

INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 19.831, EN MATERIA DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA ESCOLAR DURANTE EL TRASLADO DE NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES

BOLETÍN N° 16.433-18

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informar el proyecto de ley individualizado en el epígrafe, de origen en una moción copatrocinada por Carlos Bianchi, Ana María Bravo (A), Fernando Bórquez, Cosme Mellado, Daniel Melo, Emilia Nuyado, Jaime Sáez, Nelson Venegas, en primer trámite constitucional y reglamentario, con urgencia suma.

I.- CONSTANCIAS PREVIAS.

1.- IDEA MATRIZ O FUNDAMENTAL DEL PROYECTO.

- Reforzar la norma primaria o norma de comportamiento, exigible al conductor de esta clase de servicios de transporte, así como las responsabilidades por el incumplimiento de sus obligaciones de cuidados a los niños, niñas y adolescentes (NNA) en el trayecto, además de señalar las obligaciones solidarias de ese incumplimiento por parte de las instituciones que proveen el servicio de transporte.

2.- NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO CONSTITUCIONAL O DE QUORUM CALIFICADO.

NO HAY.

3.- TRÁMITE DE HACIENDA.

NO HAY.

4.- EL PROYECTO FUE APROBADO EN GENERAL POR UNANIMIDAD.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS EMILIA NUYADO Y CATALINA PÉREZ (REEMPLAZO DEL DIPUTADO SEÑOR JAIME SÁEZ) Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, CARLOS

BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, COSME MELLADO Y MAURICIO OJEDA.

5.- SE DESIGNÓ DIPUTADO INFORMANTE AL SEÑOR FELIPE CAMAÑO CÁRDENAS.

Durante este trámite reglamentario se contó con la asistencia y participación del señor Subsecretario de Transportes, don Jorge Daza Lobos y de la señora Viviana Díaz, Coordinadora Legislativa.

II.- ANTECEDENTES.

La moción en análisis considera los siguientes fundamentos:

Uno de los transportes que requieren mayor cuidado es justamente el transporte escolar, debido a la obligación de transportar niños, niñas y adolescentes (NNA), los cuales requieren del cuidado más prolijo debido a los resguardos especiales que requieren, sobre todos cuando tienen menos de 6 años.

La Ley de Tránsito número 18.290 en su artículo 2° señala que Para todos los efectos de esta ley, las palabras o frases que se indican a continuación, tendrán el siguiente significado: "Vehículo para el transporte escolar: Vehículo motorizado construido para transportar más de siete pasajeros sentados y destinado al transporte de escolares desde o hacia el colegio o relacionado con cualquiera otra actividad".

La Ley 19831. Crea el Registro Nacional de Servicio de Transporte Remunerado de Escolares. Es importante destacar la norma que señala:

"Artículo 2°.- Para los efectos de esta ley, se entenderá por transporte remunerado de escolares o transporte escolar, la actividad por la cual el empresario de transportes se obliga, por cierto precio convenido con el establecimiento educacional o con el padre, madre, apoderado o encargado de niños que asisten a jardines infantiles, parvularios o establecimientos educacionales, hasta cuarto año medio, a transportarlos entre el lugar de habitación o domicilio del escolar y el establecimiento respectivo y/o viceversa, o a otros lugares acordados, en vehículos definidos en el artículo 2° de la ley N° 18.290, los que deberán cumplir, además, con la normativa dictada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. También se entenderá por tal, el servicio de transporte de escolares que los propios establecimientos educacionales proporcionen a sus alumnos.

EL DECRETO 38 REGLAMENTA EL TRANSPORTE REMUNERADO DE ESCOLARES, DEL Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; Subsecretaría de Transportes, última versión 19 de mayo del

2020 señala en su Artículo 3°: “Los conductores de los vehículos deberán velar por la seguridad de los menores desde su recepción en el vehículo hasta su entrega en el establecimiento educacional o en su casa o domicilio, según sea su destino.

En los vehículos en que se transporte niños de niveles educacionales pre básicos en cantidad superior a cinco, además del conductor, deberá estar presente en todo el recorrido un acompañante adulto, que asumirá las obligaciones anteriores, con especial énfasis en el cuidado del menor al descender del vehículo e ingresar al establecimiento educacional o a su casa o domicilio”.

Existen servicios de Transportes de Escolares, que son puestos a disposición por las Municipalidades o por el Ministerio de Transporte, es en esos casos la importancia de cumplir con las obligaciones que emanan de los artículos 3° y 11 de la ley N° 18.575. y los principios de control y responsabilidad contenidos en esas normas y cumplir con todas las obligaciones y supervigilancia. Como bien lo ha señalado la Contraloría General de la República, Los Municipios deben realizar las acciones de control, monitoreo y supervisión sobre los vehículos de transporte escolar que tiene a su cargo, ya sean municipales o licitados, ajustándose con ello, por una parte al citado principio de estricta sujeción a las bases contenido en el artículo 10 de la ley N° 19.886.

Es de suma importancia, tener normas más expresa respecto a la responsabilidad de los conductores sobre todo por el cuidado de lo NNA, que tiene bajo su resguardo en el trayecto.

Varios de los accidentes que se provocan es porque justamente los que debían tener la máxima rigurosidad, debido a la responsabilidad que poseen en el traslado de NNA, omiten el cuidado, hasta entregarlos en las manos del mayor que recepciona al niño o la niña al llegar a su hogar o al establecimiento educacional.

Algunos casos específicos, como el caso sucedido en San Ignacio, en que se formalizó al conductor de un furgón que atropelló a un niño de cuatro años con resultado fatal en la comuna de San Ignacio. El accidente ocurrió en el sector de El Lucero, momentos después de que el menor descendiera del vehículo para ingresar a su hogar.” Son los que se deben evitar.

Otro Caso que justamente es el que inspiró este proyecto de Ley, es el sucedido el día 27 de julio de 2022, producto de un accidente vial, un alumno de tan solo 12 años de la Escuela de la comuna Lanco, de la Región de Los Ríos, que se trasladaba en un vehículo de transporte escolar, cuyo conductor debía dejarlo en su domicilio en la Ruta CH203, éste lo dejó al otro lado de la calzada, y al cruzar el niño sin supervisión se produjo el trágico accidente que tuvo como consecuencia el fallecimiento del niño Martin el día 28 de julio de 2022.

Si bien es cierto las autoridades ha señalado que las cifras bordean en alrededor de 170 los accidentes de transporte escolar en 2022, con casi 200 lesionados, entre adultos y menores.² En todo el país, es obligación como Estado disminuir esas cifras porque se trata de un grupo de la población al que se le debe garantizar su adecuado cuidado. Fijando también la importancia del principio del interés superior de Niño y niña, se manifieste en cada norma que los involucra.

Los Tratados Internacionales sobre Derechos Humanos en materia de protección al niño, niña y adolescente, exigen al Estado de Chile contar con una legislación que garantice adecuadamente el cumplimiento de este deber.

Hasta diciembre del 2022 el número de vehículos autorizados para transporte escolar llegó a más de 28 mil unidades, un 10% más que el periodo anterior.⁴ Muchos de esos Furgones son puestos a disposición por parte de los Municipios, o los dueños de Establecimientos educacionales, es fundamental que el proveedor del servicio de transporte que incurra en incumplimientos del contrato o si incurre en conductas, acciones u omisiones que pongan en riesgo a los alumnos sin que esa entidad lo advierta oportunamente puedan tener sanciones, que sean de acuerdo al daño causado, y que esto mismo pueda servir para poder tomar conciencia de para prevenir acciones temerarias y pocas precavidas de parte de los conductores.

III.- INTERVENCIONES.

1.- Su mocionante, la diputada Ana María Bravo explicó la idea central del proyecto de ley. Basó su exposición en la siguiente presentación:



**Ana M
Bravo**

Proyecto de ley “Martín”, que modifica la ley 19831 y otros cuerpos legales, para calificar la responsabilidad de los conductores de transporte escolar, por incumplimiento de sus obligaciones de cuidado en el traslado de niños, niñas y adolescentes.

Antecedentes

- Uno de los medios de transportes que requieren mayor reglamentación es el transporte escolar, debido a la obligación de transportar niños, niñas y adolescentes (NNA), los cuales requieren del cuidado más prolijo debido a los resguardos especiales que requieren, sobre todo cuando tienen menos de 6 años.
- Como Estado debemos otorgar la debida protección a niños, niñas y adolescentes, recalando la importancia del principio del interés superior de Niño y niña, se manifieste en cada norma que los involucra y en toda su etapa formativa.

Antecedentes

- El caso que justamente inspiró este proyecto de Ley, es el ocurrido el día 27 de julio de 2022. Un alumno de tan solo 12 años de la Escuela de la comuna Lanco, de la Región de Los Ríos, que se trasladaba en un vehículo de transporte escolar, cuyo conductor debía dejarlo en su domicilio en la Ruta CH203, el conductor lo dejó al otro lado de la calzada, al cruzar el niño **sin supervisión** se produjo el trágico accidente que tuvo como consecuencia el fallecimiento de Martín el día 28 de julio de 2022.

Situación Legislativa en Chile actualmente

- La Ley de Tránsito número 18.290 en su artículo 2° señala que Para todos los efectos de esta ley, las palabras o frases que se indican a continuación, tendrán el siguiente significado: “ **Vehículo para el transporte escolar**: Vehículo motorizado construido para transportar más de siete pasajeros sentados y destinado al transporte de escolares desde o hacia el colegio o relacionado con cualquiera otra actividad”.

Situación Legislativa en Chile actualmente

- **La Ley 19831. Crea el Registro Nacional de Servicio de Transporte Remunerado de Escolares, en su Artículo 2°** define qué debe entenderse por “**transporte remunerado de escolares o transporte escolar**”, señalando: la actividad por la cual el empresario de transportes se obliga, por cierto precio convenido con el establecimiento educacional o con el padre, madre, apoderado o encargado de niños que asisten a jardines infantiles, parvularios o establecimientos educacionales, hasta cuarto año medio, a **transportarlos entre el lugar de habitación o domicilio del escolar y el establecimiento respectivo y/o viceversa, o a otros lugares acordados**, en vehículos definidos en el artículo 2° de la ley N° 18.290, los que deberán cumplir, además, con la normativa dictada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones .

Situación Legislativa en Chile actualmente

También se entenderá por tal, el servicio de transporte de escolares que **los propios establecimientos educacionales proporcionen a sus alumnos.**

→ **El Decreto 38, que Reglamenta el Transporte Remunerado de Escolares, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; Subsecretaría de Transportes, última versión 19 de mayo del 2020 señala en su Artículo 3°:**

“Los conductores de los vehículos deberán velar por la seguridad de los menores desde su recepción en el vehículo hasta su entrega en el establecimiento educacional o en su casa o domicilio, según sea su destino.

Situación Legislativa en Chile actualmente

En los vehículos en que se transporte niños de niveles educacionales pre básicos en cantidad superior a cinco, además del conductor, deberá estar presente en todo el recorrido un acompañante adulto, que asumirá las obligaciones anteriores, con especial énfasis en el cuidado del menor al descender del vehículo e ingresar al establecimiento educacional o a su casa o domicilio”.

Idea Matriz

El presente proyecto, tiene por finalidad, reforzar la norma primaria o norma de comportamiento, exigible al conductor de esta clase de servicios de transporte, así como las responsabilidades por el incumplimiento de sus obligaciones de cuidados a los NNA, en el trayecto, además de señalar las obligaciones solidarias de ese incumplimiento por parte de las instituciones que proveen el servicio de transporte.

Proyecto de Ley

ARTÍCULO ÚNICO. Incorpórese el siguiente artículo 6 bis, nuevo en la ley N°19.831:

“Artículo 6 bis.- Los conductores de Transporte Escolar, deberán velar por la seguridad física y psicológica de los niños, niñas y adolescentes, durante todo el servicio de transporte, comprendiendo dentro de este la recepción o la entrega en el establecimiento educacional y en la localidad domicilio del estudiante. En aquellos casos en que los estudiantes tengan su vivienda en el lado opuesto de la vía, el transportista deberá adoptar los mecanismos de resguardo necesarios para el cruce la ruta, acompañando, al escolar en el cruce, si fuese necesario.

Proyecto de Ley

Los conductores son responsables hasta la culpa o descuido levísimo, en el traslado de los niños, niñas y adolescentes que tiene bajo su cuidado. Esta obligación termina al momento en que ingresan al establecimiento educacional o por el adulto responsable en el domicilio respectivo. Es obligación del conductor o del auxiliar que lo acompaña, según corresponda, abrir y cerrar la puerta del vehículo al momento de descender.

Será obligación tener un auxiliar, cuando existan niños y niñas menores de 10 años en el traslado.

Proyecto de Ley

Serán solidariamente responsables en caso de incumplimiento de las obligaciones descritas en los incisos anteriores, los establecimientos educacionales, las municipalidades o cualquier sostenedor que entregue servicios de transportes escolar.

2.- Se escuchó al Subsecretario de Transportes, **señor Jorge Daza**. Basó su exposición en la siguiente presentación:

1. Objeto de la ley

El proyecto tiene por finalidad modificar la Ley N° 19.831 que crea el registro nacional de servicios de transporte remunerado de escolares, para reforzar la norma de comportamiento exigible al conductor, así como las responsabilidades por el incumplimiento de sus obligaciones de cuidado a los niños, niñas y adolescentes, en el trayecto.

2. Comentarios

PDL	SUGERENCIA	COMENTARIOS
<p>Artículo 6 bis.- <u>Los conductores de Transporte Escolar, deberán velar por la seguridad física y psicológica de los niños, niñas y adolescentes, durante todo el servicio de transporte, comprendiendo dentro de este la recepción o la entrega en el establecimiento educacional y en la localidad domicilio del estudiante.</u> En aquellos casos en que los estudiantes tengan su vivienda en el lado opuesto de la vía, el transportista deberá adoptar los mecanismos de resguardo necesarios para el cruce la ruta, acompañando, al escolar en el cruce, si fuese necesario. [...]</p>	<p>Artículo 6 bis.- Los conductores de Transporte Escolar, deberán velar por la seguridad física y psicológica de los niños, niñas y adolescentes, durante todo el servicio de transporte, comprendiendo dentro de este la recepción en el vehículo, su traslado por las vías y calles y la entrega en el establecimiento educacional, domicilio del estudiante o donde esta haya sido previamente convenida.</p> <p>En todo caso, tanto la recepción como la entrega de los estudiantes en cualquiera de las etapas del servicio de transporte deberá realizarse en el costado de la calzada en que se encuentra el domicilio, establecimiento educacional o lugar convenido de entrega de este. Excepcionalmente, de no existir las condiciones en la vía que posibiliten esto, se hará obligatorio que el transporte escolar cuente con un acompañante que asista al escolar en todo el cruce de la calzada. [...]</p>	<p>¿Qué se busca al decir que los conductores velen por la seguridad psicológica de los NNA? ¿Cómo se podría fiscalizar el cumplimiento de esa exigencia?</p> <p>¿Qué pasa si el lugar acordado es distinto, como dispone el artículo 2° de la ley 19.831: "entre el lugar de habitación o domicilio del escolar y el establecimiento respectivo y/o viceversa, <u>o a otros lugares acordados</u>"?</p>

2. Comentarios

PDL	SUGERENCIA	COMENTARIOS
<p>Artículo 6 bis.- [...]</p> <p>Los conductores son responsables hasta la culpa o descuido <u>levísimo</u>, en el traslado de los niños, niñas y adolescentes que tiene bajo su cuidado. <u>Esta obligación termina al momento en que ingresan al establecimiento educacional o por el adulto responsable en el domicilio respectivo.</u> Es obligación del conductor o del auxiliar que lo acompaña, según corresponda, abrir y cerrar la puerta del vehículo al momento de descender.</p> <p>[...]</p>	<p>Artículo 6 bis.- [...]</p> <p>Los responsables del servicio, conductores y acompañantes son responsables hasta la culpa o descuido <u>levísimo</u>, en el traslado de los niños, niñas y adolescentes que tiene bajo su cuidado. Esta obligación termina al momento en que ingresan al establecimiento educacional o al domicilio, o cuando son recibidos por el adulto responsable donde haya sido convenida su entrega. Es obligación del conductor o del acompañante, según corresponda, abrir y cerrar la puerta del vehículo al momento de descender o ascender.</p> <p>[...]</p>	<p>Esto cambia la regla general en materia de responsabilidad civil contractual al ser oneroso y reportar beneficios a ambas partes. ¿Se gravará la responsabilidad contractual del conductor? ¿Y no se hace responsable al transportista que es quien celebra el contrato?</p> <p>De acuerdo a esta redacción, la obligación del transportista seguiría existiendo aún cuando el NNA deje de estar bajo su esfera de protección al ser entregado a su tutor o adulto responsable, si no hacen inmediato ingreso al domicilio o al establecimiento educacional.</p>

2. Comentarios

PDL	SUGERENCIA	COMENTARIOS
<p>Artículo 6 bis.- [...]</p> <p>Será obligación tener un auxiliar, cuando existan niños y niñas menores de 10 años en el traslado.</p> <p>Serán solidariamente responsables en caso de incumplimiento de las obligaciones descritas en los incisos anteriores, los establecimientos educacionales, las municipalidades o cualquier sostenedor que entregue servicios de transportes escolar.”</p>	<p>Artículo 6 bis.- [...]</p> <p>Los vehículos que trasladen 10 o más escolares, deberán contar obligatoriamente durante todo el recorrido además del conductor, con al menos un acompañante adulto. Asimismo, en vehículos que trasladen a 30 o más escolares, deberán contar, durante todo el recorrido, con al menos dos acompañantes adultos. Sin perjuicio de lo anterior, será obligación del transporte escolar tener un acompañante adulto, cuando existan al menos cinco escolares que cursen quinto básico o niveles educacionales inferiores en el traslado.”</p>	<p>Se habla en plural, lo que indica que debe haber más de 1 NN menores de 10 años, lo que es complejo de controlar. Además, vincular la exigencia a la edad hace que la condición pueda cambiar dentro del año escolar. Se sugiere vincularlo a un nivel educacional (se sugiere 5to básico)</p> <p>Si se atribuye responsabilidad a un establecimiento educacional que no suscribió contrato por el transporte, no corresponde que se haga. Por otra parte, si el establecimiento educacional sí suscribió el contrato, ya es directamente responsable, por lo que no es necesario este párrafo.</p>

2. Comentarios

PDL	SUGERENCIA	COMENTARIOS
	<p>Reemplazase el inciso 2º del artículo 4º, por el siguiente:</p> <p>“El Secretario Regional Ministerial sólo concederá la inscripción en el registro cuando hubiere acreditado el cumplimiento de los requisitos establecidos en el decreto supremo indicado en el inciso anterior y que los empresarios del transporte, representantes legales, propietarios de los vehículos así como las personas por quienes se pide la inscripción tales como conductores o acompañantes no registren anotaciones en el Registro General de Condenas o en el Registro Seccional de Inhabilitaciones, relativas a los delitos previstos en los párrafos 2º, 3º, 5º, 6º, 6º bis y 9º del Título VII del Libro II del Código Penal, y en los artículos 142, 372 bis y 411 quáter del mismo Código”</p>	<p>El inciso segundo del artículo 4º de la ley exige a los conductores no registrar anotaciones en el Registro General de Condenas o en el Registro Seccional de Inhabilitaciones. Se propone incorporar en este PDL una modificación a dicho párrafo en orden a velar porque los empresarios del transporte, representantes legales y propietarios de los vehículos también cuenten con dicha exigencia. La razón de esta propuesta es resguardar la seguridad, indemnidad e integridad de niños, niñas y adolescentes, como bien superior que permea toda nuestra legislación.</p>

2. Comentarios

PDL	SUGERENCIA	COMENTARIOS
	<p>Modificase el inciso 3º del artículo 4º, como se indica: reemplazase la frase “consultarán al Servicio de Registro Civil e Identificación si las personas por quienes se pide la inscripción como conductores o acompañantes”, por la siguiente “consultarán al Servicio de Registro Civil e Identificación si las personas individualizadas en el inciso anterior”.</p> <p>Modificase el inciso 4º del artículo 4º, como se indica: reemplazase la frase “de que un conductor o acompañante inscrito” por la siguiente “de que alguna de las personas individualizadas en el inciso 2º del presente artículo”.</p>	<p>De aceptarse la propuesta de la lámina anterior, es necesario además adecuar estos dos párrafos del artículo 4º.</p>

2. Comentarios

PDL	SUGERENCIA	COMENTARIOS
	<p>Agrégame un nuevo inciso tercero al artículo 7° pasando a ser el actual cuarto y así sucesivamente del siguiente tenor:</p> <p>"La circulación de vehículos realizando transporte escolar sin cumplir con la obligación de contar con acompañante de acuerdo al artículo 6 de la presente ley, será sancionada con multa a beneficio fiscal de tres a quince unidades tributarias mensuales, de cargo del empresario de transporte. En caso de reincidencia, la multa será de cinco a veinte unidades tributarias mensuales."</p>	<p>Se propone incorporar en este PDL un nuevo artículo que establezca sanciones en caso de incumplimiento.</p>

2. Comentarios

PDL	SUGERENCIA	COMENTARIOS
	<p>MODIFICACIÓN AL DFL 1 QUE FIJA TEXTO REFUNDIDO, COORDINADO Y SISTEMATIZADO DE LA LEY DE TRÁNSITO. Reemplázase el inciso 5° del artículo 146 por el siguiente:</p> <p>"El conductor que se aproxime a un vehículo de transporte escolar detenido con su dispositivo de luz intermitente en los lugares habilitados para ello, deberá detenerse, para continuar luego con la debida precaución."</p>	<p>Se propone incorporar en este PDL una modificación al inciso 5° del artículo 146 de la ley de Tránsito en orden a obligar a que los demás conductores deban siempre detenerse, no dejando la opción de que sólo reduzcan su velocidad.</p>

3. Conclusiones

- Consideramos que el proyecto de ley propuesto representa un avance en materias de seguridad vial y se hace cargo de la responsabilidad que como sociedad y Estado nos compete en cuanto al resguardo de la vida y la integridad física y psíquica de niñas, niños y adolescentes.
- No obstante ello, se proponen mejoras para aumentar las exigencias,
 - Estableciendo como regla general que los conductores deban dejar al NNA en el costado de la calzada en que se encuentra el domicilio o establecimiento educacional, dados los peligros y riesgos que implica el cruce de calzada.
 - Exigiendo que no solo conductores, sino también propietarios, RL y empresarios el no registrar anotaciones en el Registro General de Condenas o en el Registro Seccional de Inhabilitaciones.
 - Obligando a otros conductores deban siempre detenerse ante un transporte escolar detenido con su dispositivo de luz intermitente, no dejando la opción de que sólo reduzcan su velocidad.

El **diputado González** se refirió a la exigencia que se le hace al conductor respecto al aspecto psicológico y cual es la responsabilidad que se busca entregar, ya que queda muy amplia en el proyecto de ley, del mismo modo en que lo comentó el Subsecretario de Transportes.

Asimismo, indicó que hoy día, imponiendo mayor carga al transporte escolar formal, vamos a subir el costo a ese transportista, y ese costo, ¿quién lo va a asumir? ¿Lo va a asumir el transportista, o cree usted que en definitiva lo va a asumir el apoderado?

El **Subsecretario de Transportes** expresó que, en el caso de los transportes escolares subsidiados, es evidente que ese costo lo va a tener que asumir el propio sistema y el Estado. Pero en el caso de los transportes particulares, que se rigen más bien por las reglas del mercado, va también, va evidente que, si tienen que contratar más personas, va a haber un aumento de los costos. Ahora, ¿qué es más importante al final establecer? Porque como este es un proyecto de ley que intenta darle mayor seguridad a los niños y el bien superior del niño, es evidente que siempre hay que tener en cuenta que los niños tienen que estar por delante de algunos otros derechos o de todos los otros derechos.

En ese sentido, uno tiene que establecer qué prevalece. Es evidente que esto en alguna medida va a subir los costos de los transportes escolares y de los servicios, pero nosotros creemos que un proyecto de esta naturaleza va a mejorar evidentemente la seguridad de los niños, que es el bien superior que se intenta resguardar con este proyecto de ley.

El **diputado Bugueño** señaló que, si bien este proyecto lo va a aprobar en general, y ahí vamos viendo las indicaciones en el proceso y en el trabajo. Se tiene que ver algunas denuncias con respecto a fiscalización y trabajar en ello.

La **diputada Nuyado** se refirió a la situación de que no existen paraderos para los transportes escolares, ni en los colegios hay estacionamientos para ellos, lo cual genera un problema al momento de subir y bajar a los niños del bus escolar.

El **diputado González** solicitó que se hiciera llegar un reporte de las fiscalizaciones a las denuncias que existen de transporte pirata.

La **diputada Pérez** consultó por el transporte desde las caletas en Antofagasta, el cual se realiza por otro tipo de transporte, donde se comparte con adultos y otras personas que requieren el traslado. Saber si estos casos igual estarían regulados por esta ley.

Con respecto a la entrega del menor, el **Subsecretario Daza** explicó que proponen precisar que tanto la recepción como la entrega de los estudiantes en cualquiera de las etapas del servicio del transporte deberán realizarse en el costado de la calzada en que se encuentre el domicilio, el establecimiento educacional. O sea, siempre se va a tener que hacer la entrega de los niños en el lado de la calzada donde va a hacerse la entrega. O sea, no tienen que cruzar. Eso es primero. Y lo segundo, cuando excepcionalmente no existan las condiciones en la vía para que se posibilite esto, será obligatorio que el transporte escolar cuente con un acompañante que asista al escolar en todo el cruce de la calzada.

Respecto al transporte de las caletas, no corresponden a transportes escolares, por lo que no les aplicaría esta regulación y se tendrían que regir por otras normas generales en esta materia, como las de transporte rural.

El **diputado Alinco** se refirió al reglamento que podría surgir de esta ley, el cual muchas veces no refleja el espíritu de la ley, y sucede que hay leyes que se vuelven inaplicables o con la esencia de lo que se discutió. Cómo se subsana que realmente refleje lo que se apruebe.

El **diputado Bianchi** se refirió a la falta de fiscalización que existe en el Estado y eso es muy difícil de resolver, lo cual se da en todo ámbito. Cómo hacemos que las instituciones se fortalezcan, tengan más fiscalización, más recursos. Preguntó si se está pensando en algún tipo de fiscalización con inteligencia artificial.

El **Subsecretario de Transportes** señaló que no todas las leyes que se tramitan finalmente terminan con un reglamento. Hay algunas leyes que no tienen un reglamento asociado, pero cuando así lo indican y tienen un reglamento, el reglamento efectivamente elaborado, si fuera este el caso, por el Ministerio de Transporte, pero ese reglamento finalmente después pasa a la Contraloría General de la República, que justamente indica si el proyecto de ley está de acuerdo con lo que se evacuó desde el Congreso, no es juez y parte el Ministerio de Transportes.

Además, indicó estar incorporando tecnología para la fiscalización, hay una cantidad importante de cámaras de seguridad que están asociadas al Programa Nacional de Fiscalización y que son controladas por este programa y que están asociadas también a velocidad, a cruces de pistas solo buses, y también la ley CATI también va a incorporar nuevas herramientas de fiscalización, transforma al Programa Nacional de Fiscalización en una división del Ministerio y le da atribuciones, le da fortalezas, también le da más personas para que se puedan aplicar de mejores maneras estas fiscalizaciones de la Ley de Tránsito.

3.- Se escuchó a la **señora Luz Renata Infante, Secretaria Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset).**

Basó su exposición en la siguiente presentación:

Programa de Formación de monitores de educación vial

VULNERABILIDADES DE LOS NIÑOS Y NIÑAS SEGÚN SU EDAD

Comisión Nacional de Seguridad de tránsito



Objetivos:

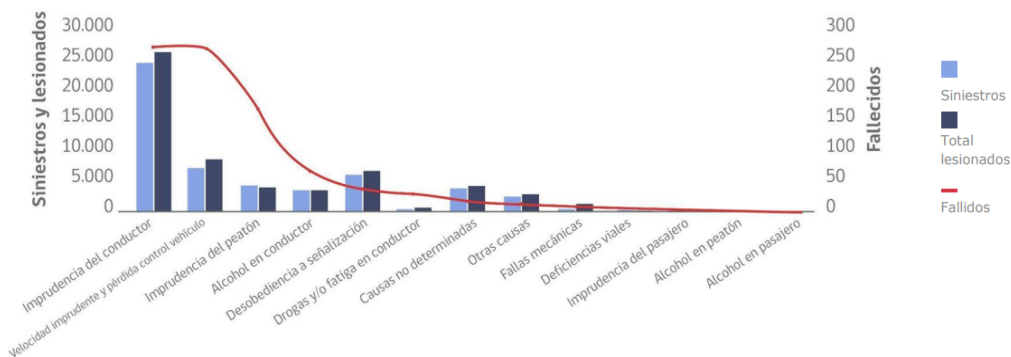
- Comprender por qué las y los infantes peatones son muy vulnerables a los siniestros de tránsito.
- Conocer las estrategias y consejos para prevenir siniestros que afecten a este grupo vulnerable.

Las niñas y niños como personas usuarias vulnerables



A nivel mundial, los siniestros de tránsito son la primera causa de muerte en niñas y niños, mientras que en Chile según la data 2020 (MINSAL) son la primera causa de muerte externa en niñas y niños entre 1 a 14 años y en jóvenes.

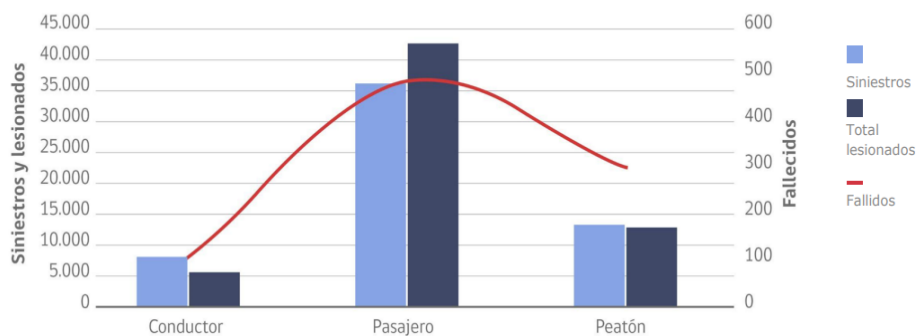
Menores de 18 años participantes en siniestros de tránsito según causa (2014-2023)



Causas	Siniestros	Fallecidos	Graves	Menos graves	Leves	Total lesionados
Imprudencia del conductor	24.130	266	2.435	1.552	21.844	25.831
Velocidad imprudente y pérdida control vehiculo	7.205	264	1.159	707	6.721	8.587
Imprudencia del peatón	4.562	166	1.005	510	2.808	4.323
Alcohol en conductor	3.687	67	453	348	3.128	3.929
Desobediencia a señalización	6.175	39	461	290	6.054	6.805
Drogas y/o fatiga en conductor	779	30	129	61	730	920
Causas no determinadas	4.276	19	593	304	3.666	4.563

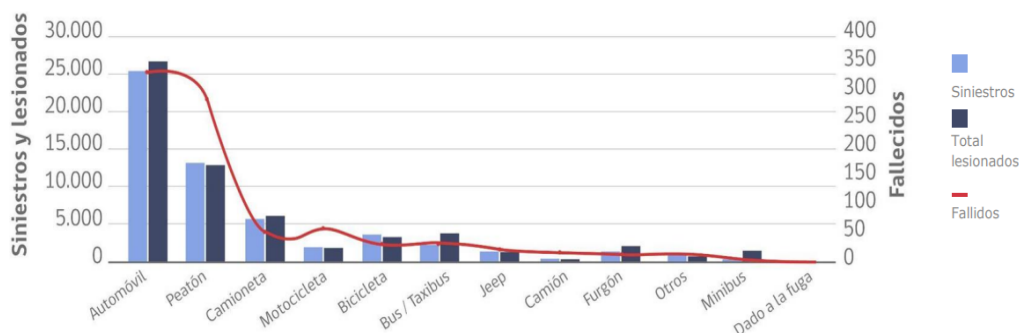
Causas	Siniestros	Fallecidos	Graves	Menos graves	Leves	Total lesionados
Otras causas	3.042	14	326	170	2.704	3.200
Fallas mecánicas	1.303	10	130	111	1.428	1.669
Deficiencias viales	471	4	52	29	402	483
Imprudencia del pasajero	357	3	40	19	291	350
Alcohol en peatón	53	1	15	6	26	47
Alcohol en pasajero	6	0	1	1	5	7
Total general	56.055	883	6.799	4.108	49.807	60.714

Menores de 18 años participantes en siniestros de tránsito según calidad (2014-2023)



Calidad	Siniestros	Fallecidos	Graves	Menos graves	Leves	Total lesionados
Conductor	7.970	102	939	508	4.057	5.504
Pasajero	35.835	483	3.405	2.384	36.590	42.379
Peatón	13.146	298	2.455	1.216	9.160	12.831
Total general	56.951	883	6.799	4.108	49.807	60.714

Menores de 18 años participantes en siniestros de tránsito en Chile según tipo de usuario (2014-2023)



Usuario	Siniestros	Fallecidos	Graves	Menos graves	Leves	Total lesionados
Automóvil	25.302	336	2.179	1.556	22.842	26.577
Peatón	13.151	298	2.456	1.216	9.163	12.835
Camioneta	5.746	63	577	385	5.098	6.060
Motocicleta	1.926	59	480	198	1.141	1.819
Bicicleta	3.644	31	492	274	2.647	3.413
Bus / Taxibus	2.419	31	167	150	3.430	3.747
Jeep	1.360	21	109	78	1.191	1.378

Usuario	Siniestros	Fallecidos	Graves	Menos graves	Leves	Total lesionados
Camión	388	15	59	25	301	385
Furgón	1.394	13	147	107	1.840	2.094
Otros	826	12	84	65	748	897
Minibus	694	4	44	51	1.353	1.448
Dado a la fuga	74	0	5	3	53	61
Total general	56.924	883	6.799	4.108	49.807	60.714

Las niñas y niños como personas usuarias vulnerables



Cabe mencionar que, de acuerdo a los datos de Carabineros de Chile, en la última década (2014 - 2023) **fallecieron 883 niñas y niños principalmente como pasajeros (55%)** de algún vehículo; también un importante porcentaje se trasladaba **como peatón (34%)** y, en menor medida, como personas **conductoras (12%)**, quienes casi en su totalidad se trasladaban como motociclistas (38%), ciclistas (29%) u automovilistas (24%).

Nota: En cuanto a los conductores, de motocicletas tenían entre 14 y 17 años y de automóviles, entre 13 y 17 años.

Factores de Riesgo en Niñas y Niños

Para entender el porqué los niños y niñas tienen especial nivel de vulnerabilidad en el tránsito, es necesario conocer sus características que determinan la interacción con el tránsito según su rango etario.

MENORES DE 1 AÑO:

- **Capacidades físicas:**
 - Movimiento muy limitado.
- **Desarrollo mental, madurez**
 - Se inicia el desarrollo.
 - Capacidad nula.
- **Disciplina control y confianza en sí mismo**
 - No existen.
- **Experiencia y exposición al riesgo**
 - No hay experiencia.
 - La exposición es limitada.



Factores de Riesgo en Niñas y Niños

Para entender el porqué los niños y niñas tienen especial nivel de vulnerabilidad en el tránsito, es necesario conocer sus características que determinan la interacción con el tránsito según su rango etario.

MENORES DE 1 AÑO:

- **Capacidades físicas:**
 - Movimiento muy limitado.
- **Desarrollo mental, madurez**
 - Se inicia el desarrollo.
 - Capacidad nula.
- **Disciplina control y confianza en sí mismo**
 - No existen.
- **Experiencia y exposición al riesgo**
 - No hay experiencia.
 - La exposición es limitada.



Factores de Riesgo en Niñas y Niños

DE 6 A 12 AÑOS:

- **Capacidades físicas**
 - No tiene limitación en sus acciones.
 - Poca capacidad de coordinar lo que ven con lo que oyen.
 - Dificultad para dividir y cambiar su atención.
 - Requieren más tiempo para dar respuesta motora, ante estímulos visuales o auditivos.
- **Desarrollo mental, madurez**
 - Mayor entusiasmo e impulsividad que juicio.
 - No reconoce limitaciones, quiere superar a los demás.
 - Sentido de imitación.
 - Dificultad para recordar posición y orientación de los objetos.
 - No saben exactamente lo que es derecha e izquierda.
- **Disciplina control y confianza en sí mismo**
 - Sus posibilidades físicas rebasan su disciplina y control.
 - Frecuente exceso de confianza.
 - Tienen dificultades con instrucciones y negativa.
- **Experiencia y exposición al riesgo**
 - Aplica cierta experiencia adquirida.
 - Se amplían los riesgos ya que son más impulsivos.
 - Dificultad para comprender la información del sistema vial.



Principales razones de vulnerabilidad en el tránsito de niños y niñas

Una vez analizadas las características de los niños y las niñas, para cada etapa del desarrollo, podemos resumir sus vulnerabilidades en el tránsito como:

- **Visión periférica es deficiente.**
- **Baja estatura que dificulta su visualización.**
- **Dificultad para estimar distancias y velocidad de los vehículos.**
- **Poca habilidad de llevar educación teórica a la práctica.**
- **No comprenden la terminología del tránsito.**
- **Dificultad para localizar una fuente de sonido.**
- **Se distraen muy fácilmente.**
- **Dificultad para desechar información irrelevante.**
- **Movimientos y reacciones impredecibles.**
- **Algunos presentan problemas visuales, auditivos permanentes o por períodos de enfermedad.**



Los niños y las niñas como usuarios de la vía

Todos los que utilizamos las calles y caminos como peatón, pasajero o conductor somos "usuarios" de las vías, independientemente de nuestra edad, por lo mismo también los niños y las niñas son usuarios cuando transitan por dichos lugares.



Las niñas y niños como peatones

Las niñas y niños como peatones se enfrentan a un entorno vial que **no está pensado para este grupo etario**. Por lo tanto, también suelen encontrar bastantes problemas en las vías públicas. Esto hace que estén expuestos a las terribles consecuencias de los siniestros de tránsito, principalmente a los atropellos.



Las niñas y niños como peatones



Problemas en la audición

Las personas menores de siete años no son totalmente capaces de localizar la dirección de un vehículo que se aproxima por un lado solo debido al sonido, por lo que además tienen que girar la cabeza.



Las niñas y niños como peatones



Su campo visual es limitado

Debido a su baja estatura, las niñas y niños pueden llegar a tener un 40% menos de campo visual que las personas adultas cuando caminan entre vehículos estacionados. Además, también tienen problemas de visión periférica, lo que les obliga a girar más la cabeza para ver correctamente.

Las niñas y niños como peatones

Suelen confundir “ver” con “ser visto”

Cuando ven un vehículo, pueden pensar automáticamente que la persona conductora también los ha visto. Por ello es muy importante que nos aseguremos de que el niño o niña nos haya visto realmente.



Las niñas y niños como peatones

Bajo control de la atención

Las niñas y niños menores de diez años no suelen prestar la atención suficiente para ir seguros por las vías públicas, por lo que pueden distraerse con facilidad.



Las niñas y niños como pasajeros en transporte público

Debido a todos los factores previamente estudiados, es importante tener en cuenta también el comportamiento de los niños cuando viajan en transporte público y el riesgo al que se ven expuestos debido a su comportamiento y forma de percibir el ambiente que les rodea, en particular, debido a su hiperactividad y deseo por descubrir cosas nuevas en el mundo que les rodea.



Consejos de Seguridad Vial

En transporte público o furgón escolar

Si eres transportista:

- Resguardar la seguridad e integridad de las y los estudiantes en todas las etapas del traslado, comprendiendo dentro de este la recepción en el vehículo, su traslado por las vías y calles, la entrega en el establecimiento educacional, su recepción desde el establecimiento educacional y su posterior entrega en el domicilio del estudiante o donde esta haya sido previamente convenida.



Consejos de Seguridad Vial

En transporte público o furgón escolar

Si eres transportista:

- Evitar realizar la recepción o entrega del estudiante en la vía contraria a la de emplazamiento del domicilio, lugar convenido o establecimiento por cuanto existe riesgo en el cruce.
- Es obligación del conductor o del adulto que lo acompaña, según corresponda, abrir y cerrar la puerta del vehículo al momento de descender o ascender.
- Mantener una lista actualizada de los teléfonos de contacto de las familias, de modo de permitir la eficacia de la comunicación en caso de emergencia.



El **diputado Sáez** consultó si sólo existen recomendaciones o hay normativas asociadas, frente a lo cual se señaló que eran recomendaciones.

La **diputada Nuyado** señaló que le preocupa que estas situaciones no estén normadas.

Sobre la fiscalización, se señaló que esta correspondía a Carabineros en conjunto con el Ministerio de Transporte, y también existen fiscalizaciones municipales. Con respecto a las capacitaciones que se realizan, se trabaja en conjunto con gobernaciones regionales y municipios.

Indicó que existía un programa de charlas para los niños de seguridad vial. Es un trabajo que se hace con colegios principalmente. Como Conaset sólo tienen facultad de poder asesorar.

Respecto a la apreciación sobre el proyecto de ley, indicó que están a favor de todo proyecto que implique una mejora en medidas de seguridad vial, sin embargo, será el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones quien señalará apreciaciones más precisas cuando concurra a la comisión.

4.- Expuso el **Prefecto Coronel Marco Gutiérrez Sepúlveda de la Prefectura de Investigación de Accidentes en el Tránsito (SIAT)**.

Basó su exposición en la siguiente presentación:

PROYECTO DE LEY "MARTIN", QUE MODIFICA LA LEY 19.831 Y OTROS CUERPOS LEGALES.

El proyecto tiene como finalidad:

- ✓ Reforzar la norma primaria o de comportamiento exigible a los conductores del transporte remunerado de escolares;
- ✓ Aumentar las responsabilidades por el incumplimiento de sus obligaciones de cuidados a los niños, niñas y adolescentes, en el trayecto; y
- ✓ Señalar las obligaciones solidarias de ese incumplimiento por parte de las instituciones que proveen el servicio de transporte.



NORMAS QUE REGULAN EL TRANSPORTE REMUNERADO DE ESCOLARES

Ley de Tránsito N° 18.290

Ley N° 19.831; crea el registro nacional de servicio de transporte remunerado de escolares.

Decreto N° 38, que reglamenta el transporte remunerado de escolares, del M.T.T.



ACCIDENTES EN EL TRÁNSITO CON PARTICIPACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE ESCOLAR, DURANTE EL TRIENIO 2021–2023, SEPARADOS POR TIPO Y CONSECUENCIAS (Fuente O.S.2.).



Tipo de accidente	Siniestros			Fallecidos			Graves			Menos graves			Leves		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Atropello	1	16	9	1	5	1		1	2		2	1	1	6	6
Caída	1	2	1										1	3	1
Colisión	13	98	106		1			8	5		5	7	15	112	105
Choque	7	36	52		1		1	2					15	17	58
Volcamiento	2	3	2				1		1	2			15	10	2
Otros		4	1					3						15	
Total	24	159	171	1	7	1	2	14	8	2	7	8	47	163	172

- 354 siniestros viales de este tipo; mayores porcentajes **colisión** y **choque** (61,2% y 26,8%) respectivamente; **atropellos** 7,3%.
- Consecuencias **9 fallecidos** en el período, 7 de ellos en el año 2022; 2021 y 2023 hubo 1 fallecido respectivamente. Resultaron **423 lesionados**, de los cuales la **mayor cifra la representan los lesionados leves, con 382 casos**.

Fuente O.S.2.

ACCIDENTES EN EL TRÁNSITO CON PARTICIPACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE ESCOLAR, DURANTE EL TRIENIO 2021–2023, SEPARADOS POR SECTOR Y REGIÓN DE OCURRENCIA (Fuente O.S.2.).



Sector	Siniestros		
	2021	2022	2023
Urbano	20	119	135
Rural	4	40	36
Total	24	159	171

- El **77,4%** de los siniestros en zona urbana y el **22,6%** en sector rural.
- De los casos con fallecidos, el **66,7%** ocurrió en sector rural y el **33,3%** en zona urbana.

Regiones	Siniestros		
	2021	2022	2023
Arica y Parinacota	1		2
Antofagasta		2	1
Atacama		1	3
Coquimbo	2	4	1
Valparaíso	6	12	12
Lib. Bdo. O'Higgins		16	9
Maule		13	16
Nuble		5	3
Bio-Bio	4	17	32
Araucanía	2	18	20
Los Ríos	2	13	10
Los Lagos	2	18	15
Magallanes			1
Metropolitana	5	40	46
Total	24	159	171



Las regiones que presentan la mayor cantidad de accidentes son:

- Región Metropolitana: **25,7%**.
- Región del Bio Bio: **14,9%**.
- Región de La Araucanía: **11,2%**.

Fuente O.S.2.

ACCIDENTES EN EL TRÁNSITO CON PARTICIPACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE ESCOLAR, DURANTE EL TRIENIO 2021 – 2023, SEPARADOS POR MES Y TRAMO HORARIO. (Fuente O.S.2.).



Meses	Siniestros		
	2021	2022	2023
Marzo	1	20	18
Abril		20	20
Mayo	3	18	23
Junio	2	16	19
Julio	3	4	11
Agosto	1	19	16
Septiembre	2	20	17
Octubre	5	15	18
Noviembre	4	17	24
Diciembre	3	10	5
Total	24	159	171

- **Concentración de marzo a mayo**, también septiembre y noviembre.
- De los accidentes con fallecidos en el año 2022, que es el periodo donde se registra el mayor número de muertes, **3 de éstas se concentran en septiembre**.

Horarios	Siniestros		
	2021	2022	2023
06:00 a 06:59		3	6
07:00 a 07:59	2	28	31
08:00 a 08:59	4	29	24
09:00 a 09:59	2	8	11
10:00 a 10:59	1	2	3
11:00 a 11:59	3	5	5
12:00 a 12:59	2	5	6
13:00 a 13:59	2	16	13
14:00 a 14:59	1	12	16
15:00 a 15:59	1	16	13
16:00 a 16:59	2	18	19
17:00 a 17:59	1	10	10
18:00 a 18:59	1	4	11
19:00 a 19:59	1	3	2
20:00 a 20:59	1		1
Total	24	159	171

Horario con mayor incidencia entre las **7:00 y 9:00 horas**, y existe otro tramo relevante **entre las 13:00 y 17:00 horas**. (Entradas y salidas)



Fuente O.S.2.

FALLECIDOS POR ACCIDENTES EN EL TRÁNSITO CON PARTICIPACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE ESCOLAR, INVESTIGADOS POR SIAT DURANTE EL TRIENIO 2021–2023, SEPARADOS POR CAUSA BASAL (Fuente O.S.2.).



- De los casos con fallecidos, sólo en **2 accidentes** la causa está asociada a una responsabilidad del conductor, por “**conducción no atenta a las condiciones del tránsito del momento**”. Uno de los casos ocurrió a las 17:00 horas app. del día 21 de septiembre de 2022, donde la víctima fue un niño de **4 años** atropellado en la ruta N-693, comuna de San Ignacio, región de Ñuble; el otro caso aconteció el 4 de abril de 2023, a las 12:50 horas, donde la persona atropellada fue una mujer de 78 años en la comuna de San Joaquín.
- En **2 casos** la participación no es directa, siendo afectados por la proyección de carga mal estibada o estructura de otro vehículo involucrado.
- En los restantes **5 casos** (atropellos), donde la responsabilidad está asociada al peatón, de estos **1 caso** ocurrió en junio de 2021 (víctima de 34 años) y **4 casos** en 2022 (2 víctimas mayores de edad, 61 y 64 años respectivamente, y **dos niños de 3 y 12 años**).

Fuente O.S.2.

CONCLUSIONES Y SUGERENCIAS

- Los accidentes de interés del proyecto que han sido investigados por la S.I.A.T. de Carabineros a nivel nacional en el trienio analizado, representan menos del **1,2%** del total de siniestros; y el **0,14%** del total general en los 3 años. Si bien es residual, siempre es necesario clarificar y reforzar la normativa existente. En especial precisar articulado respecto a la responsabilidad de los conductores y **acompañante adulto (auxiliar)** de los niños y niñas (**hasta 13 años/sin reducir exigencias por cantidad de niños pre-básicos**), en el trayecto domicilio–establecimiento educacional, y viceversa.
- Si se quiere incidir realmente en bajar siniestralidad y muertes en Chile, se debe legislar a fin de atacar principalmente **conducción no atenta (+30% en causas) y velocidad (I.S. (2/100); más del 25% en fallecidos, y 39% al sumar ambas causales), constantes hasta el 2022**. Debiendo enfatizar fotoradares en principales rutas urbanas, y especialmente interurbanas; e incrementar sanciones (pérdida de licencia por ej.) por uso de dispositivos en la conducción). Además de cumplir la ley existente (Art. 30 ley de tránsito). ?
- En la actualidad se agrupa en imprudencia del conductor la principal causal genérica con **+63%**, y en **fallecidos 60% al aunar con velocidad**.



Fuente Siat

Por último, lamenta que se haya sacado la educación cívica de la malla curricular, ya que es en ésta donde se enseña educación vial, la cual es muy importante.

5.- Expuso la señora **Mónica Demarrini**, representante de la **Asociación Gremial Nacional de Transportistas Escolares Independientes de Chile (Anatechi A.G.)**.

Indicó que ella representaba a un 5% de todos los transportistas escolares (28.000 aprox), lo cual es un problema, ya que no existe una unificación de todos, sino que trabajan todos independientemente.

Un problema importante que tienen es la falta de capacitación, ya que no existe preparación para trabajar con niños, por ejemplo, lo que sucede con los niños TEA. Nunca se le ha citado a una charla educativa o psicológica para abordar materias propias del rubro.

No se ha realizado un trabajo para que esto sea ley.

Piden que los municipios los empadronen por comuna y así sería más fácil que la información llegue a todos los transportistas escolares y no sólo a quienes se encuentran en gremios.

Al empadronamiento se refiere a que los municipios sepan cuantos transportistas escolares hay en cada colegio y quienes son.

Agrega que circula mucho vehículo pirata y falta fiscalización.

6.- Expuso la **señora Claudia Vásquez, abuela de Martín Navarro** se refirió a la motivación que tienen detrás de esta moción, que es evitar que le suceda a otros niños, niñas y adolescentes.

A Martín se le dejó al frente de su casa, a un costado de la carretera, sin supervisión del transportista, lo que significó que fuera atropellado. La premisa es, donde existe un adulto responsable, éste debe asumir la responsabilidad que corresponda, ya que no se puede responsabilizar a los menores de edad. El accidente ocurrió en Lanco en la ruta CH 203 camino Lanco a Panguipulli, fue un siniestro de tránsito, donde a raíz de las lesiones recibidas, Martín fallece al día siguiente de su atropello.

7.- La **madre de Martín, señora Camila Jorquera**, se refirió a la necesidad de que no existan más familias que estén viviendo lo que viven ellos, quieren más responsabilidad con los niños, aún hay muchos que se pueden salvar. Por Martín y por todos los niños que han pasado esto, están haciendo esta lucha por avanzar en esta iniciativa legal.

8.- El **padre de Martín, señor Juan Carlos Navarro** se refirió a lo especial que era su hijo, único hijo, además. Lo difícil que es para ellos la situación y seguir viviendo sin él. A casi dos años del siniestro, nadie se ha hecho responsable por su muerte. Pide que se apruebe la modificación a la ley lo antes posible.

La **diputada Nuyado** también se refirió a la necesidad de que la familia tenga respuestas por la pérdida de su hijo, cosa que hasta la fecha no ha ocurrido.

9.- **Se escuchó al señor Jorge Klenner, representante de los transportistas escolares de la región de Los Lagos.**

Se manifestó a favor de que exista una actualización de la normativa, sobre todo lo que tiene relación con mejorar la seguridad en el traslado de los niños. Uno de los temas en que enfatizó fue la exigencia de un auxiliar permanente. Proponen una fragmentación en atención al número de niños, en la medida que aumente la cantidad de niños, se debe contar con más auxiliares. Estos deben ser permanentes.

Indicó que hay cosas que no están en la ley y que se necesitan agregar. Tienen problemas con los paraderos de buses escolares. Piden que por ley quede establecido el diseño que debe ir en el paradero de buses escolares.

Solicitan que parte del fondo de la ley espejo, se pueda utilizar para equipamiento vial, paraderos.

Los establecimientos educacionales deberían tener una sala de entrega y recogimiento de los niños, muchas veces no hay nadie para recibir a los niños. Además, debería existir un Protocolo de recepción en el colegio y para el hogar.

También, el vehículo debería tener un distintivo especial.

En las vías públicas, el transporte escolar no es respetado por nadie. Solicitan ser considerados prioritarios en la calle, por cierto, que deben contar con capacitación los transportistas escolares. No basta con saber manejar.

IV.- DISCUSIÓN DEL PROYECTO.

- DISCUSIÓN GENERAL.

Con lo expuesto por el señor Subsecretario de Transportes, y los fundamentos contenidos en la moción, los señores diputados fueron de parecer de aprobar la idea de legislar sobre la materia.

Se estimó imprescindible reforzar la norma primaria o norma de comportamiento, exigible al conductor de esta clase de servicios de transporte, así como las responsabilidades por el incumplimiento de sus obligaciones de cuidados a los niños, niñas y adolescentes (NNA) en el trayecto, además de señalar las obligaciones solidarias de ese incumplimiento por parte de las instituciones que proveen el servicio de transporte.

Se recordó que uno de los transportes que requieren mayor cuidado es justamente el transporte escolar, debido a la obligación de transportar niños, niñas y adolescentes (NNA), los cuales requieren del cuidado más prolijo debido a los resguardos especiales que requieren, sobre todos cuando tienen menos de 6 años.

La Ley de Tránsito N° 18.290, en su artículo 2°, señala que para todos los efectos de esta ley, las palabras o frases que se indican a continuación, tendrán el siguiente significado: "Vehículo para el transporte escolar: Vehículo motorizado construido para transportar más de siete pasajeros sentados y destinado al transporte de escolares desde o hacia el colegio o relacionado con cualquiera otra actividad".

Se hizo presente, asimismo, la importancia en destacar lo preceptuado en la ley N° 19.831 que crea el Registro Nacional de Servicio de Transporte Remunerado de Escolares:

"Artículo 2°.- Para los efectos de esta ley, se entenderá por transporte remunerado de escolares o transporte escolar, la actividad por la cual el empresario de transportes se obliga, por cierto precio convenido con el establecimiento educacional o con el padre, madre, apoderado o encargado de niños que asisten a jardines infantiles, parvularios o establecimientos educacionales, hasta cuarto año medio, a transportarlos entre el lugar de habitación o domicilio del escolar y el establecimiento respectivo y/o viceversa, o a otros lugares acordados, en vehículos definidos en el artículo 2° de la ley N° 18.290, los que deberán cumplir, además, con la normativa dictada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. También se entenderá por tal, el

servicio de transporte de escolares que los propios establecimientos educacionales proporcionen a sus alumnos.

Por su parte, el decreto N° 38 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones -Subsecretaría de Transportes-, que reglamenta el transporte remunerado de escolares, indica en su artículo 3°:

“Los conductores de los vehículos deberán velar por la seguridad de los menores desde su recepción en el vehículo hasta su entrega en el establecimiento educacional o en su casa o domicilio, según sea su destino. En los vehículos en que se transporte niños de niveles educacionales pre básicos en cantidad superior a cinco, además del conductor, deberá estar presente en todo el recorrido un acompañante adulto, que asumirá las obligaciones anteriores, con especial énfasis en el cuidado del menor al descender del vehículo e ingresar al establecimiento educacional o a su casa o domicilio”.

Se enfatizó al señalar que no solo existen servicios de Transportes de Escolares de tipo privado, sino que el Estado participa, también, a través de las Municipalidades o directamente por intermedio del Ministerio de Transportes. En tal caso, se deben cumplir cabalmente con los principios de control y responsabilidad contenidos en la ley General de Bases de la Administración del Estado y las obligaciones de supervigilancia. Como bien lo ha señalado la Contraloría General de la República, los Municipios deben realizar las acciones de control, monitoreo y supervisión sobre los vehículos de transporte escolar que tiene a su cargo, ya sean municipales o licitados.

Se indicó que, ante ello, se hace de suma importancia tener norma expresa respecto a la responsabilidad de los conductores sobre todo por el cuidado de los niños, niñas y adolescentes (NNA) que tienen bajo su resguardo en el trayecto. Varios de los accidentes que se provocan es porque justamente los que debían obrar con la máxima rigurosidad, debido a su responsabilidad en su traslado, omiten el cuidado, hasta entregarlos en las manos del mayor que recibe al niño, niña o adolescente al llegar a su hogar, o al establecimiento educacional. Por lo demás, los Tratados Internacionales sobre Derechos Humanos en materia de protección al niño, niña y adolescente, exigen al Estado de Chile contar con una legislación que garantice adecuadamente el cumplimiento de este deber.

El caso que motivó este proyecto de ley es el sucedido el día 27 de julio de 2022. Producto de un accidente vial, un alumno de tan solo 12 años de la escuela de la comuna Lanco, de la Región de Los Ríos, que se trasladaba en un vehículo de transporte escolar, cuyo conductor debía dejarlo en su domicilio en la Ruta CH203, este lo dejó al otro lado de la calzada, y al cruzar el niño sin supervisión se produjo el accidente, que tuvo como consecuencia trágica el fallecimiento del niño Martín el día 28 de julio de 2022.

Hasta diciembre del 2022 el número de vehículos autorizados para transporte escolar llegó a más de 28 mil unidades, un 10% más que el periodo anterior. Muchos de esos Furgones son puestos a disposición por parte de los Municipios, o los dueños de Establecimientos educacionales. Es fundamental que el proveedor del servicio de transporte que incurra en incumplimientos del contrato, o si incurre en conductas, acciones u omisiones que pongan en riesgo a los alumnos sin que esa entidad lo advierta oportunamente puedan tener sanciones, que sean de acuerdo al daño causado, y que esto mismo pueda servir para poder tomar conciencia para prevenir acciones temerarias y pocas precavidas de parte de los conductores.

La iniciativa de ley fue aprobada en general por unanimidad.

- DISCUSIÓN PARTICULAR.

Artículo 1°.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 19.831, que crea el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares:

1.- El diputado señor Irarrázaval formuló una indicación, aprobada por unanimidad, para incorporar en el inciso final del artículo 2°, a continuación de la expresión “proporcionen a los alumnos”, la siguiente frase “, así como el transporte de escolares que realicen o proporcionen las municipalidades”.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO Y LEONIDAS ROMERO (8X0X0).

2.- El Ejecutivo formuló una indicación, aprobada por unanimidad, para agregar en el artículo 3° entre las frases “empresario de transportes,” y “al propietario de los vehículos” la oración “a los representantes legales.”.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO Y LEONIDAS ROMERO (8X0X0).

3.- En el artículo 4°:

i.- El Ejecutivo formuló una indicación, aprobada por unanimidad, para reemplazar su inciso segundo, por el siguiente:

“El Secretario Regional Ministerial sólo concederá la inscripción en el registro cuando hubiere acreditado el cumplimiento de los requisitos establecidos en el decreto supremo indicado en el inciso anterior y que toda persona que tenga contacto directo con los escolares no registre anotaciones en el Registro General de Condenas o en el Registro Seccional de Inhabilitaciones relativas a los delitos previstos en los párrafos 2°, 3°, 5°, 6°, 6° bis y 9° del Título VII del Libro II del Código Penal, y en los artículos 142, 372 bis y 411 quáter del mismo Código.”.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, LEONIDAS ROMERO (EN REEMPLAZO DEL DIPUTADO MAURO GONZÁLEZ), JUAN IRARRÁZVAL Y COSME MELLADO (7X0X0).

ii.- El Ejecutivo formuló una indicación, aprobada por unanimidad, para reemplazar en su inciso tercero, entre las frases “conductores o acompañantes” y

“presentan anotaciones relativas” la oración “y toda persona que tenga contacto directo con los escolares”.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO Y LEONIDAS ROMERO (8X0X0).

iii.- El Ejecutivo formuló una indicación, aprobada por unanimidad, para reemplazar en su inciso cuarto, la frase “de que un conductor o acompañante inscrito” por la oración “alguna de las personas individualizadas en el inciso 2° del presente artículo”.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO Y LEONIDAS ROMERO (8X0X0).

4.- El Ejecutivo formuló una indicación, aprobada por unanimidad, para agregar en el inciso primero del artículo 6°, entre las oraciones “obligación de certificar que” y “conductores y acompañantes están habilitados”, la expresión: “las personas que tengan contacto directo con los escolares; y entre las frases “certificación alguno de sus conductores o acompañantes” e “incurrir en la causal de denegación”, la oración: “o alguna de las personas que tengan contacto directo con los escolares”.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO Y LEONIDAS ROMERO (8X0X0).

5.- El Ejecutivo formuló una indicación, aprobada por unanimidad, para incorporar el siguiente artículo 6 bis, nuevo:

“Artículo 6 bis.- Los conductores de transporte escolar deberán velar por la seguridad física de los escolares durante todo el servicio de transporte, comprendiendo dentro de este la recepción en el vehículo, su traslado por las vías y calles y la entrega en el establecimiento educacional, domicilio del estudiante o donde haya sido previamente convenida.

En todo caso, tanto la recepción como la entrega de los estudiantes en cualquiera de las etapas del servicio de transporte deberá realizarse en el costado de la calzada en que se encuentra el domicilio, establecimiento educacional o lugar convenido de entrega de este. Excepcionalmente, de no existir las condiciones en la vía que lo posibiliten, se hará obligatorio que el transporte escolar cuente con un acompañante que asista al escolar en todo el cruce de la calzada.

Los responsables del servicio, conductores y acompañantes son responsables en el traslado de los escolares que tienen bajo su cuidado. Esta obligación termina al momento en que ingresan al establecimiento educacional, al domicilio o cuando son recibidos por el adulto responsable donde haya sido convenida su entrega. Es obligación del conductor o del acompañante, según corresponda, abrir y cerrar la puerta del vehículo al momento de descender o ascender.”.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN IRARRÁZAVAL, COSME MELLADO Y LEONIDAS ROMERO (8X0X0).

6.- El Ejecutivo formuló una indicación, aprobada por unanimidad, para intercalar en el artículo 7° el siguiente inciso tercero, nuevo:

“La falta al deber de información establecido en el artículo 6° será sancionada con la cancelación del servicio en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares.”.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN IRARRÁZAVAL, COSME MELLADO Y LEONIDAS ROMERO (8X0X0).

El Ejecutivo formuló una indicación, aprobada por unanimidad, para agregar el siguiente Artículo 2°, nuevo:

Artículo 2°.- Modifícase el decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Justicia, de 2009, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito en el siguiente sentido:

1.- Reemplázase en el inciso quinto del artículo 146 la frase “reducir la velocidad hasta detenerse si fuera necesario,” por la palabra “detenerse”.

2.- Agrégase el siguiente numeral 8 al artículo 199, nuevo:

“8.- No detenerse al aproximarse a un vehículo de transporte escolar detenido con su dispositivo de luz intermitente en los lugares habilitados para ello, conforme a lo dispuesto en el artículo 146.”.

3.- Agrégase el siguiente artículo transitorio:

“Artículo transitorio: En el plazo de treinta días corridos desde la publicación de la presente ley en el Diario Oficial, las secretarías regionales ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones deberán consultar al Servicio de Registro Civil e Identificación si las personas que tengan contacto directo con los escolares presentan anotaciones relativas a los delitos señalados en el inciso segundo del artículo 4° de la ley N° 19.831 en el Registro General de Condenas o en Registro Seccional de Inhabilitaciones, establecidos por el decreto ley N° 645, de 1925, del Ministerio de Justicia. En caso que el citado Servicio certifique la existencia de anotaciones relativas a los delitos previstos en los párrafos 2°, 3°, 5°, 6°, 6° bis y 9° del Título VII del Libro II y en los artículos 142, 372 bis y 411 quáter,

todos del del Código Penal, el Secretario Regional procederá a la cancelación de la respectiva inscripción.”.

- El diputado Juan Irrázaval formuló una indicación, aprobada por unanimidad, para incorporar en el número 28 del artículo 200, a continuación de la expresión “personas con discapacidad” la frase “o en estacionamientos o paraderos destinados exclusivamente a recibir y a dejar pasajeros de transporte escolar”.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN IRARRÁZAVAL, COSME MELLADO Y LEONIDAS ROMERO (8X0X0).

ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADAS.

1.- “Artículo 6 bis. - Los conductores de Transporte Escolar, deberán velar por la seguridad física y psicológica de los niños, niñas y adolescentes, durante todo el servicio de transporte, comprendiendo dentro de este la recepción o la entrega en el establecimiento educacional y en la localidad domicilio del estudiante. En aquellos casos en que los estudiantes tengan su vivienda en el lado opuesto de la vía, el transportista deberá adoptar los mecanismos de resguardo necesarios para el cruce la ruta, acompañando, al escolar en el cruce, si fuese necesario.

Los conductores son responsables hasta la culpa o descuido levísimo, en el traslado de los niños, niñas y adolescentes que tiene bajo su cuidado. Esta obligación termina al momento en que ingresan al establecimiento educacional o por el adulto responsable en el domicilio respectivo. Es obligación del conductor o del auxiliar que lo acompaña, según corresponda, abrir y cerrar la puerta del vehículo al momento de descender.

Será obligación tener un auxiliar, cuando existan niños y niñas menores de 10 años en el traslado.

Serán solidariamente responsables en caso de incumplimiento de las obligaciones descritas en los incisos anteriores, los establecimientos educacionales, las municipalidades o cualquier sostenedor que entregue servicios de transportes escolar.”.

2.- La diputada Natalia Romero y los diputados Juan Antonio Coloma y Fernando Bórquez formularon una indicación para agregar en DFL N° 1, 2009, en artículo 71, un inciso tercero nuevo, del siguiente tenor:

"Con todo, los vehículos de transporte escolar estarán obligados a portar un dispositivo luminoso y sonoro, fijo o giratorio, que deberá ser encendido al momento de detener su marcha para el ascenso al vehículo, o descenso desde aquel, por parte de un usuario.”.

3.- La diputada Natalia Romero y los diputados Juan Antonio Coloma y Fernando Bórquez formularon una indicación para agregar en DFL N°1, 2009,, en el inciso sexto del artículo 75, luego del punto aparte que pasa a ser seguido, una frase del siguiente tenor:

"Asimismo, deberán estar equipados con el dispositivo luminoso y sonoro a que refiere el artículo 71 inciso tercero de esta ley. Adicionalmente, deberán tener

adherida una cámara de vídeo, cuyo uso será obligatorio durante el tiempo que dure el traslado de estudiantes desde o hacia el respectivo establecimiento educacional".

4.- Indicación de la diputada Natalia Romero y de los diputados Juan Antonio Coloma y Fernando Bórquez, para agregar en DFL N°1, 2009, un nuevo artículo 154 bis del siguiente tenor:

"Siempre estará obligado a detenerse todo vehículo que, al circular en la vía pública, se encuentre a menos de 20 metros de distancia de un vehículo de transporte escolar que esté haciendo uso del dispositivo luminoso y sonoro a que refiere el artículo 71 inciso tercero de esta ley."

5.- Indicación de la diputada Natalia Romero y de los diputados Juan Antonio Coloma y Fernando Bórquez para agregar en DFL N°1, 2009, en el artículo 167 un nuevo numeral 20 del siguiente tenor:

"20.- Incumplir la obligación dispuesta en el artículo 154 bis de esta ley."

6.- Indicación de la diputada Natalia Romero y de los diputados Juan Antonio Coloma y Fernando Bórquez para agregar en DFL N°1, 2009, en el artículo 199 un nuevo numeral 8 del siguiente tenor:

"8.- Incumplir la obligación dispuesta en el artículo 154 bis de esta ley."

7.- Indicación del diputado Juan Irrázaval para agregar un nuevo artículo 204 bis del siguiente tenor:

"Artículo 204 bis.- Con todo, la reincidencia en el incumplimiento de la obligación dispuesta en el artículo 154 bis de esta ley, deberá ser sancionada con multa equivalente al doble de aquella señalada en el numeral 1 del artículo anterior."

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, y por las otras consideraciones que en su oportunidad dará a conocer el señor Diputado Informante, la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones recomienda aprobar el siguiente:

PROYECTO DE LEY

“Artículo 1º.- Incorpóranse las siguientes modificaciones en la ley N° 19.831, que crea el Registro Nacional de Servicio de Transporte Remunerado de Escolares:

1.- En el inciso final de su artículo 2º, agrégase a continuación de la expresión “proporcionen a los alumnos”, la siguiente frase “, así como el transporte de escolares que realicen o proporcionen las municipalidades.”.

2.- En su artículo 3º, agrégase entre las frases “empresario de transportes,” y “al propietario de los vehículos”, la oración “a los representantes legales,”.

3.- En su artículo 4º:

i.- Reemplázase el inciso segundo por el siguiente:

“El Secretario Regional Ministerial sólo concederá la inscripción en el registro cuando hubiere acreditado el cumplimiento de los requisitos establecidos en el decreto supremo indicado en el inciso anterior y que toda persona que tenga contacto directo con los escolares no registre anotaciones en el Registro General de Condenas o en el Registro Seccional de Inhabilitaciones relativas a los delitos previstos en los párrafos 2º, 3º, 5º, 6º, 6º bis y 9º del Título VII del Libro II del Código Penal, y en los artículos 142, 372 bis y 411 quáter del mismo Código.”.

ii.- Agrégase en el inciso tercero, entre las frases “conductores o acompañantes” y “presentan anotaciones relativas”, la oración “y toda persona que tenga contacto directo con los escolares”.

iii.- Reemplázase en el inciso cuatro la frase “de que un conductor o acompañante inscrito” por la oración “alguna de las personas individualizadas en el inciso segundo del presente artículo”.

4.- En su artículo 6º, agrégase en el inciso primero, entre las oraciones “obligación de certificar que” y “conductores y acompañantes están habilitados” la expresión “las personas que tengan contacto directo con los escolares; y entre las frases “certificación alguno de sus conductores o acompañantes” y “incurre en la causal de denegación” la oración “o alguna de las personas que tengan contacto directo con los escolares”.

5.- Incorpórese el siguiente artículo 6 bis, nuevo:

“Artículo 6 bis.- Los conductores de transporte escolar deberán velar por la seguridad física de los escolares durante todo el servicio de transporte, comprendiendo dentro de este la recepción en el vehículo, su traslado por las vías y calles y la entrega en el establecimiento educacional, domicilio del estudiante o donde haya sido previamente convenida.

En todo caso, tanto la recepción como la entrega de los estudiantes en cualquiera de las etapas del servicio de transporte deberá realizarse en el costado de la calzada en que se encuentra el domicilio, establecimiento educacional o lugar convenido de entrega de este. Excepcionalmente, de no existir las condiciones en la vía que lo posibiliten, se hará obligatorio que el transporte escolar cuente con un acompañante que asista al escolar en todo el cruce de la calzada.

Los responsables del servicio, conductores y acompañantes son responsables en el traslado de los escolares que tienen bajo su cuidado. Esta obligación termina al momento en que ingresan al establecimiento educacional, al domicilio o cuando son recibidos por el adulto responsable donde haya sido convenida su entrega. Es obligación del conductor o del acompañante, según corresponda, abrir y cerrar la puerta del vehículo al momento de descender o ascender.”.

6.- En el artículo 7º, agrégase el siguiente inciso tercero, nuevo:

“La falta al deber de información establecido en el artículo 6 será sancionada con la cancelación del servicio en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares.”.

Artículo 2º. – Introdúcense las siguientes modificaciones en el decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Justicia,

de 2009, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito:

1.- En el inciso quinto de su artículo 146, reemplázase la frase “reducir la velocidad hasta detenerse si fuera necesario,” por la palabra “detenerse”.

2.- En su artículo 199, agrégase el siguiente número 8, nuevo:

“8.- No detenerse al aproximarse a un vehículo de transporte escolar detenido con su dispositivo de luz intermitente en los lugares habilitados para ello, conforme a lo dispuesto en el artículo 146.”.

3.- En el número 28 de su artículo 200, agrégase a continuación de la expresión “personas con discapacidad”, la frase “o en estacionamientos o paraderos destinados exclusivamente a recibir y a dejar pasajeros de transporte escolar.”.

4.- Agrégase el siguiente artículo transitorio:

“Artículo transitorio: En el plazo de treinta días corridos desde la publicación de la presente ley en el Diario Oficial, las secretarías regionales ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones deberán consultar al Servicio de Registro Civil e Identificación si las personas que tengan contacto directo con los escolares presentan anotaciones relativas a los delitos señalados en el inciso segundo del artículo 4° de la ley N° 19.831 en el Registro General de Condenas o en Registro Seccional de Inhabilitaciones, establecidos por el decreto ley N° 645, de 1925, del Ministerio de Justicia. En caso que el citado Servicio certifique la existencia de anotaciones relativas a los delitos previstos en los párrafos 2°, 3°, 5°, 6°, 6° bis y 9° del Título VII del Libro II y en los artículos 142, 372 bis y 411 quáter, todos del Código Penal, el Secretario Regional procederá a la cancelación de la respectiva inscripción.”.

SALA DE LA COMISIÓN, a 06 de diciembre de 2024.

Tratado y acordado en sesiones celebradas los días 23 de julio, 3 de septiembre y 3 de diciembre de 2024, con asistencia de la diputada señora Emilia Nuyado y los diputados señores René Alinco, Carlos Bianchi, Fernando Bórquez, Félix Bugueño, Felipe Camaño, Juan Antonio Coloma, Mauro González, Juan Irrázaval, Cosme Mellado, Jaime Mulet, Mauricio Ojeda y Jaime Sáez y Leonidas Romero (reemplazo permanente del diputado Mauro González).

ROBERTO FUENTES INNOCENTI
Secretario de la Comisión