general, en este caso el tribunal no se hace cargo de la responsabilidad tácita, que como entidad pública se le encomienda, para educar a los infractores respecto a las consecuencias de sus actos frente al volante, tampoco presiona a los adultos responsables de los menores infractores para acentuar su preocupación sobre estos y mucho menos actúa en sí sobre la conducta que describe la ley y las consecuencias de ello como normalmente debe hacerlo.

En todos estos casos el tribunal fallará basándose en su propio criterio y sin duda se manifestará la incertidumbre del propio Juez respecto de la forma en que deberá proceder ante la presencia de un menor de edad en la falta cometida, la ausencia de Ley provoca finalmente una serie de pronunciamientos que no protegen ni educan al menor, por el

contrario, la mayoría de ellos simplemente facilita el procedimiento al tribunal, desligándolo de la obligación de hacerse cargo de la responsabilidad social sobre los menores de edad que recae en toda entidad pública.

Los padres, tutores y encargados de menores de edad desconocen los tratamientos que se le dan a estos cuando son infractores de la ley de tránsito, por lo que al momento de verse envueltos en una falta de este tipo no son capaces de exigir las garantías que deben aplicarse según la edad del infractor. Ciertamente esta situación no ha sido prevista por la legislación actual y tampoco tratada por la doctrina, al tratarse de infracciones que no conllevan actuar doloso o delictual se les ha dejado pasar en el tiempo sin mayor análisis ni tratamiento; sin embargo al aumentar el parque vehicular se ha incrementado también el número de conductores menores de edad por ejemplo, es dable constatar que actualmente los estudiantes de enseñanza media ya tienen acceso a un vehículo, ya sea de algún adulto en su hogar como propios.

LAS ESTADÍSTICAS

“...en el acumulado del año al mes de noviembre para ambos bloques, las ventas de automóviles alcanzaron 6.963 unidades, reflejando un crecimiento respectivo de 24,14% con una comercialización de 1.354 unidades más que a igual periodo del año anterior...”¹⁹

“En detalle, si lo medimos en unidades comercializadas, en el primer semestre del 2018 se vendieron 4.227 autos entre nuevos y usados, 705 autos promedio mensual, lo que implica un crecimiento del 17% respecto del año anterior”.²⁰

¹⁹ <https://laprensaaustral.cl/cronica/venta-de-vehiculos-en-zona-franca-aumento-un-34-durante-noviembre-augurandose-un-cierre-historico/>

²⁰ http://www.radiopolar.com/noticia_143755.html

Las fuentes noticieras publican anualmente un crecimiento significativo en la compraventa de vehículos, así, en los ejemplos anteriores se describe el crecimiento habido durante al año 2017 y 2018 en la zona franca de Punta Arenas, lo que se replica en las Regiones XV y I, donde también los precios son libres de impuestos; este beneficio permite el acceso a menor precio a los vehículos nuevos y usados a adultos y por consecuencia también a menores de edad.

“En general, los conductores de menos edad tienen conductas irresponsables, como escribir mensajes en el celular mientras manejan. Los adultos mayores, en tanto, solo repiten esta costumbre en un 1% de los casos”.²¹

Respecto a la conducta irresponsable frente al volante, han existido estudios, como el que se da de referencia anterior, que demuestran que los menores de edad están propensos a mayores accidentes al momento de conducir un vehículo motorizado, cuyo factor clave puede ser la inmadurez de los mismos.

“Un menor de edad que conducía un jeep atropelló a un hombre en el sector de Villa las Industrias de la ciudad de puerto Montt, en la Región de Los Lagos”²²

“...tras protagonizar un accidente de tránsito en la región de Los Ríos. La conductora del automóvil tiene 17 años.”²³

“En el auto que provocó el accidente iban tres mujeres más el conductor de sexo masculino. Los cuatro son menores de edad y tienen entre 16 y 17 años.”²⁴

²¹ https://www.cnnchile.com/tendencias/adultos-mayores-o-jovenes-los-expertos-responden-quienes-son-mas-peligrosos-al-volante_20181114/

²² <https://www.cooperativa.cl/noticias/pais/region-de-los-lagos/puerto-montt-menor-de-edad-que-conducia-un-jeep-atropello-a-un-peaton/2019-03-17/212352.html>

²³ <https://www.biobiochile.cl/noticias/nacional/region-de-los-rios/2019/03/23/6-jovenes-resultan-lesionados-tras-accidente-de-transito-en-los-rios-conductora-era-menor-de-edad.shtml>

“Al solicitar su detención, se percataron que era conducido por una menor de 15 años, quien además no portaba los documentos del auto.”²⁵

En los ejemplos descritos se observa que existe una reiterada participación de menores de edad en diversos accidentes de tránsito, si bien estos traen como consecuencia la aplicación de la Ley de Responsabilidad penal del Adolescente (en virtud de sus consecuencias)²⁶, no resta importancia a lo que hemos desarrollado en este trabajo, pues cabe destacar que los medios de información solo dan a conocer aquellas situaciones en las que las consecuencias resultan ser significativas o equivalentes a actuar culposo e incluso doloso; sin embargo esto demuestra que las faltas a la Ley del tránsito cometidas por menores de edad son más comunes aun.

Lo anterior se desprende de la información recopilada de tres Juzgados de Policía Local, correspondientes a la ciudad de Arica (ciudad beneficiaria de la Zona Franca); según se observa mensualmente en cada juzgado el ingreso de causas por Infracciones al tránsito es de aproximadamente 180 a 250, de las cuales al menos 50 involucran a menores de edad; la infracción más reiterada es la conducción sin licencia, la que corresponde al 60% de las causas observadas²⁷.

De los números anteriores se observa que los Jueces de Policía Local de la ciudad de Arica mantienen criterios diversos ante la presencia de un menor de edad involucrado en

²⁴ <http://www.t13.cl/noticia/nacional/menor-16-anos-provoca-accidente-efectos-del-alcohol-y-deja-dos-fallecidos>

²⁵ <https://www.ahoranoticias.cl/noticias/nacional/240897-detienen-a-hombre-acusado-de-ofrecer-300-mil-pesos-a-carabineros-para-evitar-infraccion-de-su-hija.html>

²⁶ Actuar culpable, pero con consecuencias descritas en dicha norma, entre ellas lesiones graves o la muerte de la víctima.

²⁷ Información obtenida en consulta con Secretaría del Tribunal

una infracción de tránsito²⁸; lo que se repite en otros Juzgados del país²⁹, donde si bien los porcentajes de causas ingresadas cambian según la comuna, se mantiene en estos las decisiones discrecionales basadas en la sana crítica ante la ausencia de ley expresa.

El Primer Juzgado de Policía Local resuelve de la siguiente manera:

Infracción	Resolución
Causar daños en colisión	Deriva al tribunal de Familia o Archiva
Conducir sin licencia	Archiva o Sanciona al adolescente
Conducir vehículo sin documentación al día	Archiva o Sanciona al dueño del vehículo
Estacionar el lugar prohibido	Archiva
Faltas menores	Archiva

Por su parte el Segundo Juzgado de Policía Local resuelve de la siguiente forma:

Infracción	Resolución
Causar Daños en colisión	Sanciona al adolescente
Conducir sin licencia	Sanciona al adolescente o archiva
Conducir vehículo sin documentación al día	Sanciona al adolescente
Estacionar el lugar prohibido	Sanciona al dueño del vehículo
Faltas menores	Archiva

En tanto el Tercer Juzgado de Policía Local toma las siguientes resoluciones:

Infracción	Resolución
Causar Daños en colisión	Deriva al tribunal de Familia
Conducir sin licencia	Deriva al tribunal de Familia

²⁸ Información obtenida en consulta con Secretaría del Tribunal

²⁹ Consultados Mediante Secretaría de los Juzgados de policía Local

Conducir vehículo sin documentación al día	Deriva al Tribunal de Familia
Estacionar el lugar prohibido	Archiva o sanciona al dueño
Faltas menores	Amonesta o Archiva

De la información obtenida es posible establecer que incluso dentro de la misma jurisdicción los tribunales mencionados mantienen criterios diversos frente a las mismas infracciones, lo que refleja una incertidumbre jurídica ante las faltas señaladas tanto para los infractores como para quienes los representan.

DERIVACIÓN A TRIBUNAL DE FAMILIA

UNICEF ha elaborado un manual sobre la Ley de Responsabilidad Penal de Adolescentes³⁰ para dar a conocer a los jóvenes sus derechos y los diversos delitos, faltas y sanciones que esta integra. Este texto pretende organizar la información y permite entender más fácilmente el sistema penal que involucra a los menores de edad.

Es así, que del análisis de esta Ley se desprende que existen faltas que son sancionadas según el sistema penal, y otras pasan al Tribunal de familia; por lo que podría entenderse que las infracciones a la Ley del tránsito, por ser faltas menores podrían ser conocidas por este último tribunal. Sin embargo, la Ley de Responsabilidad Penal Adolescentes entrega requisitos propios a las faltas que trata y que en ningún caso hacen mención a aquellas derivadas de la conducción de un vehículo motorizado.

Así la LRPA³¹ señala los requisitos necesarios para que las faltas sean tratadas por esta:

³⁰ http://www.unicef.cl/web/wp-content/uploads/doc_wp/Manual_LRPA_Web_c.pdf

³¹ Ley de Responsabilidad Penal de Adolescentes.

1. Que sean cometidas por adolescentes que ya hayan cumplido 16 años. •
2. Que se trate de las faltas que son expresamente mencionadas en el artículo 1 de la LRPA.

Respecto del resto de los casos las faltas pueden ser sancionadas en los Tribunales de Familia.

Las principales faltas que menciona el artículo 1 de la LRPA son:

- Desórdenes en espectáculos públicos.
- Hurto de menos de media Unidad Tributaria Mensual, que es conocido como “hurto-falta”
- Algunas figuras asociadas al delito de incendio.
- Arrojar piedras u otros objetos en parajes públicos.
- Amenazas con arma blanca o de fuego o exhibir esas armas en una riña.
- Lesiones leves.
- Ocultar la identidad frente a la autoridad.

En el caso de ser derivado al tribunal de familia, deberá tratarse de faltas que establece la misma norma (Artículo 1 de la LRPA) pero cometidos por jóvenes menores de 16 años. Si observamos la lista de faltas enunciadas, podemos ver que se señalan las lesiones leves como una de las faltas posibles de derivar al tribunal de familia y si esta decisión la relacionamos con accidentes de tránsito en los cuales el conductor es un menor de edad y a la vez se provocan lesiones leves en los pasajeros o transeúntes, podríamos entonces entender que debería conocer el tribunal de familia, por lo que la decisión de los Juzgados de Policía Local de derivar la causa a este tipo de tribunales sería acertada.

Sin embargo, lo anterior será solo respecto de aquellos casos en que el conductor tenga menos de 16 años; de lo contrario la competencia debería enviarse al tribunal penal

correspondiente y en ambas situaciones queda la incertidumbre respecto de aquello que resultaría más beneficioso para el menor involucrado y que no signifique una discriminación arbitraria por parte del juez, al considerar edad y tipo de falta.

Además, debemos tener presente que la posibilidad de dirigirse al tribunal de familia o al tribunal penal será sólo en el evento de tratarse de lesiones leves, mas quedan fuera las demás infracciones que señala la Ley de Tránsito, cuya “integración” a la judicatura penal o de familia resulta difusa, pudiendo llegar a afectar el reconocimiento de los derechos y su ejercicio, por parte de los adolescentes.

CONCLUSIONES

I. VULNERACIÓN DE DERECHOS DE LOS MENORES DE EDAD, PRINCIPALMENTE AL DEBIDO PROCESO:

A la hora de tratar las infracciones de tránsito, el Legislador solo se limita a establecer las normas de regulación y procedimientos ante las faltas cometidas por los adultos, reconociendo sus derechos y obligaciones, pasando por alto la posibilidad de que un menor de edad se coloque frente al volante; sin embargo, esta postura es contradictoria si pensamos en que el mismo Legislador otorga la facultad de obtener licencia de conducir a los adolescentes que hayan cumplido 17 años³², y los obliga a cumplir las mismas obligaciones que cualquier adulto, mas no le otorga los mismos derechos, pues ante la eventualidad de verse frente a una infracción de tránsito lo que hace es omitir totalmente reglamento o procedimiento que pueda orientar al juez en la decisión a tomar.

Esto significa que el Legislador no se ha preocupado de estudiar, adaptar o crear una norma jurídica que sea aplicable a los infractores menores de edad de la Ley de Tránsito, lo que provoca que el Juez aplique su criterio basándose en la sana crítica que le ha otorgado la Ley y que entrega una serie de posibilidades, algunas de las cuales se alejan absolutamente de los principios básicos de protección a los niños, niñas y adolescentes, vulnerando sus derechos, entre ellos el debido proceso al cual deben ser sometidos frente una conducta reprochable.

Al existir varias posibilidades para el Juez, al asumir la competencia de estas causas que involucran a menores de edad, este no mantiene un criterio único de solución, basándose en su discrecionalidad que lo lleva incluso a multar a un sujeto que no tiene capacidad económica por si mismo para hacerse cargo del monto de la sanción impuesta.

³² Bajo requisito de ser acompañado por un adulto que mantenga una licencia de conducir por al menos 5 años.

Entonces vemos por una parte que el derecho a un debido proceso es inexistente, pues no se encuentra establecido dicho proceso por la ley y a la vez se vulneran otros derechos del infractor juvenil, como lo es el desarrollarse como persona viviendo las etapas correspondientes a su edad, debiendo quizás verse forzado a conseguir un trabajo para cumplir con la sentencia impuesta; es sometido a procedimientos en los cuales se encuentran involucrados adultos tratándolos de igual a igual (caso de colisión o choque); es atendido por personas que no poseen capacitación especial para tratar con menores de edad, no tienen habilidades necesarias para sobrellevar un procedimiento con la cautela necesaria frente a un adolescente, pudiendo vulnerar su derecho a ser debidamente oído y comprendido en su situación particular; existe una incertidumbre para el proceder de quien represente al adolescente y para este mismo respecto a los pasos que debe seguir y a los resultados que puede esperar de su conducta.

Sabemos que el Legislador intenta proteger los derechos de los menores de edad en diversos preceptos legales, pero que descuida este interés al tratarse de la norma del tránsito, lo que nos hace pensar que puede considerarla de poca importancia para analizar en profundidad y olvida que en la época actual los jóvenes no son los mismos que en el periodo de creación de la Ley de tránsito³³, por lo que es necesario adaptar la norma a los nuevos tiempos.

II. INEXISTENCIA DE “RESPONSABILIZACIÓN LEGAL” Y VULNERACIÓN DE DERECHOS DE LOS TERCEROS AFECTADOS.

Las lesiones graves que se provoquen en un accidente de tránsito en donde el responsable sea un menor de edad será juzgada por los tribunales penales competentes, sin perjuicio de los menores a 16 años los cuales podrán ser conocidos y sancionados por los tribunales de familia; sin embargo, esta situación la establece la ley de responsabilidad penal adolescente, por lo que está tipificado en dicha norma y no en la Ley del tránsito y solo cuando se hayan producido lesiones de carácter grave; por lo tanto en los demás casos en que las lesiones

³³ 1984

sean de menor consideración no existirá norma aplicable que establezca la sanción y por lo tanto, como ya hemos señalado, será el criterio del juez el que determinará esta, caso en el cual podría darse la inexistencia absoluta de responsabilización del hecho por parte del infractor menor de edad y con ellos la vulneración del derecho del tercero involucrado a ser indemnizado por los daños producidos.

Los casos en que esto ocurre serán aquellos en que el juez decide archivar la causa o bien derivarla al tribunal de familia, lo que significa dejar sin sanción la conducta temeraria del infractor adolescente y al mismo tiempo imposibilitada a la víctima de recibir compensación respecto de los perjuicios que hubiere sufrido por causa de dicha conducta.

El archivo de la causa implica que el juez considera que los hechos denunciados carecen de mérito para tramitar, por lo que con ello el menor de edad queda sin sanción, es decir sin responsabilidad sobre la conducta infraccional.

La derivación al tribunal de Familia implica que dicha judicatura solo se limitará a establecer medios de corrección sobre la conducta del menor de edad con intervención de los adultos responsables de este, mas no importa sanción en si sobre los hechos denunciados y mucho menos respecto de reparación de daños producidos a terceros.

Y aun cuando establezca una sanción para el menor de edad, conociendo de la causa, podría eventualmente exigirse las indemnizaciones por daños cuando el vehículo es de propiedad de un adulto, pues aplica la responsabilidad solidaria del dueño, mas ¿Qué sucede cuando el propietario es el propio menor de edad?

Lo anterior resulta preocupante si consideramos que los menores de edad se encuentran en un proceso de formación de valores y principios que regirán su comportamiento en el futuro, por lo que el descuido del legislador en este tipo de infracciones, al parecer de baja significancia en la gama de conductas faltas, provoca que quienes tienen a su cuidado a un menor de edad también asuman que es insignificante el establecer un control en estos actos y por lo tanto resulten permisivos a la hora de adquirir un automóvil, casi celebrando que aquellos sean capaces de conducir un vehículo motorizado a temprana edad.

En zonas, como las Regiones que gozan de libertad de impuestos (Arica-Iquique-Punta Arenas), es común observar infracciones cometidas por menores de 16 o 17 años los que han tenido acceso a un vehículo ya sea de sus padres o incluso como propietarios, y si bien estos aún no están insertos en el mercado laboral, los precios de los vehículos y la cantidad en aumento de estos provocan que para los padres sea más accesible adquirir a nombres de sus hijos, aun antes de que estos se encuentren aptos psíquica y físicamente para conducir y asumir la responsabilidad que involucra este hecho.

Es de suma importancia comenzar a legislar sobre estas faltas de “baja importancia”, dado que es el paso de inicio a conductas irresponsables e incluso delictuales en el futuro de los menores involucrados, no es sorpresa observar las noticias, como se ha hecho referencia más arriba, en las que cada vez es más común oír que un menor de edad conducía el vehículo robado o participaba de un portonazo, incluso que provocaba la muerte de algún peatón o de otro conductor tras un accidente de tránsito.

Continuar aplicando la sana Crítica del Juez a la hora de juzgar las conductas infraccionales implica desligarse de la responsabilidad social que tienen los órganos del estado a la hora de asumir la protección de los menores de edad y de la sociedad entera.

III. PROPUESTAS AL PROCEDER DEL LEGISLADOR.

En primer termino es necesario que el Legislador asuma que la Ley de Transito se encuentra obsoleta a los tiempos actuales respecto de la posible conducción de vehículos por menores de edad; por lo tanto, es necesario que se establezcan comisiones de estudio legislativo que adapten o modifiquen la normativa considerando dicha posibilidad.

Por esta parte se propone como proceder judicial, que ante infracciones de transito cometidas por menores de edad se establezca un procedimiento especial en el cual necesariamente deban participar sujetos capacitados para tratar con personas de dicho nivel etario, profesionales que sean capaz de resguardar los derechos e intereses de los adolescentes involucrados, como trabajadores sociales, psicólogos y otros; de tal forma que

realmente se resguarde el debido proceso y la atención de los jóvenes sea acorde a su edad, sin confundirlos o equipararlos con los adultos.

Se deben establecer sanciones acordes a la edad del infractor, como por ejemplo asistir a cursos de capacitación vial, hacer voluntariado trabajando con otros niños, niñas y adolescentes sobre su experiencia, negarles la licencia de conducir hasta después de cumplir unos meses de exclusión al cumplir la mayoría de edad, entre otras mas acordes y que a la vez signifiquen un aprendizaje para el infractor juvenil, buscando que dicho aprendizaje le sirva en su adultez para transformarse en conductores responsables.

Respecto a los daños a terceros, es necesario establecer la responsabilidad del menor sobre los perjuicios ocasionados a terceros, en este aspecto debe prohibirse por ley adquirir vehículos a menores de edad de tal forma que siempre exista la responsabilidad solidaria del propietario del vehículo, quien, en esta hipótesis, sería un adulto capaz de ejercer una labor que le genere recursos, esto bajo la premisa de considerar que el joven de algún a forma tuvo acceso al vehículo, ya sea por autorización expresa del dueño o por descuido de su parte.

Con estas propuestas se busca que los menores de edad sean capaces de reconocer los peligros que significa tomar el volante, los padres o adultos a cargo sean concientes que sus hijos aun no tienen las destrezas y criterio formado necesario para conducir vehículos motorizados y no permitan el acceso a estos sin estar formados correctamente; además se debe promover la educación vial desde temprana edad *“En la Educación vial, ya seamos conductores, peatones, pasajeros o ciclistas, es importante marcarnos un objetivo único en este aspecto que será generar una **cultura vial para todos los usuarios**. Incorporar esta cultura desde las edades más tempranas será fundamental, ya que desde niños absorbemos todos los conocimientos de una forma sencilla y natural, asentándose en nosotros una base de hábitos que mantendremos a lo largo de nuestra vida”*³⁴.

³⁴ <http://www.arisoftchile.com/blog/educacion-vial-una-prioridad-desde-las-edades-mas-tempranas/>

BIBLIOGRAFÍA

A

Alsina, Hugo. (1956) Tratado teórico práctico de derecho procesal civil y comercial

B

Budinich con Cerda (1966): Corte Suprema 26 marzo 1966 (Casación Forma y Fondo), *Revista de Derecho y Jurisprudencia y Gaceta de los Tribunales*, t. 63 (1966), secc. 1ª, p. 66.

C

Cía. Salitrera Anglo Chilena (1933): Corte Suprema 1 agosto 1933 (Queja), *Revista de Derecho y Jurisprudencia y Gaceta de los Tribunales*, t. 30 (1933), secc. 1ª, pp. 502-503.

Couture, Eduardo J. (1979) Estudios de derecho procesal civil: pruebas en materia civil

H

<https://www.ahoranoticias.cl/noticias/nacional/240897-detienen-a-hombre-acusado-de-ofrecer-300-mil-pesos-a-carabineros-para-evitar-infraccion-de-su-hija.html>

<http://www.arisoftchile.com/blog/educacion-vial-una-prioridad-desde-las-edades-mas-tempranas/>

<https://www.biobiochile.cl/noticias/nacional/region-de-los-rios/2019/03/23/6-jovenes-resultan-lesionados-tras-accidente-de-transito-en-los-rios-conductora-era-menor-de-edad.shtml>

https://www.cnnchile.com/tendencias/adultos-mayores-o-jovenes-los-expertos-responden-quienes-son-mas-peligrosos-al-volante_20181114/

<https://www.cooperativa.cl/noticias/pais/region-de-los-lagos/puerto-montt-menor-de-edad-que-conducia-un-jeep-atropello-a-un-peaton/2019-03-17/212352.html>

<https://definicion.de/licencia/>

<https://laprensaaustral.cl/cronica/venta-de-vehiculos-en-zona-franca-aumento-un-34-durante-noviembre-augurandose-un-cierre-historico/>

https://querencia.psico.edu.uy/revista_nro2/rita_perdomo.htm

http://www.radiopolar.com/noticia_143755.html

<https://recuerdosdepardora.com/historia/inventos/la-invencion-de-la-rueda/>

<https://scielo.conicyt.cl/pdf/rehj/n35/a18.pdf>

<https://www.sura.com/blogs/autos/carateristicas-conductor-preventivo.aspx> (06 de agosto de 2015 por Deiby Johán Vargas Arboleda)

<http://www.t13.cl/noticia/nacional/menor-16-anos-provoca-accidente-efectos-del-alcohol-y-deja-dos-fallecidos>

http://www.unicef.cl/web/wp-content/uploads/doc_wp/Manual_LRPA_Web_c.pdf

<http://unicef.cl/web/convencion-sobre-los-derechos-del-nino/>

I

Infante y otros con Jury (1970): Corte Suprema 6 octubre 1970 (Casación Forma y Fondo), Revista de Derecho y Jurisprudencia y Gaceta de los Tribunales, t. 67 (1970), secc. 1ª, p. 447.

P

Peretta con Simunovic (1971): Corte Suprema 1 abril 1971 (Casación Fondo y Forma), Revista de Derecho y Jurisprudencia y Gaceta de los Tribunales, t. 68 (1971), secc. 1ª, p. 76.

R

Roger E. Zavaleta Rodríguez, “*La discrecionalidad judicial... querer no es poder*”
<https://www.derechocambiosocial.com/RJC/Revista14/discrecion.htm>

S

Sentencia de Casación Corte Suprema, Recurso de Casación en el Fondo, autos rol N° 8339-2009 sobre juicio ordinario de reparación de daño ambiental, Consejo de Defensa contra de Tribasa Cono Sur S.A.