

SENTENCIAS CIVILES

CASO ACCIDENTE AÉREO AEROGALA (21.06.05)

CONTRERAS CON SERVICIOS AÉREOS AEROGALA Y OTROS

- Sentencia de primera instancia: pág. 2 del archivo.
- Sentencia de segunda instancia: pág. 64 del archivo.
- Sentencia de casación de Corte Suprema: 77 del archivo.
- Sentencia de reemplazo de Corte Suprema: 145 del archivo.

FOJA: 891 .- .-

NOMENCLATURA : 1. [40]Sentencia
JUZGADO : Juzgado Civil de Santiago
CAUSA ROL : C-
CARATULADO : CONTRERAS/SERVIVCIOS AEREOS

Santiago, veinticuatro de Marzo de dos mil quince

VISTOS

A fojas 224 y 459 don Osvaldo Contreras Strauch, abogado, en representación de don José Luis Rojas Escobar, empleado y único pasajero sobreviviente; doña Doria Andrea Álvarez Benavente, educadora de párvulos; doña Catalina Ignacia Feliú Álvarez, estudiante; don Pablo Andrés Feliú Álvarez, Ingeniero Comercial; doña Francisca José Feliú Álvarez, estudiante; doña Daniela Andrea Feliú Álvarez, Ingeniera Electrónica, todos en representación de don Francisco Javier Feliú Mora, fallecido; doña María Florentina Muñoz Amaro, labores de casa; doña María José Baeza Muñoz, estudiante y don José Mauricio Baeza Muñoz, todos en representación de don José Bernardino Baeza Diocarets, todos domiciliados para estos efectos en calle Compañía Nº 1085 piso 10, Edificio Parlamento, Santiago, deduce demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios en contra de **Servicios Aéreos Aero Gala Ltda. o Southern Helicopters S.A.**, sociedad del giro de su denominación, representada indistintamente por don Arnoldo Manuel Leiva Soto, arquitecto, y don Alfred Gerlach Schrit, mecánico, todos domiciliados en calle Campos de deporte Nº 817, Ñuñoa y /o Dublé Almeyda Nº 1821, B. 407, Ñuñoa y/o Avenida Larraín Nº 7941, dep. 2, Hangar 9, La Reina o en Edificio 9, oficina 2, La Reina y/o en el caso del Sr. Gerlach, además en Villa Baviera, Parral, VI región; **Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A., luego Royal and Sun Alliance (Chile) Compañía de Seguros Generales S.A., y hoy RSA Seguros Chile S.A.**, sociedad del giro de su denominación, representada por su Gerente General don Ignacio Barriga

representada por su Secretario General Suplente Sr. Guillermo Novoa Alcalde, ambos domiciliados en calle Amunátegui N° 139, piso 7, Santiago; y al **Fisco de Chile**, representado por su Presidente don Carlos Mackenney Urzúa, ambos domiciliados en calle Agustinas N° 1687, Santiago, los tres últimos representados por el Consejo de Defensa del Estado.

Funda su demanda en que con fecha 21 de junio de 2005 los Sres. José Luis Rojas Escobar, José Bernardino Baeza Diocarets y Francisco Javier Feliú Mora, celebraron un contrato de transporte de pasajeros para un viaje desde la ciudad de Puerto Montt hasta la localidad de Chaitén, con la demandada Servicios Aéreos Aero Gala Limitada, en adelante Aerogala. Agrega que el día en cuestión, abordaron la aeronave Cessna U206G, Matrícula CC-CHL cuyo piloto o comandante era don Francisco Ipinza Salaberry.

Dice que a las 16:21 del citado día, la torre de control del Aeropuerto de Tepual de la ciudad de Puerto Montt, que depende de la Dirección General de Aeronáutica Civil, otorgó la autorización al piloto para que despegara en dirección a Chaitén, despegue que se efectuó sin mayores problemas, sin embargo el avión no arribó a su destino, toda vez que se estrelló frontalmente con un cerro que se encontraba fuera de su ruta, falleciendo todos sus ocupantes con excepción de don José Rojas Escobar, quien fue rescatado al día siguiente con graves lesiones.

Respecto de las condiciones bajo las cuales se autorizó el viaje, el Informe Final de la investigación N° 1388ES de la Dirección General de Aeronáutica Civil (D.G.A.C.) señala en sus hojas 18 y 19 que: “Las condiciones meteorológicas en Puerto Montt, la ruta y Chaitén estaban afectadas por una condición post frontal inestable, asociado a chubascos de lluvia y visibilidad restringida sobre los 2.000 pies, por formación de nubes sobre esa cota. El vuelo se llevó a cabo bajo la regla de vuelo visual, solicitando el piloto mantener 3.500 pies de altitud en la ruta.” Añade que según su propio informe, la D.G.A.C. autorizó el despegue de un avión para ser volado bajo “regla de vuelo visual” a una altitud de 3.500 pies, a pesar de que la ruta presentaba a lo menos nubosidad con “visibilidad restringida sobre los 2.000 pies”, es decir, autorizó al piloto, quien además no sabía volar por instrumentos, para efectuar un vuelo literalmente a ciegas, enfrentando el avión durante el trayecto, lo que en realidad era una tormenta de viento y lluvia, según relato del único sobreviviente don José Roias en hojas 16 y 17 de

Indica que el avión se salió de su ruta programada, lo que quedó explicado en la hoja 19 del Informe Final: “La trayectoria descrita por la aeronave, el día del accidente, no es coincidente con un vuelo directo entre las dos localidades a volar, observándose permanentemente cambios de dirección del avión piloteado por el señor Ipinza (Q.E.P.D.). La variación constante del rumbo se debería a que el piloto experimentó problemas de visibilidad en el vuelo visual, por la nubosidad reinante durante la ruta, producto de la meteorología post frontal inestable.” Agrega que según los dichos del único sobreviviente, el piloto sólo contaba con un mapa, que era prácticamente inútil en esas circunstancias, por cuanto no podía comparar los hitos geográficos con el contenido del mapa, atendido a que, por las nubes y la tormenta, no se veía ningún hito geográfico.

Manifiesta que a las 17 horas, de modo sorpresivo y brutal, apareció frente al avión un empinado cerro, a la altura del Golfo Comau, localidad de Ayacara, en Chiloé continental, frente al cual el piloto no alcanzó a hacer maniobra alguna para evitarlo, chocando frontalmente con él. Hace presente que producto del impacto, el avión perdió las alas y dio tumbos hasta quedar totalmente destrozado y suspendido en la gradiente del cerro, afirmado sólo en los árboles del lugar, que en cualquier momento podían ceder, haciendo que sufriera otra caída libre por la agreste pendiente, agravando las consecuencias del siniestro que ya, dolorosa y fatalmente se habían producido, falleciendo instantáneamente los pasajeros Sres. Baeza y Feliú, y tras una horrible agonía, cerca de las 21 horas, falleció el piloto Sr. Ipinza, al lado de don José Rojas Escobar.

Expresa que don José Rojas Escobar sobrevivió al accidente, quedando seriamente politraumatizado, con fracturas en ambas piernas, siendo la más grave la de la pierna izquierda, con fractura expuesta grave, tipo trece tibia y peroné, más siete costillas frontales y laterales fracturadas y heridas de diversa consideración en todo el cuerpo, con riesgo incluso de sufrir amputación de una de sus extremidades. Añade que atendido su lamentable estado, pasó la noche en las condiciones más adversas, a la intemperie, sobre la nieve, con un compañero de vuelo que yacía muerto inmediatamente a su lado, dos más que yacían en los asientos de más adelante, y sin poder moverse, sufriendo tremendos dolores físicos, producto de sus heridas y múltiples fracturas, y sufriendo una terrible angustia por la suerte que en

iniciaba una tarea de búsqueda y rescate que por lo avanzado de la hora, realmente se pudo empezar a ejecutar recién al día siguiente, para lo cual los rescatistas contaban con la valiosa ayuda del sistema automático de alarma de radio de la aeronave, que felizmente se activó con el choque. Agrega que recién a las 16 horas del día 22 de junio de 2005, los rescatistas de la Fuerza Aérea de Chile pudieron arribar al escarpado lugar de la tragedia, procediendo a sacar de los restos del avión a don José Rojas, quien fue trasladado en pésimas condiciones hasta el Hospital Base de Puerto Montt, comprobando en el lugar el fallecimiento de todos los demás ocupantes de la aeronave.

Tras los hechos, aclara, el único sobreviviente inició una lenta, dolorosa, complicada y carísima recuperación, la que se mantiene hasta el día de hoy ya que, hasta una fecha indeterminada, le corresponde seguir con el tratamiento hasta obtener el alta médica definitiva, dejándole las lesiones, graves secuelas permanentes, tanto de carácter físico como psicológico.

Sostiene que para el resto de los familiares de los pasajeros fallecidos, tan lamentables pérdidas les acarrearán una serie de trastornos tanto físicos como psicológicos que se mantienen hasta el día de hoy, a lo que se debe sumar la pérdida del principal sostén económico de cada familia. Además, añade que tan pronto les fue posible, el Sr. Rojas y sus familiares, así como los familiares de los pasajeros Sres. Baeza y Feliú, comenzaron a averiguar, por una parte las responsabilidades involucradas en el accidente de aviación, y por otra, la cobertura del seguro correspondiente para cobrarlo.

Expone que las gestiones destinadas a averiguar qué Compañía había asegurado a la aeronave, en virtud del seguro que deben mantener obligatoriamente todas las líneas aéreas que operan en Chile, y en todo el mundo, condujeron a determinar que Aerogala lo había contratado con la demandada Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A., luego Royal the Sun Alliance (Chile) Compañía de Seguros Generales S.A. y hoy RSA Seguros Chile S.A. Agrega que sólo después de intensas averiguaciones, se pudo determinar que de ese contrato de seguros da cuenta la póliza de "Casco Aéreo" N° 01885931 y el Endoso 0000001.

Explica que requerida la aludida aseguradora para que cursara el pago de lo que en derecho correspondía, para sorpresa de don José Rojas, esta le comunicó que no le pagaría nada en virtud del siniestro por el hecho de ser

los familiares de los fallecidos, no obtuvieron respuesta alguna, ni de Aerogala ni del asegurador.

Dice que paralelamente los demandantes solicitaron a las demandadas Junta de Aeronáutica Civil y la Dirección General de Aeronáutica Civil, que le informaran acerca de las pólizas contratadas por la Línea Aérea y que debían ser parte de la autorización para operar, obteniendo de ellas antecedentes mínimos, tales como quién fue el corredor de seguros y que las pólizas establecían como cobertura máxima por responsabilidad civil, hasta US\$ 60.000 por pasajero, que posteriormente había aumentado a US\$ 125.000 por medio de un endoso, estableciéndose también que la póliza contemplaba un seguro de accidentes personales por US\$ 300.000 por asiento de pasajero.

Señala que atendida la insólita respuesta dada a don José Luisa Rojas, por averiguaciones posteriores en la aseguradora se ha podido saber que ésta se habría negado al pago del siniestro, ignorándose los motivos de dicha determinación. Añade que extraoficialmente se ha escuchado que la razón que habría esgrimido la aseguradora para no indemnizar el siniestro, sería que el piloto o comandante del avión, no cumpliría con las horas de vuelo exigidas.

Indica que como resultado de las averiguaciones relacionadas con el seguro, la situación de hecho a que se enfrentan el Sr. Rojas y los familiares de las víctimas fatales del accidente, a pesar de ser los beneficiarios legales del seguro en cuanto esta protege a los pasajeros, es la siguiente:

- No han obtenido ni de la compañía aérea ni de la aseguradora demandada, ni copia de la póliza ni la denuncia del siniestro, ni de la eventual liquidación del siniestro que se hubiera practicado, ni de la determinación final de la aseguradora.

- La explicación extraoficial e informal que han obtenido respecto de las razones del no pago del seguro, consiste en que el asegurador sostendría que dicho seguro no cubriría el accidente por las siguientes razones:

- a) Que dicho seguro no cubriría a los sobrevivientes de un accidente aéreo, y que a pesar de las gravísimas lesiones experimentadas y el largo y todavía pendiente proceso de recuperación de don José Rojas, éste no tendría derecho a cobrar ni siquiera los gastos médicos.

- b) Que en cuanto a todos los afectados, además, la póliza no cubriría este accidente, porque al piloto de la aeronave le habrían faltado horas de vuelo

2. Controlar que los pilotos que se hagan cargo de la conducción de las aeronaves, cumplan con los requisitos necesarios, no solo para volar, sino para que la póliza de seguro que cubre a los pasajeros sea un instrumento eficaz de reparación, en conformidad al Código de Aeronáutica.

3. Advertir formalmente a la Dirección General de Aeronáutica Civil que cualquier piloto que condujera un avión de Aerogala debía contar con a lo menos 1.000 horas de vuelo, de acuerdo a la póliza.

Por otro lado, manifiesta, y volviendo al accidente mismo, las averiguaciones efectuadas en relación a las causas del accidente, han permitido reunir los siguientes antecedentes en relación a la Dirección General de Aeronáutica:

a) Que autorizó el despegue de un avión para ser volado bajo “regla de vuelo visual” a una altitud de 3500 pies, a pesar de que la ruta presentaba a lo menos nubosidad con “visibilidad restringida sobre los 2000 pies.”

b) Que dicha Dirección aceptó que emprendiera vuelo un avión que no solo no contaba con instrumental suficiente para enfrentar una situación de vuelo que impidiera el vuelo visual, como de hecho ocurrió y que, en cualquier caso, sería volado por un piloto que no sabía volar por instrumentos, es decir, aceptó que despegara un avión comercial con pasajeros, para que volara a ciegas.

Por eso se explica, que no obstante la gran tormenta por la que atravesaba la aeronave, el piloto Sr. Ipinza, que volaba el avión con continuos cambios de rumbo, evidentemente desorientado, se vio obligado a descender para buscar tal orientación por hitos geográficos, lo que quedó consignado en el informe final de la DGAC.

c) Que autorizó dicho despegue a pesar de que, además, se encontraba en la hora límite para alcanzar su puerto de destino en condiciones de vuelo visual y que ante cualquier dificultad, no sería capaz de llegar a tiempo.

d) Que a pesar de que los operadores del control de tráfico aéreo de Puerto Montt, en el Aeropuerto de El Tepual, que manejan un radar de largo alcance, y que en él podían advertir la zigzagueante trayectoria del avión, señal inequívoca de que estaba experimentando dificultades y que, peor aún, estaba iniciando una maniobra de descenso a ciegas, extremadamente riesgosa, nada hicieron para llamar la atención al piloto radialmente y ordenarle el retorno o conducirlo en su ruta: v

al efectuar el piloto un vuelo visual (VFR) entre nubes y cerros (condiciones meteorológicas de vuelo instrumental o IMC), perdiendo referencia con el terreno o el agua.” Agregando, bajo el acápite factores contribuyentes, que el piloto no tenía “...la habilitación de vuelo por instrumentos.” Añade que en el capítulo denominado como “Conclusiones”, bajo los puntos 3.3, 3.4 y 3.5 se señala que: “... las condiciones meteorológicas eran limitadas, con una situación post frontal inestable a lo largo de la ruta, lo que significó en la práctica que, a medida que se desarrolló el vuelo, las condiciones meteorológicas fueron empeorando, reduciendo la visibilidad hasta quedar sin ningún punto de referencia con el cual poder orientarse hasta el momento del accidente. Lo anterior queda de manifiesto con el peritaje efectuado a la traza radar para este vuelo el día del accidente. Al realizar el piloto un vuelo visual, en el transcurso de éste, quedó volando en condiciones meteorológicas instrumentales, sin tener la habilitación necesaria, lo que lo llevó a impactar en la ladera del cerro.”

Aclara que sus representados han sufrido grandes padecimientos morales y, en el caso de don José Rojas, además, padecimientos físicos que se mantienen hasta el día de hoy y que posiblemente duren toda su vida, debiendo seguir costosos y largos tratamientos, lo que ha debido asumir de su propio peculio, como asimismo y producto del accidente, mantiene a la fecha una fuerte deuda con diversas personas e instituciones por concepto de gastos médicos por un accidente que pudo ser evitado mediante una actuación diligente de la línea aérea y de la DGAC, sin siquiera haber obtenido, ni de la línea aérea ni de su asegurador, la más mínima asistencia ni indemnización.

Respecto del derecho, refiere que los hechos relacionados precedentemente, generan la responsabilidad civil de las demandadas – contractual o extracontractual, según se verá en cada caso- por los daños materiales y morales causados a los demandantes por la ocurrencia del siniestro aéreo y también la responsabilidad por falta de pago del seguro.

En cuanto al transportador aéreo Aerogala, expresa que le cabe responsabilidad civil, en primer lugar, a la empresa aérea que se obligó a efectuar el frustrado transporte de los pasajeros fallecidos y del único que sobrevivió, en su calidad de transportador aéreo. Agrega que la doctrina de la responsabilidad civil evoluciona hacia la tesis de que la responsabilidad civil

esta demandada, fundada primero en su responsabilidad contractual y, subsidiariamente, en la extracontractual.

I. Responsabilidad contractual de Aerogala

Sostiene que esta emana del simple hecho de que se trata del transportador aéreo en sendos contratos de pasaje aéreo, y que llevó a cabo el transporte con culpa grave y severa negligencia, no llegando a su fin y terminando en un accidente aéreo de las más penosas consecuencias. Añade que específicamente le reprochan:

- i. No haber terminado de efectuar el transporte aéreo de pasajeros contratado, y, por el contrario, interrumpido dicho transporte en forma fatal, con el avión estrellado en contra de una montaña, fuera de su ruta, ocasionando la muerte de sus pasajeros don José Baeza y don Francisco Feliú, y dejando gravemente herido a don José Rojas, único sobreviviente, con secuelas físicas y psicológicas para toda la vida y todo su equipaje perdido.
- ii. Efectuar el transporte en una aeronave que no cumplía con los estándares de seguridad para la aeronavegación, con su instrumental de vuelo plenamente operativo; y, según se ha alegado, pilotada por una persona que no habría contado con la experiencia previa y la necesaria idoneidad profesional.
- iii. No verificar que la aeronave estuviera apta para iniciar la operación de vuelo.
- iv. No recabar o no hacer caso de los informes meteorológicos de la ruta, que eran desfavorables ni haber suspendido la realización del vuelo sobre la base de ellos.
- v. Realizar el vuelo en dichas condiciones precarias, a una hora tan tardía que era más que probable que el avión no arribaría a destino con la luz solar suficiente para el aterrizaje, y
- vi. En definitiva no dar cumplimiento a su obligación de adoptar, antes y durante el vuelo, las medidas necesarias para la seguridad de la aeronave, de los pasajeros y de la carga, lo que se tradujo en que el viaje no se terminara de ejecutar, terminando en un accidente fatal.

Expone que tratándose de una obligación de hacer, malamente emprendida y en todo caso no terminada, solicita directamente la indemnización de “los perjuicios resultantes de la infracción del contrato”.

comandante de la nave, Sr. Ipinza, cita los artículos 65 y 67 de dicho código, explicando que ninguna de las obligaciones fue debidamente cumplida por el comandante de la nave, agravándose la situación si se tiene en cuenta que el comandante tiene la facultad de no iniciar o interrumpir el vuelo cuando a su juicio esté en peligro la seguridad del mismo, tal como expresa el artículo 68 del Código Aeronáutico. Añade que el Sr. Ipinza (Q.E.P.D.) en atención a la hora en que estaba despegando, la duración del vuelo y la evidente necesidad de tener que desarrollar el vuelo mediante navegación instrumental, para la que no estaba habilitado, sumado al hecho de que las condiciones climáticas se mostraban adversas, usando una mediana prudencia y diligencia, debió haber suspendido el vuelo, cosa que no hizo, con las trágicas consecuencias conocidas.

Prevía cita del artículo 1545 del Código Civil, y artículo 171 del Código Aeronáutico, explica que queda absolutamente claro que concurren todos los requisitos que la ley contempla para hacer civilmente responsable a Aerogala por vía contractual, ya que:

- a) Hay un incumplimiento de contrato de transporte aéreo, o más específicamente un cumplimiento en extremo negligente, imperfecto, deficiente y dañino, que no llegó a su término establecido, sino que devino en tragedia.
- b) Ese incumplimiento es imputable a Aerogala.
- c) El incumplimiento causó daños y perjuicios, y
- d) Existe una relación de causalidad entre el incumplimiento de la línea aérea demandada y los perjuicios ocasionados.

Enfatiza que en este caso no resulta exigible ejercitar la acción de responsabilidad contractual conjuntamente con la solicitud de cumplimiento o resolución del contrato, porque las obligaciones incumplidas son de hacer y se rigen por la norma del artículo 1553 del Código Civil y particularmente por lo señalado en su numeral 3º y además, porque es evidente que el contrato de transporte no podrá cumplirse en naturaleza y su resolución es de toda evidencia inconducente, porque fue el accidente mismo el que se encargó de terminarlo, fatal e irremediamente. No obstante, agrega, para el hipotético e improbable caso de que el tribunal estimare aplicable la norma contenida en el artículo 1489 del Código Civil, subsidiariamente solicita el cumplimiento del contrato por equivalencia, ya que es de toda evidencia que

* Que el piloto emprendió vuelo bajo condición de vuelo visual, planeando navegar a 3500 pies de altitud, en circunstancias que las condiciones meteorológicas eran absolutamente adversas y que a más de 2000 pies de altitud no tendría visibilidad o una visibilidad restringida, es decir, despegó para volar a ciegas hacia su destino.

* Que como resultado de lo anterior, a poco andar, efectivamente perdió toda visibilidad, lo que produjo la consecuencia de que el piloto perdiera noción de su ubicación, lo que lo indujo, primero a cambiar varias veces de dirección y luego, a la fatal decisión de efectuar un arriesgado descenso de altitud a ciegas, para tratar bajar del techo de nubes y encontrar hitos geográficos por vía visual, lo que lo llevó a estrellar la aeronave violentamente con un cerro situado fuera de su ruta directa.

* Que las referidas condiciones meteorológicas en el aeropuerto “El Tepual” al momento del despegue, no eran las idóneas para que un piloto como el Sr. Ipinza Salaberry efectuara el vuelo, quien no sabía y por tanto, carecía de autorización para volar por instrumentos. Añade que los datos meteorológicos eran conocidos o debían ser conocidos, no sólo por el personal del aeropuerto sino también por el piloto.

* Despegar en esas condiciones fue un acto de gravísima negligencia, y permitirle despegar también, debiendo considerarse además, que la aeronave despegó apenas unos minutos antes de que, por lo avanzado de la hora, expirara el lapso de tiempo en que se podía efectuar un vuelo visual. En efecto, agrega, el vuelo estaba programado para durar una hora aproximadamente, si no experimentaba ningún contratiempo ni demora, y debía terminar, necesariamente, justo a la hora en que debía navegarse por vuelo instrumental, para el cual el piloto no estaba habilitado.

* Además, la empresa aérea ha mantenido una actitud de brutal despreocupación e indiferencia por la suerte de las víctimas del accidente, desde que no ha hecho absolutamente nada para aliviar su dolor ni material ni moralmente, y ni siquiera se ha preocupado de ejercer en beneficio de las víctimas, el cobro del seguro aéreo del avión.

Asimismo, solicita que la línea aérea, en virtud de lo que dispone el artículo 148 del Código Aeronáutico, sea condenada a pagar la suma de pesos moneda nacional a que equivalgan 40 Unidades de Fomento por concepto del equipaje de cada uno de los pasajeros que se perdió totalmente en el

derecho, no se diera lugar a la demanda por responsabilidad contractual impetrada, demanda subsidiariamente al transportador aéreo Servicios Aéreos Aerogala Ltda. o Southern Helicopters S.A. por su responsabilidad civil extracontractual en los hechos, responsabilidad que está regulada en el Código Civil, en los hechos materia de esta causa, tanto por el hecho propio con por su responsabilidad vicaria por el hecho de uno de sus dependientes, del cual debe responder jurídicamente.

Previas citas de los artículos 2314, 2329 y 2322 del Código Civil y artículo 171 del Código Aeronáutico, indica que queda claro que Aerogala es responsable de los ilícitos propios y también de los que cometió su dependiente, el piloto de la aeronave accidentada, toda vez que Aerogala no podía ignorar que el piloto de la aeronave, Sr. Francisco Ipinza Salaberry, carecía de autorización para volar por instrumentos, y que tanto las condiciones climáticas como asimismo por la hora en que aquél comenzó y su duración, sería altamente probable, sino derechamente evitable y necesario, que el piloto requiriera guiarse por instrumentos, siéndole imposible el vuelo por referencia visual.

En mérito de las circunstancias antes descritas, manifiesta, el transportador, además representado por la persona del comandante y piloto de la aeronave, debió, necesaria e ineludiblemente, haber suspendido o cancelado el viaje por razones de seguridad, tal y como lo dispone el inciso 2º del artículo 127 del Código Aeronáutico, cuestión que no hizo, actuando negligentemente.

Cita el artículo 65 del Código Aeronáutico y hace presente que:

* Aerogala responde también porque el piloto no suspendió el vuelo, como correspondía, adoptando la medida prudente y que era necesaria para la seguridad de la aeronave, de los pasajeros y de la carga, ante la fuerza del temporal que enfrentaba, que era volver al aeropuerto de partida. Aclara que los pilotos de aviones de línea, sujetos además a horarios, adoptan habitualmente la decisión de cancelar o abortar el vuelo o una maniobra de despegue o aterrizaje que se presenta riesgosa.

* Responde de la conducta del piloto en cuanto éste emprendió el vuelo a una hora límite.

*Por último, estando en el aire en medio de una cerrazón de nubes, sin posibilidad de usar instrumentos que le permitieran conocer su posición, el

aeródromo más cercano, siendo la decisión de volar a una menor altitud que el hito geográfico más alto, sumado al hecho de no pedir orientación radial, fue una negligencia inexcusable e inexplicable que ayudó en gran manera al acaecimiento del siniestro. Añade que las conductas anteriormente reseñadas son la causa directa del evento dañoso injusto, que ocasionó los daños y perjuicios que sus representados demandan, por lo montos y según los capítulos que se indican en la conclusión de esta demanda.

III. Responsabilidad de la Dirección de Aeronáutica Civil.

Refiere que demandan a la DGAC por su responsabilidad extracontractual por falta de servicio en el acaecimiento del accidente de aviación materia de autos, desde que dicho organismo incurrió culpablemente en una serie de acciones y omisiones que permitieron que sucediera el siniestro de autos, porque fue esta demandada la que confirió la autorización para que la aeronave Cessna U206G, matrícula CC-CHL emprendiera el vuelo, orden que nunca debió dar, por cuanto, en primer término los operadores de vuelo de la Dirección conocían perfectamente las condiciones meteorológicas en las cuales habría de desarrollarse el vuelo, las que, a todas luces, no eran aptas para ello y también estaban enteradas de la falta de aptitud del piloto para efectuar un vuelo visual.

Alega que dada la luz y la hora en que comenzaba el vuelo, y las condiciones meteorológicas, los funcionarios de la Dirección encargados del control aéreo del aeropuerto “El Tepual” jamás debieron dar la autorización para decolar, porque el avión despegaba al límite de la hora en que pudiera haber aterrizado bajo operación visual en el aeropuerto de destino, sino experimentaba cualquier contratiempo. Agrega que tuvo contratiempos y, como se sabe, no llegó a destino, pero con tales contratiempos y demoras, tampoco habría llegado a destino en condiciones de seguridad, aunque no se hubiese previamente estrellado. Y sin contratiempo alguno, tampoco habría llegado en condiciones de seguridad bajo un sistema de vuelo visual, porque habría llegado a Chaitén prácticamente sin luz.

En efecto, sostiene, consta del tantas veces aludido Informe Final del accidente, elaborado por la propia DGAC, que el avión despegó del aeropuerto “El Tepual” en Puerto Montt, en dirección a Chaitén, situado a 91 millas náuticas más al Sur (página 16) a las 16. 21 horas del día 21 de junio

referencia horaria-astronómica mundial "Time and Date" refiere que ese día el sol se puso el Puerto Montt a las 17,29, es decir, 1 hora y 8 minutos después del despegue del avión.

Ahora bien, explica, Chaitén de acuerdo al Informe antes dicho se encuentra situada a 91 millas náuticas al sur del aeropuerto de El Tepual, es decir, a 164 kilómetros, pegado a la cordillera, es decir, al oriente; hacia el norte, a la misma distancia, se encuentra Valdivia, más pero más hacia el poniente, en la costa. Agrega que mientras más al oriente esté situado un punto geográfico, oscurecerá antes, y mientras más al poniente, después, por lo que ese día en Valdivia el sol se puso las 17,35, es decir, seis minutos después que en Puerto Montt, por lo que en Chaitén el sol se habría puesto seis minutos más temprano, (si estuviese ubicada en la misma longitud poniente que Valdivia) pero como está más hacia el oriente, debió haberse puesto aún antes, alrededor de las 17,20 hrs (a título de referencia, en Punta Arenas, situada mucho más al sur, el sol se puso ese día a las 16,31 hrs)

Hace presente que según consta en el informe final, el vuelo iba a durar una hora, que en Chaitén se encontraba nublado, con nubes a 540 metros (1.700 pies), que el avión decoló con el plan de navegar a 3.500 pies y que el sol se pondría en Chaitén a las 17,20 horas, llega a la conclusión de que, si no experimentaba el menor contratiempo, el avión llegaría al aeródromo de Chaitén, situado en la penumbra por la puesta de sol y el techo de nubes que lo cubría, y además que el piloto, que no sabía pilotar por instrumentos volaba con referencia visual, y tendría que bajar a ciegas para buscar el aeropuerto, cercado por elevados cerros al oriente y por la orilla del mar, al poniente, por lo que un vuelo realizado en estas condiciones era simplemente una locura, constituyendo un acto de la más extrema negligencia, que la autoridad aeronáutica haya autorizado su realización.

Dice que los operadores de toda aeronave, antes de permitírsele despegar de un aeropuerto o aeródromo, deben consignar quienes serán los integrantes de la tripulación, la individualización de los pasajeros, la ruta que se seguirá, la altitud, velocidad y el punto de destino, bastando que la DGAC hubiese ejercido el más somero examen de los antecedentes para no haber permitido el despegue.

Señala que a las anteriores negligencias debe sumarse que habría bastado una simple observación en el radar de largo alcance existente en el

que utilizaría, señales inequívocas de que el piloto había perdido su orientación y/o se encontraba en serias dificultades, circunstancia que quedó grabada en sus registros, en el Anexo F del informe de la DGAC. Añade que ante estas evidencias, dichos controladores debieron inmediatamente y sin más, haberle impartido al Sr. Ipinza las instrucciones que le habrían permitido enmendar su ruta o, mejor aún, ordenarle regresar al aeropuerto de origen, cuestión que no hicieron.

Indica que además de lo dicho, debe agregarse el hecho de que es obligación de dicha repartición demandada, velar porque los elementos de seguridad y de aeronavegabilidad del avión siniestrado, sean compatibles con el tipo de vuelo a desarrollar, estando más que claro que no hizo nada. Sumándose a ello, que en el plan de vuelo (anexo B del informe final) constan los elementos de seguridad que llevaba la aeronave: "Handy VHF-FM 144.000 MHz" (aparato de radio portátil) "Chalecos salvavidas para c/u de los ocupantes."

Hace presente que tampoco hay constancia de que la DGAC se haya ocupado de verificar si el vuelo se realizaba en cumplimiento de las condiciones de la póliza de seguros que le había remitido a la Junta de Aeronáutica Civil, no resultando aceptable que la Dirección General de Aeronáutica Civil esperara que fueran los propios pasajeros quienes verificaran antes de subir a un avión si la respectiva póliza los protege, porque para su resguardo es que existe la autoridad aeronáutica.

Manifiesta que la conjunción de todas estas acciones y omisiones negligentes de la Dirección, permitió que se produjera un accidente que pudo y debió ser evitado, el cual no ha sido indemnizado a los afectados ni por la línea aérea ni por la compañía de seguros, todo lo cual genera la responsabilidad del Estado por falta de servicio, la cual le causó a sus representados los daños o perjuicios cuyo resarcimiento se solicita en este libelo.

En lo referente a los fundamentos de derecho cita los artículos 3 de la Ley Nº 16.752 de fijó la organización y funciones y establece las disposiciones generales que rigen a la Dirección General de Aeronáutica Civil, letra d); artículo 1, 7 letras j) y f), 24 letras a), h), g) del Decreto 222 del Ministerio de Defensa Nacional; artículos 11, 83, 84 Y 98 del Código Aeronáutico y artículo 14 del DFL 241 del Ministerio de Hacienda.

que es un seguro obligatorio y de origen legal, fijándose sus características y finalidades por la Junta de Aeronáutica Civil, por Resolución Exenta Nº 2469 de 16 de mayo de 2000.

Aclara que le empresa de aviación comercial Aerogala contrató dicho seguro en beneficio de sus pasajeros (y de terceros en la superficie), ante la Compañía de Seguros Cruz del Sur S.A., la que al efecto emitió la póliza Nº 01885931 de fecha 28 de abril de 2005, con vigencia desde el día anterior, 27 de abril de 2005 y hasta el 26 de abril de 2006. Agrega que dicha póliza cubre Casco Aéreo (en beneficio de la propia línea aérea), responsabilidad civil a terceros (excluyendo pasajeros y tripulación), responsabilidad civil a pasajeros, ambas por US\$71.000 y accidentes personales por asiento por la suma de US\$300.000 para cada asiento de pasajero y US\$60.000 por la tripulación, rigiendo además en la póliza, diversas cláusulas especiales, entre las cuales destaca la Cláusula AV-72 sobre “derechos de terceras partes” y que la cobertura de accidentes personales estaría regida por la póliza inscrita en la SVS bajo el Código 1 92 026, en tanto que la de responsabilidad civil por la póliza inscrita en la SVS bajo el Código POL 1 92 034.

Expresa que con posterioridad a su emisión, a requerimiento de la Junta de Aeronáutica Civil, el 11 de mayo de 2005, pero con vigencia a contar del 3 de mayo de 2005 y hasta la expiración de la póliza, la aseguradora emitió el Endoso Nº 001, aumentando la cobertura por responsabilidad civil a la suma de US\$125.000. Añade que por el gravísimo accidente que causó la muerte de dos pasajeros y lesiones con incapacidad permanente para un tercero, por todos los cuales demanda, la compañía aseguradora no ha pagado absolutamente nada ni por concepto de responsabilidad civil ni por accidentes personales.

Analiza las responsabilidades emanadas de la falta de pago del seguro legal obligatorio aeronáutico, sosteniendo que a la fecha del accidente, los pasajeros del avión siniestrado estaban cubiertos por una póliza de seguro emitida por la demandada, que cubría la responsabilidad civil legal de la aerolínea hacia los pasajeros, por la suma de US\$125.000 y el riesgo de accidentes personales por asiento de pasajero por la suma de US\$ 300.000 por cada uno de ellos. Agrega que pese a que la única gestión efectuada por la aerolínea fue presentar el reclamo de indemnización mediante el aviso del siniestro a la aseguradora, y a todos los esfuerzos de sus representados, la

Refiere que si fuere verdad lo que la compañía aseguradora alega para fundar su negativa a pagar el seguro, en cuanto a la circunstancia de que el piloto no tendría el número de horas de vuelo que especifica la póliza, lo que habrá de dilucidarse es si dicha excusa es inoponible a los pasajeros, atendido a que, por su naturaleza, este es un seguro legal en beneficio de terceros ajenos a la contratación. Añade que si dicha excusa es verídica, podrá valer para que el asegurador se niegue a indemnizar el valor del avión a la línea aérea, pero de ninguna manera a los terceros beneficiarios de las coberturas del seguro legal establecido para los pasajeros.

Expone que si la autoridad pública ha autorizado la operación de un avión de pasajeros sobre la base de una póliza que cubre la responsabilidad legal establecida en el Código Aeronáutico y de los accidentes personales que sufran los pasajeros, no se puede exigir a los propios pasajeros que sean ellos quienes, antes de abordar un avión, exijan que se les compruebe la concurrencia de los probables requisitos de eficacia de la póliza del avión, por lo que siendo así, la aseguradora carecía y carece de justa causa para negar el pago del siniestro, tanto al único sobreviviente del accidente y sus familiares, como a todos los herederos de los otros ocupantes del avión, perjudicados por el accidente.

b. Responsabilidad del Aerogala por el no pago del seguro.

Explica que también tiene responsabilidad por el no pago del referido seguro la compañía de aviación comercial Aerogala, al igual que en lo referente a la ocurrencia del accidente, se trata de una responsabilidad que puede ser catalogada, en relación a los pasajeros, como un incumplimiento contractual implícito, y como tal se persigue, pero cuya desatención y sus perniciosos efectos para éstos, lo que también cae dentro del plano de la responsabilidad extracontractual, la que se invoca subsidiariamente. En cuanto a su fuente, agrega, la responsabilidad de Aerogala surge de dos conceptos distintos, el primero es no haber hecho lo que debía para facilitar el cobro del seguro, para que éste operara en beneficio de los pasajeros o sus deudos, y el segundo es que su responsabilidad deriva de su obligación de haber cumplido, en beneficio de sus pasajeros, con todas las condiciones de la cobertura que había contratado, relativas a la aeronave, el piloto, a las condiciones de operación y de vuelo. al reclamo del siniestro y su

Por la falta de pago del seguro a las víctimas o a sus deudos, demandan también a la Junta de Aeronáutica Civil por su responsabilidad extracontractual por falta de servicio, la que se origina en que dicha institución no ha cumplido con la mínima diligencia necesaria para resguardar y haber controlado que la póliza de seguro que cubre a los pasajeros fuera un instrumento eficaz de reparación, en conformidad al Código Aeronáutico, a lo dispuesto en el artículo 1º Decreto Ley Nº 2564 de 1979 que regula la aviación comercial y a lo establecido en su propia resolución exenta Nº 2469 de fecha 16 de mayo de 2000. Añade que en el caso materia de autos, si bien existe una póliza, ésta no se ha hecho efectiva por el transportador aéreo, no pagando el asegurador ni un peso por cuenta de dicho seguro, aduciendo como excusa que el piloto de la aeronave no habría tenido un número mínimo de horas de vuelo que exigiría la póliza, lo que conduce a la conclusión de que si no se ha pagado ni se pagare el seguro, no se estaría dando adecuado cumplimiento a la norma establecida en el art. 1º del DL 2564 del año 1979, norma legal que establece la obligación de que las líneas aéreas cuenten con un seguro en beneficio de sus pasajeros.

Dice que en base a lo anterior, se infiere que es labor de la Junta determinar los requisitos que deben cumplir los referidos seguros y controlar que no se hagan inoperantes por condiciones restrictivas de la póliza que hagan ilusoria la protección de los pasajeros, porque de nada sirve que determine que una línea aérea contrate un seguro, si no se preocupa de que éste sea idóneo a la finalidad con que lo ha establecido la ley, que es, precisamente indemnizar a los pasajeros o a sus deudos.

En lo tocante al seguro señala que por Resolución contenida en el Ordinario Nº 393 de fecha 12 de mayo de 2005, la Junta Nacional de Aeronáutica Civil le comunicó a la Dirección General de Aeronáutica Civil que: “De conformidad a lo dispuesto en el Art. 1º del Decreto Ley 2.564/79, la Junta de Aeronáutica Civil certifica que el seguro de responsabilidad civil por daños a terceros y asiento de pasajeros (5 asientos) correspondiente al avión Cessna U206G, matrícula CC-CHL, perteneciente a la empresa 2servicios Aéreos Gala”, cumple con los requisitos exigidos por este organismo en la Resolución Exenta 2469 de 15 de mayo de 2000.” Siendo la vigencia de dicho seguro hasta el 26 de abril de 2006.

eficacia se niega ahora, certificando que dicho seguro cumple con los requisitos exigidos por este organismo.

Hace presente que las obligaciones que la ley impone a los organismos del Estado en beneficio del público, no están concebidas para ser cumplidas con meras apariencias formales, sino que mediante mecanismos de efectiva protección, siendo un deber sustancial de la Junta de Aeronáutica, y no uno meramente formal, impedir que por obra de condiciones restrictivas (o exclusiones) se pueda dar el absurdo de que sus representados no puedan cobrar el seguro so pretexto que el piloto que se hizo cargo de la conducción de la aeronave de Aerogala haya tenido menos de 1.000 horas de vuelo de experiencia, que la aerolínea no haga nada para cobrarlo y que se impida a los afectados exigir su pago.

Manifiesta que si el seguro no indemniza a los afectados o a sus deudos, quiere decir entonces, que la Junta demanda se contentó con comprobar la mera existencia de un seguro, un mero papel, sin preocuparse de su contenido y sus limitaciones.

d. Responsabilidad de la Dirección General de Aeronáutica en la falta de pago del seguro.

Aclara que también la D.G.A.C. tiene responsabilidad extracontractual por falta de servicio en la falta de pago del seguro, en su calidad de organismo controlador del tránsito aéreo, con o sin advertencia de la Junta, debía revisar la póliza emitida e impedir por todos los medios que operaran en perjuicio de los pasajeros, exclusiones de cobertura que éstos no están en situación de controlar, pero que sólo a ellos les puede afectar, y justamente en el momento en que necesitan que el seguro funcione, es decir, la Dirección debía velar, ya sea porque cualquier piloto que condujera el avión de Aerogala cumpliera con todos los requisitos exigidos en la póliza o que ésta no estableciera excepciones de cobertura que los pasajeros no pueden controlar, siendo un hecho que no hizo ni lo uno ni lo otro.

Sostiene que en el caso de que se decida que la póliza contiene una exclusión de cobertura de la aeronave o que el piloto de la misma no cumplían, que es aplicable y válida para liberar a la Compañía de Seguros de su obligación de indemnizar a los pasajeros y/o a sus deudos, la Dirección no pudo haberse desentendido, con absoluta negligencia, de su obligación de

personal se haya ocupado de verificar si el vuelo se realizaba en cumplimiento de las condiciones de la póliza de seguros que le había remitido la Junta de Aeronáutica Civil.

En lo referente a los fundamentos de derecho por los cuales se hace efectiva la responsabilidad civil por falta de servicio, en contra de la Junta de Aeronáutica Civil y de la Dirección General de Aeronáutica Civil, cita los artículos 41 y 42 del D.F.L. 11/19.653 de 17 de noviembre de 2011, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley Nº 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, así como doctrina y jurisprudencia, agregando que para el evento de que este tribunal estimare que no procede condenar a la Junta de Aeronáutica Civil y/o a la Dirección General de Aeronáutica Civil en mérito de la responsabilidad objetiva, las demanda, en subsidio, por su responsabilidad civil extracontractual.

En cuanto a la pluralidad de acciones deducidas, y de las acciones que se deducen en el carácter de principales unas y subsidiarias otras, expresa que ello es plenamente procedente, a la luz de lo dispuesto en los artículos 17 y 18 del Código de Procedimiento Civil. Añade que también es procedente en cuanto a la pluralidad de demandantes y demandados, y a las acciones que se ejercen en contra de estos últimos.

Expone que otro punto de derecho es los daños denominados como “por repercusión o rebote”, ya que aquí demandan indemnización, también, perjudicados de esa naturaleza jurídica. Agrega que el daño por repercusión o por rebote se presenta y plantea principalmente en casos de lesiones o de muerte de la víctima inicial, dado que junto al obvio perjuicio que sufre el directamente lesionado o fallecido, acontece que su cónyuge, hijos y los otros sujetos que de él dependen o que con él se relacionan, se ven perjudicados moral y patrimonialmente, encontrándonos en presencia de dos víctimas, de dos acciones, pero de un solo hecho dañoso. Agrega que un problema a dilucidar en este tipo de daño por rebote, es el determinar quienes son los directamente afectados por el hecho dañoso, por cuanto podría elaborarse una cadena interminable de titulares de la acción indemnizatoria.

Refiere que para solucionar este aparente problema, la doctrina señala dos principios que determinan quienes son los titulares de la acción

afín a la moral y a las buenas costumbres, excluyéndose cualquier tipo de situaciones ilícitas o inmorales.

Este punto, explica, de interés afín con la moral y las buenas costumbres, cobra especial relevancia en el caso de autos, por cuanto tanto la doctrina como la jurisprudencia, sea nacional o comparada, hace largo tiempo que están contestes en cuanto a que está habilitada para ejercer la acción indemnizatoria la pareja no relacionada por vínculo matrimonial con la víctima del ilícito, Es decir, añade, la pareja conviviente del afectado puede ejercer la acción indemnizatoria encaminada a obtener el resarcimiento de los perjuicios que el ilícito civil le ha ocasionado, por lo que en el presente caso, esa acción es la que ejerce doña María Florentina Muñoz Amaro, conviviente por largos años de don José Bernardino Baeza Diocarets (Q.E.P.D.), con quien tuvo dos hijos, ambos menores de edad a esta fecha, doña María José y don José Mauricio, ambos Baeza Muñoz.

Dice que determinado de manera abstracta quienes pueden ejercer la acción en comento, queda especificar quienes, en definitiva, son los llamados a ejercerla, para lo cual se debe separar el daño patrimonial del extrapatrimonial, esto es, quienes fueron dañados en su esfera patrimonial y quienes en el ámbito espiritual o moral.

En cuanto al daño patrimonial, señala que existe un primer grupo de personas que son fácilmente identificables desde el momento en que se trata de aquéllos a los que la persona siniestrada les debe alimentos, ya sea por disposición de la ley o espontáneamente, ya en virtud de una sentencia judicial, siendo el caso más claro, los hijos menores de edad y las cónyuge y la pareja sobreviviente. Agrega que en esta categoría caben los hijos de los fallecidos don José Bernardino Baeza Diocarets y Francisco Javier Feliú Mora, esto es, los menores Catalina Feliú Álvarez, María José Baeza Muñoz y José Mauricio Baeza Muñoz.

Indica que un segundo grupo identificable dentro de quienes experimentan patrimonialmente los efectos del ilícito civil, está configurado por las víctimas que, no obstante no tener derecho a pedir alimentos, vivían a expensas de la víctima principal y su desaparición les causa la pérdida de su fuente de sustento de la que habitualmente gozaban, este es el caso de doña María Florentina Muñoz Amaro, conviviente don José Bernardino Baeza Diocarets.

coexistencia del daño principal y el del rebote, lo que se traduce en que ambos deben y puede, ser indemnizados por los agentes que concurrieron y causaron el perjuicio.

IV. En cuanto a la demanda deducida contra el Fisco.

Manifiesta que se demanda al Fisco de Chile, por cuanto es esta persona jurídica quien responde patrimonialmente por la D.G.A.C. y la Junta de Aeronáutica Civil, que son órganos de la Administración del Estado.

VI. Casos de solidaridad.

Expresa que una de las fuentes de la solidaridad es la ley, la que se recoge en el artículo 2317 del Código Civil, existiendo en primer término, solidaridad entre las demandadas Aerogala y la Dirección General de Aeronáutica Civil en cuanto ambas participaron y/o concurrieron a la materialización del ilícito civil, la generación del accidente de aviación que produjo la muerte de dos pasajeros y las gravísimas e invalidantes lesiones sufridas por el único que sobrevivió. La primera, añade, en atención a la realización de un vuelo objetivamente muy riesgoso, en un avión insuficientemente equipado para afrontar condiciones de vuelo por instrumentos y a cargo de un piloto sin preparación necesaria y que desafió condiciones de extremo peligro en vez de haberlos evitado. La segunda, por haber permitido la realización de este vuelo más que riesgoso, en tales condiciones y no haber instruido al piloto a cancelarlo cuando advirtió que se encontraba en serias dificultades.

Refiere que el segundo caso de solidaridad por los perjuicios causados, se da entre la contratante del seguro Aerogala, de quien está llamada por ley a calificar la suficiencia del seguro, esto es la Junta de Aeronáutica Civil y de quien debía preocuparse que el seguro se hiciera aplicable aplicable en el caso concreto, es decir, la D.G.A.C. Agrega que si en definitiva esta magistratura condena a la aseguradora a hacer efectivo el íntegro pago del seguro, desaparece la responsabilidad de la JNAC y de la DGAC. Por el contrario, aclara, en caso de estimarse que no procede el pago del seguro, o bien sólo una parte de aquél, Aerogala, la JNAC y la DGAC, son solidariamente responsables del total de su importe o de aquella parte que no solucione el seguro.

Este actor fue el único sobreviviente del accidente aéreo, manteniéndose consciente desde el mismo momento de la colisión, al lado de los dos pasajeros que murieron instantáneamente y durante todo el tiempo que estuvo politraumatizado y con varias fracturas graves, dentro de la cabina del avión, que pendía de unos árboles, en la aguda pendiente de un cerro, sin poder moverse, con hambre, sed y angustiado ante la posibilidad de que el avión se despeñara de la inestable situación en que se encontraba suspendido, y temiendo además, no ser rescatado y oportunamente, con vida. Añade que le tocó presenciar la muerte de la otra persona que sobrevivió al impacto, el piloto Sr. Ipinza, quien murió a su lado alrededor de las 21 horas, tras una horrible agonía y sin que este demandante pudiera hacer algo por aliviar de manera alguna, los padecimientos del piloto.

Sostiene que tras ser rescatado, don José Rojas ha debido sobrellevar una compleja situación médica, en continuos tratamientos, exámenes múltiples, uso constante de farmacopea, todos los cuales, recién ahora le estás permitiendo poder desplazarse aunque dificultosamente, quedando en definitiva con incapacidad permanente. Agrega que en el ámbito laboral ha debido experimentar la pérdida de remuneraciones que podría haber percibido, de haber podido trabajar normalmente y ha perdido la aptitud para poder hacerlo con siquiera un atisbo de normalidad en el futuro.

Además, en el plano patrimonial, explica, en atención a que las demandadas no le han aportado nada, ha debido solventar de su propio peculio todos y cada uno de los gastos necesarios, hasta ahora, para tener una recuperación muy lenta, por lo que demandada las siguientes cantidades:

a) Por daño emergente:

a.1 La suma de \$30.000.000 que corresponde al resarcimiento de todos los gastos médicos y, en general, de todos aquellos relativos a la prestación de servicios médicos y kinesiológicos, en que este demandante ha debido incurrir para recuperar su salud y parte de su movilidad, o aquella cantidad, menor o mayor, que se acredite durante la etapa procesal pertinente, y

a.2 40 Unidades de Fomento por la pérdida de su equipaje, que es una indemnización de carácter legal.

b) Por lucro cesante: corresponde a todas las diferencias que se han producido entre las remuneraciones que ha debido percibir en su trabajo

recuperación que aún le queda por soportar, las constantes dificultades de desplazamiento y aún para desarrollar hasta las más mínimas tareas cotidianas, la angustia de ver un futuro muy poco promisorio tanto en lo laboral como en sus relaciones familiares y sociales. Además, hasta el día de hoy sigue con graves repercusiones psicológicas, producidas por la tragedia que le tocó vivir, que difícilmente olvidará.

d) Por concepto de seguro: la suma equivalente a US\$ 125.000 por concepto de seguro de responsabilidad civil y el equivalente a US\$300.000 por concepto del seguro de accidentes personales (asiento de pasajeros) que contempla la póliza.

2. Perjuicios por la muerte del pasajero don Francisco Javier Feliú Álvarez.

Expone que por la muerte de este pasajero, experimentan perjuicios las siguientes personas, según los fundamentos que se indican:

a) Doña Doria Andrea Álvarez Benavente, quien es su cónyuge sobreviviente, debiendo hacer frente al sustento de su familia, tratando a la vez de sobrellevar y sobreponerse a la terrible situación que le produjo tan irreparable pérdida, comenzando a mediados del año 2007, a tener colapsos y ya el cuerpo no le respondía, teniendo que asumir y ser el soporte afectivo y económico de la familia, en particular de su hija menor de edad, Catalina Ignacia.

Dice que su desempeño como Educadora de Párvulos en la Escuela Luz del Corcovado en Chaitén sufrió serios reparos y, alumnos y apoderados, notando su aflicción y deterioro, tuvieron que solicitarle que tomara un descanso, ya que lo necesitaba de manera urgente. Añade que su personalidad mutó desde una cierta fortaleza inicial a padecer serios trastornos de personalidad, ocurriendo episodios recurrentes de depresión, que la hacen desempeñarse en su trabajo de manera muy dificultosa.

Señala que doña Doria no sólo perdió a su cónyuge, su compañero de toda la vida, sino que además al padre de sus hijos Catalina Ignacia, Pablo Andrés, Francisca José y Daniela Andrea, todos Feliú Álvarez, la primera de ellas menor de edad (16 años) y cursando aún su educación secundaria.

Catalina Ignacia Feliú Álvarez, a quien doña Doria Álvarez representa en estos autos por ser menor de edad, a raíz de la pérdida de su padre, cambió radicalmente su forma de ver las cosas. De ser una niña tierna, amorosa, en plena efervescencia de su adolescencia, pasó a ser una niña fría.

hoy en una niña fría, sin las ilusiones, anhelos y vivencias de una niña normal. Añade que sus calificaciones en el colegio se vieron fuertemente afectadas desde aquél día, por lo que doña Doria Álvarez solicita para sí y para su hija menor de edad, las siguientes indemnizaciones:

i. Por daño emergente: 40 Unidades de fomento por la pérdida de equipaje, y asimismo, el costo de la sepultura del fallecido.

ii. Por lucro cesante: la suma de \$28.620.000 atendida la circunstancia de que don Francisco Feliú Mora falleció a la edad de 50 años, que se desempeñaba en un trabajo independiente por el cual ganaba, a lo menos, la cantidad de \$159.000 mensual, que corresponde al sueldo mínimo, restándole 180 meses para jubilarse a la edad de 65 años, lo que quiere decir que su grupo familiar dejó de percibir la referida suma, la que también demandan en conjunto para estos herederos.

iii. Por daño moral: el equivalente en pesos a 20.000 U.F.

b) Don Pablo Andrés Feliú Álvarez: este demandante es el hijo mayor de don Francisco Feliú, siendo el único varón que tuvo el fallecido, por lo que siempre existió una gran cercanía entre ambos.

Indica que tras la muerte de su padre, trató de suplir su rol y en tal papel ha tratado de controlar la vida y acciones de todas sus hermanas, lo que obviamente le ha acarreado una serie de desaveniencias familiares, a las que, en la medida de lo posible su madre ha tratado de poner coto, sin mucho éxito, en atención a que Pablo siente que, para proseguir con cierta normalidad las deterioradas relaciones de familia, él es el llamado a suplir la figura paterna.

En el plano sentimental, manifiesta, sigue soltero, porque a partir del accidente y de la muerte de su padre, ha dirigido sus fuerzas a recomponer aquello que ya fue destruido, sosteniendo por esta causa, fuertes disputas con su madre doña Doria. Asimismo, agrega, su desarrollo profesional se ha visto seriamente mermado, por cuanto sufre de constantes depresiones, pese a lo cual, y aún con la insistencia de todo lo que queda de su familia, se niega a solicitar ayuda especializada, por lo que demanda por concepto de daño moral el equivalente en pesos del día de su solución a 10.000 UF.

c) Doña Daniela Andrea Feliú Álvarez: también es hija mayor de edad del fallecido Feliú Mora, y tras el accidente se cerró mentalmente, manteniendo gran mutismo y una gran indiferencia con quienes la rodean, siendo ella

separada de hecho de su cónyuge y en vías de impetrar judicialmente el divorcio. Añade que un año después del accidente, tuvo recaídas, lagunas mentales y perdió mucho peso, por lo que en diciembre de 2007 comenzó a visitar a un psicólogo y un psiquiatra.

Hace presente que laboralmente, se ha visto seriamente perjudicada por cuanto no ha podido rendir de la manera en que ella siempre ha creído que podría hacerlo, por lo que demanda, por concepto de daño moral el equivalente en pesos del día de su solución a U.F. 10.000.

d) Doña Francisca José Feliú Álvarez: hija mayor de edad del fallecido Feliú Mora y tras el accidente tuvo serios problemas para reintegrarse en las aulas del Liceo Tajamar donde estudiaba hasta Julio de 2005, esto es, un mes después del accidente, ya que no tomaba atención en clases y su actitud se vio totalmente afectada, asistiendo a clases porque la obligaban a hacerlo, por lo que un hermano de su padre fallecido le propuso de su familia enviarla a Estados Unidos, donde podría hacer la continuidad de sus estudios y para así, en la medida de lo posible, tratar de olvidar todo lo que pasó, siendo enviada a dicho país, siendo sus gastos solventados por su hermana Daniela y recibida y mantenida en el extranjero por su tío.

Expresa que si bien nunca ha visitado psicólogos, ha manifestado que por los padecimientos y penas que esconde y que se niega a exteriorizar por lo muerte de su padre, lo hará en el corto plazo, por lo que también demanda por concepto de daño moral el equivalente en pesos del día de su solución a 10.000 U.F.

e) Por concepto de seguro: indica que la sucesión en su conjunto demanda el pago del seguro, esto es, el equivalente a la suma de US\$125.000 por concepto de seguro de responsabilidad civil y la de US\$300.000 por el de accidentes personales (asiento de pasajeros) que son las sumas que contempla la póliza.

3. Perjuicios por la muerte del pasajero don José Bernardino Baeza Diocarets.

Explica que accionan sus hijos menores de edad, María José y José Mauricio, representados por su madre, doña María Florentina Muñoz Amaro, la que además acciona por sí misma.

Sostiene que la muerte de su padre a tan temprana edad les ha acarreado a los hijos padecimientos y pena, que han afectado tanto su vida

Expone que en su caso, la muerte de don José Bernardino Baeza significó quedar en el más absoluto de los desamparos, por cuanto era el único sostén económico de la familia, trabajando de modo independiente, dedicado a la compraventa de diversos bienes muebles como camiones, automóviles y lanchas, cobrando una comisión a las partes, sin cotizar en AFP. Agrega que estos ingresos, tasados prudencialmente por su familia, de acuerdo a sus estándares de vida, ascendían en promedio al equivalente a dos ingresos mínimos mensuales, esto es, a la suma aproximada de \$318.000.

Dice que tras la muerte del Sr. Baeza, su conviviente doña María Florentina Muñoz Amaro, tuvo que desarrollar un sinnúmero de pequeños y esporádicos trabajos, además de aceptar la ayuda que solidariamente le ofrecieron amigos y la comunidad para poder subsistir y poder sacar adelante a su familia con dos niños en edad escolar, situación que ha provocado que los aludidos menores se aislen cada vez más del resto de sus pares, por lo que demandan las siguientes cantidades, por los conceptos que en cada caso se señalan.

A. Para los menores:

i. Pago del seguro: en su calidad de herederos del pasajero, el equivalente de US\$ 125.000 por concepto del seguro de responsabilidad civil y el equivalente a US\$ 300.000 por concepto del seguro de accidentes personales (asiento de pasajeros) que contempla la póliza y su correspondiente endoso 001.

ii. Por daño emergente: 40 UF por la pérdida del equipaje.

iii. Por lucro cesante: Hace presente que don José Baeza Diocorets falleció a la edad de 42 años y 5 meses, que se desempeñaba en un trabajo por el cual ganaba en promedio \$318.000 mensuales, que le restaban 271 meses para jubilarse a la edad de 65 años, lo que quiere decir que su grupo familiar dejó de percibir la cantidad de \$86.178.000, suma que también demanda.

iv. Por daño moral: se demanda la suma de UF 10.000 por cada uno de los hijos habidos de la relación entre el pasajero fallecido y su conviviente o pareja doña María Florentina Muñoz Amaro.

B. Para doña María Florentina Muñoz Amaro: por daño moral se demanda la suma de UF 10.000, quien convivía con el Sr. Baeza desde el año 1992, formando una comunidad de vida y un proyecto de familia duradero en el tiempo.

tanto la doctrina como la jurisprudencia han señalado que esa pérdida, aflicción o sufrimiento, puede y debe ser indemnizada por los agentes causantes del daño.

Finaliza solicitado se tenga por interpuesta demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios en contra de “Servicios Aéreos Gala Ltda.” o “Southern Helicopters S.A.”; de la “Dirección General de Aeronáutica Civil”, de la “Junta de Aeronáutica Civil” y de “Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A.” hoy “RSA Seguros (Chile) S.A.”, y condenarlos a pagar las siguientes sumas o aquellas sumas mayores y/o menores que esta magistratura estime procedentes en Derecho:

I. A la empresa de Aviación Aerogala y a la Dirección General de Aeronáutica Civil: conjunta o solidariamente, según lo determine este tribunal, a pagar una indemnización por daños materiales y morales ocasionados a los afectados por el acaecimiento del siniestro de aviación a que se refiere la demanda en la siguiente forma:

1. Al sobreviviente don José Rojas Escobar:

a) Por daño emergente: la suma de \$30.000.000 que deriva de gastos y prestaciones médicas incurridos en la recuperación parcial de su salud, más la suma de 40 Unidades de Fomento por la pérdida de su equipaje.

b) Por lucro cesante: la suma de \$15.000.000

c) Por daño moral: UF 20.000

2. A doña Doria Andrea Álvarez Benavente: por sí y por su hija menor de edad Catalina Ignacia Feliú Álvarez:

a) Por gastos de sepultación del difunto don Francisco Javier Feliú Mora: la suma de \$1.800.000

b) Por pérdida del equipaje: 40 U.F.

c) Por daño moral: 20.000 UF correspondiendo el 50% de la aludida suma a la cónyuge sobreviviente y el 50% restante a la hija menor de edad.

3. A sus hijos don Pablo Andrés, Daniela Andrea y Francisca José, todos de apellidos Feliú Álvarez: 10.000 UF a cada uno por la muerte de su padre.

4. A doña María Florentina Muñoz Amaro por sí y por los hijos menores de edad que tenían en común con el pasajero difunto en el accidente de don José Baeza Diocarets, María José y José Mauricio, ambos de apellidos Baeza Muñoz.

a) Por gastos de sepultación del difunto: la suma de \$1.800.000

Escobar; 2. Sucesión de don Francisco Javier Feluí Mora y 3. Sucesión de don José Bernardino Baeza Diocarets, las suma en pesos a que equivalía el día del siniestro, el monto total del seguro contratado que a cada uno les corresponde por:

a. Por responsabilidad civil: que asciende a US\$ 125.000 por pasajero; y

b. Por el seguro de accidentes personales: por US\$ 300.000, por cada pasajero (asiento) más la suma de 5.000 UF por concepto de indemnización del daño moral causado a cada uno de estos grupos, por el incumplimiento de su obligación contractual de pagar dicho seguro en forma oportuna, y ni siquiera proporcionar información sobre dicho seguro y su liquidación, todo lo anterior más reajustes e intereses desde la fecha del siniestro, hasta la de pago íntegro y efectivo de lo adeudado, haciendo presente que según disponen expresamente los artículos 535 y 565 del Código de Comercio, el monto de la indemnización se regula por su valor a la época del siniestro.

Subsidiariamente, para el improbable e hipotético evento de que se declare que el pago del referido seguro es improcedente, porque el siniestro no se encuentra cubierto de acuerdo a las limitaciones y/o exclusiones de la póliza, solicita que se condene a la empresa de aviación Aerogala, a la Junta de Aeronáutica Civil y a la Dirección General de Aeronáutica Civil, solidariamente, a pagar las referidas sumas de dinero, porque a todas ellas les correspondía la obligación de verificar que el vuelo se realizara bajo el amparo real y efectivo del seguro obligatorio que ha establecido la ley en beneficio de los pasajeros.

Solicita que las sumas antes referidas, o las que esta magistratura condene a pagar a las demandadas, conforme al mérito de autos, lo sean con más reajustes e intereses en caso de estas expresadas en pesos; o que deban convertirse en dicha moneda según el valor del dólar vigente al momento del siniestro, si están expresadas en dólares, o sólo con los correspondientes intereses si están expresadas en UF, los que deberán ser equivalentes al máximo interés que permite la ley según los que rigen para cada categoría de deudas conforme a la ley 18.010.

Solicita, además, que los reajustes e intereses se apliquen entre la fecha del siniestro y la de su entero pago o aquellas fechas que este tribunal estime procedentes en derecho, todo con más las costas de la causa.

A foias 425 don Luis Fernando Bravo Ibarra. abogado por la

reclamadas en las demanda. Añade que la parte demandante incurre en un error al demandar US\$ 300.000 por cada pasajero por concepto de cobertura de accidentes personales por asiento de pasajeros, ya que el monto total de lo asegurado por ese concepto, US\$ 300.000 es para cubrir 5 asientos, lo que significa que el monto máximo asegurado por pasajero es tan solo de US\$ 60.000.

Opone la excepción de prescripción de la obligación, toda vez que el accidente aéreo que sirve de fundamento a esta demanda, ocurrió el día 21 de junio de 2005 en Chile continental, en la localidad de Ayacara, frente al Golfo de Comau.

Prevía cita del artículo 882 inciso 1º del Código de Comercio, manifiesta que el contrato de seguro, reglamentado en el Libro II de dicho Código, establece que las acciones que nacen de dicho contrato, prescriben en 4 años, citando también al efecto, los artículos 2492 inciso 1º, 2514 y 2515 del Código Civil, por lo que las acciones que deduce la parte demandante y que funda en la póliza N° 18885931 emitida por la Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A., hoy RSA Seguros Chile S.A., prescribieron el día 20 de Junio de 2009 como acción ordinaria, por lo cual solicita declarar prescritas todas las acciones deducidas por la parte demandante en contra de su representada, todo ello con costas.

Subsidiariamente, alega la excepción de nulidad absoluta de la obligación, expresando que según consta del endoso N° 3 de la Póliza N° 1885931, se incorporó a la nómina de pilotos habilitados para pilotear la aeronave asegurada al Sr. Francisco Ipinza Salaberry, de quien se señaló que tenía 38 años de edad, 3.200 horas de vuelo totales, 2.000 horas de vuelo en material monomotor, y que estaba habilitado por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) como instructor de vuelo. Sin embargo, agrega, la realidad era otra, pues el Sr. Ipinza, piloto al mando del avión asegurado accidentado, registraba al 23 de abril de 2005 solamente 906 horas de vuelo totales y entre esa fecha y el 21 de junio de 2005 se le comprobaron 23 horas adicionales, con lo cual su registro total de horas de vuelo alcanzaba sólo a 929 horas, cantidad muy inferior a las 3.200 horas de vuelo declaradas.

Refiere que mayor gravedad reviste la información proporcionada cuando el asegurador había establecido en la misma póliza, como requisito de asegurabilidad para la tripulación de pilotos con cobertura de la aeronave

establece el artículo 557 N° 1 del Código de Comercio. Añade que la rescisión de que trata el artículo antes dicho, es una nulidad absoluta del contrato de seguros que da cuenta la póliza N° 1885931, conforme lo prescriben los artículos 1444, 1445 y siguientes, y 1681 y 1682, todos del Código Civil, pudiendo incluso ser declarada de oficio por esta magistratura, por aparecer de manifiesto en el contrato, por lo que solicita se declare la nulidad de dicha póliza por vicio en el consentimiento, generado por las falsas declaraciones relativas a las horas de vuelo y experiencia del piloto al mando Sr. Ipinza y, por lo mismo, rechazar la demanda interpuesta en contra de su representada, todo ello, con costas.

En subsidio, alega la falta de titularidad del demandante para reclamar la cobertura de responsabilidad civil contenida en la póliza N° 1885931, toda vez que ella ampara al asegurado por todas las sumas que éste llegue a ser responsable de pagar y pagare como daños compensatorios (incluso las costas declaradas en contra del asegurado) por concepto de: a) Lesión corporal (fatal u otra), a los pasajeros, mientras estén abordando, a bordo o descendiendo de la aeronave; y b) La pérdida de, o daños al equipaje y efectos personales de los pasajeros, como consecuencia de cualquier accidente sufrido por la aeronave. Aclara que atendido lo señalado en la sección III de la póliza N° 1885931, la cobertura de responsabilidad civil contenida en dicha sección no ampara a los pasajeros sino que única y exclusivamente el patrimonio del operador del avión que para estos efectos es el asegurado, por lo que al demandar las indemnizaciones correspondientes a esta cobertura de responsabilidad civil por cuenta y en representación de los pasajeros, carece de titularidad en su acción, siendo el titular únicamente quien resulta condenado a pagar indemnización de perjuicios y costas reclamadas por los pasajeros de una aeronave explotada por él, solicitando rechazar la demanda interpuesta en contra de su representada por este concepto, todo ello con costas.

Finaliza solicitando se tenga por contestada la demanda, y en definitiva, declarar prescritas todas las acciones deducidas por la parte demandante en contra de su representada, todo ello con costas. Subsidiariamente, declarar nula de nulidad absoluta la póliza N° 1885931 por vicio en el consentimiento generado por las declaraciones falsas relativas a las horas de vuelo y experiencia del piloto al mando. Sr. Francisco Ipinza

en su favor, por lo que solicita se rechace la demanda interpuesta en contra de su representada por dicho concepto, todo ello con costas.

A fojas 466 doña Irma Soto Rodríguez, abogado Procurador Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, en representación del Fisco de Chile, ambos domiciliados en calle Agustinas Nº 1687, comuna de Santiago, contesta la demanda, controvirtiendo formal y expresamente los hechos en que los actores fundamentan su acción y pretensiones, entre las cuales niega categóricamente que el Fisco, a través de la DGAC y/o de la Junta de Aeronáutica Civil, hayan incurrido en delito o cuasidelito civil o ilícito de ninguna naturaleza, controvirtiendo, asimismo, la existencia, naturaleza y cuantía de los supuestos perjuicios que dicen haber experimentado los demandante con ocasión de los hechos relatados en la demanda.

En primer término, alega la prescripción de acciones y derechos, sosteniendo que el Fisco tiene un estatuto especial, en cuyo marco se contempla un sistema de responsabilidad civil sobre la base de los preceptos contenidos en el Código Aeronáutico, específicamente en el título IX de dicho cuerpo legal, en cuyo capítulo I se regula la responsabilidad en el transporte aéreo, específicamente respecto de los pasajeros, fijando las reglas para su aplicación e imponiendo la obligación de “indemnizar la muerte o lesiones causadas a los pasajeros”, conforme se lee en el artículo 143 del mismo Código. Agrega que el artículo 145 de dicho cuerpo legal, define y presume que es pasajero quien se encontrare a bordo de la aeronave, situación aplicable tanto a la persona del sobreviviente como a las personas fallecidas.

Prevía cita del artículo 175 del Código Aeronáutico, el cual establece que las acciones establecidas en el título IX, prescribirán en el plazo de un año, “contado desde el día de los hechos, desde el día en que la aeronave llegó a su destino o desde que el transporte fue interrumpido”, expone, que siendo un hecho reconocido por los actores, que el accidente tuvo lugar el día 21 de junio de 2005, sólo cabe concluir que la acción indemnizatoria intentada por los actores se extinguió por prescripción el día 21 de junio de 2006, en circunstancias que la demanda de autos fue notificada a su parte recién el día 28 de julio de 2010, por lo que la presente acción no podrá prosperar respecto de su representado, al haber operado cabalmente la prescripción liberatoria antes de su interposición y notificación, procediendo

En subsidio de lo anterior, explica que el libelo génesis de la presente litis, debe ser igualmente rechazada en su integridad en razón de encontrarse irremisiblemente prescritas las acciones y derechos invocados en la demanda de autos, de una presunta responsabilidad extracontractual del Fisco, en consecuencia, en el caso de la especie, el plazo de prescripción de cuatro años contado desde la perpetración del acto contemplado en el artículo 2332 del Código Civil, también se encuentra cumplido lo creces, ya que entre el 21 de Junio del año 2005 y la fecha de notificación de la demanda, 28 de julio de 2010, evidentemente han transcurrido más de cuatro años, razón por la que opone la prescripción de dicho artículo, respecto de las acciones deducidas.

Aún en subsidio, y para el evento de que esta magistratura estimare que el artículo 2332 del Código Civil no es aplicable al caso sublite, invoca la prescripción extintiva de acciones y derechos de cinco años, contemplada en los artículo 2514 y 2515 en relación con el artículo 2497 de dicho cuerpo legal, toda vez que entre la fecha a partir de la cual se habrían hecho exigibles los supuestos derechos a indemnización, esto es, 21 de junio de 2005 y la fecha de notificación de la demanda, 28 de julio de 2010, ya había transcurrido dicho plazo, razón por la cual la demanda de autos debe ser rechazada en todas sus partes.

En segundo término, y en subsidio de la excepción de prescripción, alega la ausencia de responsabilidad extracontractual del Estado

5.1. Respecto de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Dice que los actores intentan justificar la responsabilidad que le cabría a la Dirección General de Aeronáutica Civil en los hechos que han dado origen a esta litis, y configurar da esta manera una falta de servicio de la Administración, señalando a fojas 5 de la demanda, que de acuerdo al propio informe de la Dirección General de Aeronáutica Civil ella autorizó el despegue del avión para ser volado bajo regla de vuelo visual a una altitud de 3500 pies, a pesar que la ruta presentaba a lo menos nubosidad con visibilidad restringida, agregando que aquello equivale a autorizar al piloto para realizar un vuelo literalmente a ciegas, siendo esto último una mera interpretación de la parte demandante, pues no está consignado así en el informe y no podría estarlo de acuerdo a lo que se expresará.

5.1.1. El vuelo visual: dice que el vuelo VFR por sus siglas en inglés, es un vuelo que se caracteriza por la obligación que asiste al piloto de mantener

especificados para tal efecto y el equipamiento requerido para ello es solo compás y carta aeronáutica.

Ahora bien, señala, al piloto Sr. Ipinza se le autorizó a volar a 3500 pies de altura, existiendo visibilidad restringida sobre los 2000 pies de altura, lo que no quiere decir que sea imposible mantener referencias visuales, sino que, por el contrario, al haber nubosidad parcial (hecho que constituye la visibilidad restringida), existen claros entre las nubes a los 2000 pies que permiten ir observando el terreno y guiándose por los hitos del paisaje, dirigiendo el avión según la ubicación en que se encuentran dichos hitos, atribuyendo la demandante como una señal inequívoca de que el piloto se habría encontrado extraviado, al referirse al constante zigzag realizado por la aeronave en su trayecto hasta el momento en que ocurrió el accidente, sin embargo, esto debe interpretarse como una maniobra del piloto para ir buscando los claros dentro de la nubosidad existente bajo la aeronave, a fin de mantener las referencias visuales.

5.1.2. El plan de vuelo: indica que es obligación del piloto responsable de la aeronave que va a realizar un vuelo visual, elaborar su plan de vuelo conforme lo establece la reglamentación aeronáutica en el Reglamento DAR 91, sobre reglas de vuelo y operación, como así también en la Norma Aeronáutica DAN 91 Volumen I Sobre Reglas del Aire, debiendo entre otras cosas, al momento de elaborar su plan de vuelo, estudiar las condiciones meteorológicas que podría presentar la ruta que empleará. Asimismo, manifiesta que es responsabilidad del piloto el control de la operación, quien, como comandante de la aeronave es responsable de su conducción en forma segura, y no de la autoridad aeronáutica, todo ello de acuerdo con lo que dispone el artículo 65 del Código Aeronáutico.

Hace presente que no le cabe responsabilidad a la autoridad aeronáutica de acuerdo con lo que establece el artículo 67 del citado cuerpo legal, que establece entre las obligaciones del Comandante de la Aeronave, el de recabar informes meteorológicos de su ruta, debiendo suspender el vuelo si no tuviere predicción favorable hasta el siguiente punto de aterrizaje por lo menos. Añade que en el caso materia de autos, las condiciones meteorológicas tanto del aeropuerto El Tepual como del Aeródromo Chaitén, permitían el vuelo VFR, por lo que si en el trayecto el piloto se hubiere encontrado con condiciones climáticas que él considerara adversas o que

Sr. Rojas quien señala en el expediente de investigación del accidente que la actitud del piloto era de absoluta tranquilidad y que iba mirando continuamente su carta de navegación, lo que refleja que el piloto tenía referencias visuales, por cuanto la carta de navegación se debe contrastar con los hitos del terreno, como ya se explicó. Agrega que el hecho de que las condiciones fueran post frontales tampoco es sinónimo de un clima que impida realizar la operación, las condiciones meteorológicas del día del accidente, eran las habituales en esa época del año en la zona y otras aeronaves operaron sin problema.

5.1.3. La autorización de la Dirección General de Aeronáutica.

Explica que para realizar el vuelo, la referida institución no es la garante de la seguridad de la operación del vuelo VFR, sino que el único responsable es el piloto, como lo establece el Código Aeronáutico en su artículo 54 y el DAR 91 en el punto 91.7, al señalar que es el piloto al mando de la nave, que manipule o no los mandos, el responsable de que la operación se realice de acuerdo con la reglamentación, debiendo antes de iniciar el vuelo, conocer toda la información disponible apropiada al vuelo proyectado, lo que ocurrió en este caso.

Aclara que el plan de vuelo fue presentado, en este caso, por el piloto Ipinza, en el Aeropuerto Tepual con la debida antelación, manifestando que el vuelo duraría una hora a la localidad de Chaitén, de lo que se desprende que el piloto conocía toda la información disponible apropiada al vuelo proyectado. Agrega, en cuanto a la visibilidad, que atendida la hora en que se pondría el sol en Chaitén, la hora del crepúsculo civil vespertino ocurrió el día del accidente a las 17,55 horas, por lo que la visibilidad que tenía el piloto era de más de una hora, ya que despegó a las 16,21 horas. Por otra parte, expresa, debe tenerse presente que el piloto, de acuerdo con las transcripciones de las comunicaciones entre éste y el centro de control existente en el expediente investigativo, jamás solicitó ayuda ni manifestó encontrarse extraviado o encontrarse volando en condiciones propias de un vuelo instrumental, no siendo efectivo que el piloto haya descendido para buscar referencias visuales, ya que es un hecho de que el lugar del accidente se encuentra a 3500 pies de altura, la misma que el piloto solicitó para volar.

Refiere que de lo expresado en los párrafos precedentes, se advierte que no le cabe ninguna responsabilidad a la Dirección General de

Código Aeronáutico, a menos que no reúna las condiciones exigidas por la ley o los reglamentos, y, en el caso de autos, el piloto cumplía con todos los requisitos que se exigen para un vuelo visual, por lo que el actuar del servicio se ajustó plenamente a derecho.

5.1.4. Horas de vuelo: sostiene que también se le atribuye responsabilidad a la Dirección General de Aeronáutica Civil al no verificar que el piloto cumpliera con las horas de vuelo requeridas en la póliza de seguro contratada por la Empresa Aerogala, exponiendo al respecto que la Dirección General de Aeronáutica Civil debe verificar el cumplimiento de los requisitos que exige la normativa aeronáutica para la operación de la aeronave, lo que en este caso se cumplió a cabalidad, comprobándose que la aeronave tenía contratado su seguro, el cual fue validado por la Junta de Aeronáutica Civil, único requisito que la ley exige que debe verificar el mencionado Servicio.

5.1.5. Condiciones de la póliza de seguro: dice que no corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil pronunciarse sobre las condiciones de la póliza de seguro, pues de acuerdo con lo que dispone el artículo 1° del DL 2564 de 1979, corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil establecer y controlar los requisitos técnicos y a la Junta de Aeronáutica Civil controlar los requisitos de seguros, por lo que la DGAC, no puede analizar los términos de los contratos de seguros, ni el cumplimiento por parte de las empresas de los requisitos exigidos en cada caso para la póliza, por lo que no cabe imputar una responsabilidad extracontractual a su parte, tendiente a indemnizar perjuicios por el accidente, fundada en la falta de pago de la póliza de seguros por parte de la entidad aseguradora.

5.2. Respecto de la Junta de Aeronáutica Civil: señala que al procurar justificar la actora la responsabilidad de la Junta de Aeronáutica Civil en los hechos que han dado origen a este juicio, para configurar una presunta falta de servicio, explican que ésta se origina en que la Junta no habría cumplido con la mínima diligencia necesaria en resguardar y haber controlado que la póliza de seguro que cubre a los pasajeros fuera un instrumento eficaz de reparación, en conformidad al D.L. 2564 que regula la aviación comercial y a lo establecido en su propia Resolución Exenta N° 2469 de fecha 16 de Mayo del 2000.

Es el caso, indica que la Aeronave Cessna U206G, matrícula CC - CHL operada por la empresa Servicios Aéreos Aerogalaa Limitada, que sufriera el

2006), estando autorizada la aeronave para ser usada como taxi aéreo no regular, en el transporte aéreo de pasajeros y carga, dentro de los límites de Chile, excluyendo Isla de Pascua, Isla Juan Fernández, Isla Mocha y Territorio Antártico.

Hace presente que por oficio N° 393 de fecha 12 de Mayo del 2006, la Junta de Aeronáutica Civil informó a la Dirección General de Aeronáutica Civil que el seguro presentado por la empresa Servicios Aéreos Aerogala Limitada, cumplía con los requisitos exigidos por la mencionada Junta en la Resolución Exenta N° 2469 de 15 de Mayo del 2000, que dicta las normas sobre aviación comercial y dispone que le corresponde a la Junta de Aeronáutica Civil establecer y controlar los requisitos de seguros, no obstante lo cual, la facultad de controlar los requisitos de los seguros, no comprende el deber de "controlar que los pilotos que se hagan cargo de la conducción de las aeronaves cumplan con los requisitos necesarios", por cuanto ello implicaría verificar en forma previa a cada vuelo que se inicie en Chile, si se cumplen todas y cada una de las condiciones generales y particulares de cada uno de los contratos celebrados por todas las empresas aéreas y aeronaves comerciales que prestan cualquier servicio de aéreo navegación comercial en el país.

De lo expuesto, aclara, la Junta de Aeronáutica Civil, no ha incumplido obligación alguna, y por el contrario, dio estricto cumplimiento a sus obligaciones legales y reglamentarias, exigiendo el seguro a la empresa Servicios Aéreos Aerogala Limitada, el que fue tomado en la Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A., hoy RSA Seguros Chile S.A., la que extendió la Póliza N° 1685931, con vigencia entre el 27 de Abril del 2005 al 26 de Abril del 2006, señalando los pilotos autorizados para volar las aeronaves y los demás pilotos designados por el asegurado, siempre que tuvieran un mínimo de 1000 horas de vuelo totales, 500 horas en marca y modelo, aprobándola y comunicándolo a la Dirección General de Aeronáutica Civil, en su oportunidad, no existiendo norma alguna que la obligue a verificar en forma previa a cada vuelo, si se cumplen con las Condiciones generales o particulares de la póliza de seguro aprobada, por lo que no cabe duda alguna que dicha entidad no ha incurrido en falta de servicio ni le cabe responsabilidad extracontractual, como pretenden los actores.

Expresa que los daños que dicen haber sufrido los actores, serían

vigila, supervisa, inspecciona, la acción de los privados, por lo que al realizar tal cometido no crea riesgos, todo lo contrario, intenta evitarlos, actuando el Fisco, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil y de la Junta de Aeronáutica Civil, dando estricto cumplimiento al deber referido, cumpliendo con la prestación que le correspondía efectuar, dentro del marco legal que le obliga vigilar el actuar del particular.

Por otra parte, refiere que la responsabilidad del Estado no es objetiva, recordando que los principios básicos de la responsabilidad estatal se encuentran contenidos en los artículos 6º y 7º de la Carta Fundamental, normas en sus incisos terceros, que entregan su regulación y aplicación al legislador, expresando claramente que la responsabilidad que se origina y sanciona es "La que la ley señala". Por otra parte, añade, del tenor de dichos preceptos fluye con claridad que tal responsabilidad surge sólo cuando los órganos no someten su acción a la Constitución y a las leyes o actúan fuera de su competencia, atribuyéndose autoridad o derechos que no le han sido conferidos por el ordenamiento Jurídico o contraviniendo las leyes, lo que descarta absolutamente la tesis de la responsabilidad objetiva.

Sostiene que los actores invocan el artículo 38, inciso 2º, del texto constitucional de 1980, dándole un sentido y alcance que no tiene, puesto que, a través de este precepto, simplemente se estableció una jurisdicción especial para los asuntos contencioso administrativos, considerando que, por su distinta naturaleza y características, tales asuntos no quedaban comprendidos en las causas civiles y criminales de conocimiento de los tribunales ordinarios, por lo que no habiéndose dictado ley alguna destinada a la creación de tal judicatura especial, en el año 1989, se suprimió la referencia a los tribunales contencioso administrativos, pero se mantuvo el postulado de la especialidad de los asuntos de ese carácter, entregando al legislador la facultad de determinar soberanamente en qué tribunales debía quedar radicada la competencia para conocer de los mismos, quedando claro que dicha norma contiene sólo una regla de jurisdicción y competencia.

Expone que el sistema de responsabilidad extracontractual del Estado en Chile se encuentra establecido de manera general en el artículo 42 de la Ley de Bases Generales de la Administración del Estado, que incorpora los conceptos de falta de servicio y falta personal, siendo la falta de servicio sólo una imputación culposa de la administración, por lo que para que opere la

En cuanto a los daños demandados, aun cuando el Fisco de Chile-Dirección General de Aeronáutica Civil, no tiene responsabilidad alguna respecto de los hechos en que se funda la demanda, explica que el daño emergente, corresponde a un detrimento patrimonial efectivo que ha sido experimentado por una persona, y en este sentido, su existencia importa un empobrecimiento real, vale decir, la desaparición, por obra de un ilícito civil, de un bien que formaba parte del activo del patrimonio, por lo que claramente los cobros que describen los actores como daño emergente, no son en absoluto procedentes bajo tal título, puesto que no se ha acreditado que se trate de daños ciertos o reales, y no se detalla de manera alguna como se determina las cantidades cobradas, ni como desglosa el valor estimado por la pérdida de equipaje, o por concepto de sepultación, razones por las cuales, sin perjuicio de la improcedencia de indemnizar estos perjuicios, cuestión ya desarrollada en este escrito, tampoco procede su pago por las razones precedentes.

Respecto del lucro cesante cobrado por don José Rojas Escobar, dice que éste no guarda relación lo expuesto en el cuerpo del escrito para justificar el cobro del daño mencionado, con lo señalado en el petitorio de la demanda, sin perjuicio de que no se acredita de manera alguna los valores que demanda, por lo que debe ser rechazada la demanda, también en este aspecto.

En lo referente al daño moral, señala que no es procedente cobrarlo al Fisco, por cuanto, las acciones están prescritas y no concurre ninguna hipótesis que justifique el pago de una indemnización de perjuicios por parte del Fisco de Chile, Dirección General de Aeronáutica Civil y/o Junta de Aeronáutica Civil, sin perjuicio de que no existen fundamentos para el cobro de tan elevadas sumas, (10.000 UF.) para cada uno de ellos. Agrega que aunque la evaluación del daño moral no está contemplada en un texto legal expreso, los fallos judiciales en la materia han mantenido una cierta correspondencia entre ellos, lo que revela que se han aplicado principios de racionalidad y prudencia en la regulación de estas indemnizaciones, por lo que conceder indemnizaciones mayores a las otorgadas generalmente por los Tribunales de Justicia como reparación de daño moral, significaría violentar el principio constitucional de igualdad ante la ley, debiendo el tribunal establecer la existencia de ese daño y los factores que tendrá en

permitan presumirlo, no siendo ni la capacidad económica del demandado ni la gravedad del hecho causante del daño, autorizaciones para aumentar la indemnización, por lo que en el hipotético evento que esta magistratura considere que el Fisco de Chile debe indemnizar el daño moral invocado, deberá acoger la petición de esta parte en el sentido de establecer un monto de acuerdo a los criterios reiterados sustentados por la jurisprudencia y rebajar considerablemente el monto de la demanda a una cantidad equitativa.

En cuanto a la demanda subsidiaria por no pago de seguro y que en forma subsidiaria demanda a "Aerogala", a la Junta de Aeronáutica Civil y a la Dirección General de Aeronáutica Civil, (Fisco) solidariamente a pagar las referidas sumas de dinero, hace presente que para el evento de que se declare que el pago del seguro fuere improcedente, esta debe ser rechazada por cuanto a sus representados no les cabe responsabilidad alguna. En efecto, añade, ni la Dirección General de Aeronáutica Civil, ni la Junta de Aeronáutica Civil, han incurrido, con motivo de los hechos por los cuales se demanda, en alguna falta de servicio que pudiere hacer surgir alguna responsabilidad que obligue al Fisco a indemnizar a los actores por los conceptos que demandan.

Asimismo, manifiesta que la solicitud de solidaridad es absolutamente improcedente en dichos términos, por cuanto la regla general en materia de obligaciones de sujeto múltiple es que éstas sean simplemente conjuntas, por lo que se requiere de un texto legal expreso o una declaración expresa de voluntad para que se dé origen a la llamada solidaridad pasiva que los actores han demandado, la que sólo sería admisible en la medida que existiera alguna norma de rango legal que estableciera la solidaridad para con el Fisco como civilmente responsable, no existiendo dicha disposición, sino que la única norma que se refiere a esta materia es el artículo 2.317 del Código Civil, norma que es inaplicable al Fisco de Chile, pues no ha participado como tal en la comisión de ningún delito o cuasidelito, de modo tal que la solidaridad pasiva prevista en dicho precepto sólo sería procedente respecto de las personas naturales a quienes se les podría encausar como partícipes en el hecho delictivo, por lo que la demanda debe ser rechazada también, en cuanto se deduce en forma solidaria contra Fisco de Chile, Junta de Aeronáutica Civil v Dirección General de Aeronáutica Civil. (Fisco) por

cumplimiento o pago de una obligación, que en el caso de autos no existe, puesto que hipotéticamente sólo podría nacer una vez que el fallo estableciese esa obligación, encontrándose previamente ejecutoriado.

A su vez, expone, es improcedente el pago de cualquier interés, por cuanto no establecida ninguna obligación, tampoco puede haber mora, ya que ni la Dirección General de Aeronáutica Civil ni la Junta de Aeronáutica Civil han sido condenados al pago de suma alguna, no concurriendo ninguna de las circunstancias establecidas por el artículo 1551 del Código Civil.

En subsidio, alega, y para el evento improbable que este tribunal pudiese estimar que las acciones deducidas no se encuentren prescritas, y que fueren procedentes en cuanto dicen relación con su representado, se deberá aplicar el límite indemnizatorio que contempla el artículo 144 del Código Aeronáutico, de manera tal que la demanda igualmente resulta improcedente en los términos en que ha sido formulada. Ello, explica, porque el mencionado precepto dispone que: "La indemnización estará limitada a una suma que no excederá de cuatro mil unidades de fomento por muerte o lesión de cada pasajero".

Agrega que en atención a lo anterior, es posible concluir categóricamente que la acción interpuesta (del modo en que ha sido planteada) es inadmisibile, dado que se reclama el pago de una cifra que excede con creces el máximo legal fijado para estos caso, por lo que en el improbable evento de no acogerse la excepción de prescripción, y que se estimare que son procedentes las acciones deducidas en fa forma pedida por los actores, en todo caso, debe respetarse el limite indemnizatorio del Código Aeronáutico, siempre que los perjuicios invocados fueren acreditados y se cumplieran los demás requisitos que dan origen a la obligación indemnizatoria.

Finaliza solicitando se tenga por contestada la demanda, declarando en definitiva que se le niega lugar en todas sus partes, con costas.

A fojas 436 de tuvo por evacuada la réplica respecto de R.S.A. Seguros (Chile) S.A. en rebeldía de la parte demandante.

A fojas 437 consta la dúplica del demandado R.S.A. Seguros (Chile) S.A. reiterando los alegado en la contestación de la demanda.

A fojas 489 consta la réplica de la parte demandante respecto del Fisco de Chile.

respecto de las otras dos especies de prescripción anteriormente mencionadas, en caso de que fueran aplicables.

Señala que la demanda se ejerce en contra de la Dirección General de Aeronáutica Civil y en contra de la Junta de Aeronáutica Civil como órganos del Estado, es la responsabilidad extracontractual del Estado, por lo que no es procedente ni aceptable que se invoque la prescripción especial del Código Aeronáutico, porque, primeramente, en contra de éste y sus órganos, no ha sido presentada una demanda que se funde en las normas que dicho código y en segundo lugar, agrega, por el Estado no puede invocar en su favor una prescripción que el Código Aeronáutico contempla sólo para regir la responsabilidad contemplada en el Título IX del Código Aeronáutico, que es únicamente la que surge:

- a) de un contrato de transportes (art. 142);
- b) la que deba aplicarse al explotador de una aeronave en vuelo, por los daños que se causen a las personas o cosas que se encuentre en la superficie (art. 155);
- c) la que al mismo explotador se le aplique a consecuencia de los “daños causados a aeronaves, o a personas o cosas a bordo de ellas en abordaje (art. 162) y
- d) la que deban afrontar esos mismos explotadores a causa de daños causados a terceros en la superficie, en caso de abordaje aéreo (art. 166).

Indica que los órganos del Estado no están afectos ni sujetos a ninguna de estas especies de responsabilidad, pues evidentemente no son transportadores ni explotadores en el tráfico aéreo, ni su parte ha pretendido que le sean aplicables tales normas, de modo de que de ninguna forma se sostiene la invocación de la prescripción especial del artículo 175 del Código Aeronáutico.

Hace presente que si bien la responsabilidad imputada en la demanda es la responsabilidad extracontractual, no puede invocarse la prescripción de 4 años contemplada en el artículo 2332 del Código Civil, porque si bien el hecho que desencadenó la demanda ocurrió el día 21 de junio de 2005, fue objeto de interrupción civil por la solicitud de medidas prejudiciales probatorias que su parte presentó y que dio origen a este juicio, la que fue presentada ante este tribunal con fecha 30 de mayo de 2006, proveída con fecha 5 de junio del mismo año y notificada a todas las personas naturales y

enero de 2007 se notificó la solicitud y su proveído al Director General de Aeronáutica Civil y al representante legal de la Junta de Aeronáutica Civil, organismo este último que efectuó la exhibición de documentos solicitada en la medida prejudicial, por un escrito presentado con fecha 31 de enero del mismo año, asistiendo además su representante a la audiencia de exhibición citada para ese día.

Manifiesta que habiendo sido sustituido en el intertanto el Director General de Aeronáutica Civil, con fecha 20 de abril de 2007, fue notificado su remplazante don Juan Huepe quien dedujo reposición de la resolución que había ordenado efectuar la exhibición, fundándose, en lo pertinente, en que supuestamente la solicitud de medida prejudicial probatoria no habría cumplido con los requisitos legales que expresa el artículo 227 del Código de Procedimiento Civil, sin perjuicio de lo cual y subsidiariamente, la Junta acompañó los principales documentos solicitados exhibir, rechazando este tribunal la reposición por resolución de fecha 6 de noviembre de 2007, una vez evacuado el traslado conferido, por lo que no encontrándose cumplido el plazo de prescripción, la excepción fundada en ella ha de ser rechazada, máxime cuando la medida prejudicial interpuesta tiene por objeto preparar el juicio ordinario, a efectos de lo cual el solicitante de la misma deberá expresar la acción que intentará deducir y brevemente sus fundamentos.

En lo referente a las alegaciones sobre una supuesta ausencia de responsabilidad del Estado, expresa que a pesar que para la defensa del Fisco, efectuar un vuelo de modo visual sin el uso de instrumentos, a una altura de 3.500 pies, existiendo visibilidad restringida sobre los 2.000 pies de altura, sería una circunstancia perfectamente admisible y normal, no lo es. Agrega que si bien dicha defensa trata de desligarse de su responsabilidad, atribuyéndosela al piloto fallecido, a quien le correspondía presentar el plan de vuelo, limitándose la DGAC, a juicio de los demandados, sólo a tomar razón de él sin poder alterar su condiciones de modo alguno, dicha afirmación es errada, toda vez que de acuerdo al artículo 3 letra c) de la Ley 16.752 le correspondería a dicho organismo “Organizar y controlar el tránsito aéreo en el país”; y según lo dispone la letra j) del mismo artículo “fiscalizar las actividades de la aviación civil en resguardo de la seguridad de vuelo”, lo que a juicio del autor Guillermo Videla Vial, en su libro La Dirección de Aeronáutica Civil. Análisis de sus funciones y proposiciones de reforma. “La

En cuanto a la falta de responsabilidad de la DGAC y de la Junta de Aeronáutica Civil, respecto a la eficacia o ineficacia del seguro obligatorio de responsabilidad civil que contempla la ley, no entrega nuevos antecedentes.

En lo referente a la naturaleza jurídica de la responsabilidad del Estado, sostiene que comúnmente a la responsabilidad extracontractual del Estado se la denomina responsabilidad civil por falta de servicio, aunque el concepto incluye no solo la absoluta omisión de un servicio, sino también la negligencia o el cumplimiento imperfecto o deficiente de las funciones públicas encomendadas por la ley a los órganos del Estado, teniendo esta responsabilidad la particularidad, en relación con la responsabilidad subjetiva clásica, que no atiende a la culpa o falta personal, sino a la culpa o falta en la organización, bastando al efecto que el comportamiento del servicio público sea distinto al que le imponen las normas que regulan su funcionamiento.

Previas citas jurisprudenciales y doctrinarias, reitera que el hecho que la responsabilidad del Estado por falta de servicio, sea objetiva o no, carece de trascendencia, porque para el evento de que este tribunal estimare que no procede condenar a la Junta de Aeronáutica Civil y/o a la DGAC en mérito de una responsabilidad objetivas, la demandan, en subsidio, por su responsabilidad civil extracontractual de origen legal.

Respecto del monto de los daños demandados, específicamente del daño emergente y del lucro cesante, expone que la demanda no es la oportunidad en que se hace exigible acreditar los daños, sino que es el momento para impetrar el reconocimiento del derecho para ser indemnizado y eventualmente determinar su monto, pudiendo reservarse la discusión sobre la especie o monto de los perjuicios para la ejecución del fallo o en otro juicio distinto, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 173 inciso segundo del Código de Procedimiento Civil.

En cuanto al daño moral, hace un resumen de las peticiones del Fisco de Chile, haciéndose cargo de la solicitud de límite de indemnización que contempla el artículo 144 del Código Aeronáutico, explicando que ni el Fisco ni la DGAC ni la Junta de Aeronáutica Civil, son ni fueron los transportadores en el contrato de transporte aéreo que celebraron las víctimas del fatal accidente sobre el cual versa el presente juicio, rigiendo dicho límite en beneficio exclusivo del transportador.

Finaliza solicitando se tenga por evacuado el trámite de réplica, y en

A fojas 522 consta la réplica del demandante respecto de la demandada Servicios Aéreos Aero Gala Ltda.

A fojas 526 se tuvo por evacuado el trámite de dúplica en rebeldía de la demandada Servicios Aéreos Gala Ltda.

A fojas 530 se llevó a efecto la audiencia de conciliación.

A fojas 532 se recibió la causa a prueba.

A fojas 889 se citó a las partes para oír sentencia.

CONSIDERANDO:

1º) Que a fojas 224 y 459 don Osvaldo Contreras Strauch, abogado, en representación de don José Luis Rojas Escobar, empleado y único pasajero sobreviviente; doña Doria Andrea Álvarez Benavente, educadora de párvulos; doña Catalina Ignacia Feliú Álvarez, estudiante; don Pablo Andrés Feliú Álvarez, Ingeniero Comercial; doña Francisca José Feliú Álvarez, estudiante; doña Daniela Andrea Feliú Álvarez, Ingeniera Electrónica, todos en representación de don Francisco Javier Feliú Mora, fallecido; doña María Florentina Muñoz Amaro, labores de casa; doña María José Baeza Muñoz, estudiante y don José Mauricio Baeza Muñoz, todos en representación de don José Bernardino Baeza Diocarets, todos domiciliados para estos efectos en calle Compañía N° 1085 piso 10, Edificio Parlamento, Santiago, deduce demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios en contra de **Servicios Aéreos Aero Gala Ltda. o Southern Helicopters S.A.**, sociedad del giro de su denominación, representada indistintamente por don Arnoldo Manuel Leiva Soto, arquitecto, y don Alfred Gerlach Schrit, mecánico, todos domiciliados en calle Campos de deporte N° 817, Ñuñoa y /o Dublé Almeyda N° 1821, B. 407, Ñuñoa y/o Avenida Larraín N° 7941, dep. 2, Hangar 9, La Reina o en Edificio 9, oficina 2, La Reina y/o en el caso del Sr. Gerlach, además en Villa Baviera, Parral, VI región; **Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A., luego Royal and Sun Alliance (Chile) Compañía de Seguros Generales S.A., y hoy RSA Seguros Chile S.A.**, sociedad del giro de su denominación, representada por su Gerente General don Ignacio Barriga Ugarte, ambos con domicilio en Avenida Providencia N° 1760, piso 4, Providencia; **Dirección General de Aeronáutica Civil**, repartición estatal representada por su Director General, el General de Brigada Aérea (A) don José Huepe Pérez, ambos domiciliados en Avenida Miguel Claro N° 1314, Providencia; **Junta de Aeronáutica Civil**, entidad gubernamental

tenga por interpuesta demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios en contra de “Servicios Aéreos Gala Ltda.” o “Southern Helicopters S.A.”; de la “Dirección General de Aeronáutica Civil”, de la “Junta de Aeronáutica Civil” y de “Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A.” hoy “RSA Seguros (Chile) S.A.”, y condenarlos a pagar las siguientes sumas o aquellas sumas mayores y/o menores que esta magistratura estime procedentes en Derecho:

I. A la empresa de Aviación Aerogala y a la Dirección General de Aeronáutica Civil: conjunta o solidariamente, según lo determine este tribunal, a pagar una indemnización por daños materiales y morales ocasionados a los afectados por el acaecimiento del siniestro de aviación a que se refiere la demanda en la siguiente forma:

1. Al sobreviviente don José Rojas Escobar:

a) Por daño emergente: la suma de \$30.000.000 que deriva de gastos y prestaciones médicas incurridos en la recuperación parcial de su salud, más la suma de 40 Unidades de Fomento por la pérdida de su equipaje.

b) Por lucro cesante: la suma de \$15.000.000

c) Por daño moral: UF 20.000

2. A doña Doria Andrea Álvarez Benavente: por sí y por su hija menor de edad **Catalina Ignacia Feliú Álvarez:**

a) Por gastos de sepultación del difunto don Francisco Javier Feliú Mora: la suma de \$1.800.000

b) Por pérdida del equipaje: 40 U.F.

c) Por daño moral: 20.000 UF correspondiendo el 50% de la aludida suma a la cónyuge sobreviviente y el 50% restante a la hija menor de edad.

3. A sus hijos don Pablo Andrés, Daniela Andrea y Francisca José, todos de apellidos Feliú Álvarez: 10.000 UF a cada uno por la muerte de su padre.

4. A doña María Florentina Muñoz Amaro por sí y por los hijos menores de edad que tenían en común con el pasajero difunto en el accidente de don José Baeza Diocarets, María José y José Mauricio, ambos de apellidos Baeza Muñoz.

a) Por gastos de sepultación del difunto: la suma de \$1.800.000

b) Por la pérdida de su maleta: 40 UF

c) Por daño moral: 30.000 UF correspondiendo a la conviviente que sobrevive y a los hijos comunes, 10.000 UF para cada uno de ellos.

siniestro, el monto total del seguro contratado que a cada uno les corresponde por:

- a. Por responsabilidad civil:** que asciende a US\$ 125.000 por pasajero; y
- b. Por el seguro de accidentes personales:** por US\$ 300.000, por cada pasajero (asiento) más la suma de 5.000 UF por concepto de indemnización del daño moral causado a cada uno de estos grupos, por el incumplimiento de su obligación contractual de pagar dicho seguro en forma oportuna, y ni siquiera proporcionar información sobre dicho seguro y su liquidación, todo lo anterior más reajustes e intereses desde la fecha del siniestro, hasta la de pago íntegro y efectivo de lo adeudado, haciendo presente que según disponen expresamente los artículos 535 y 565 del Código de Comercio, el monto de la indemnización se regula por su valor a la época del siniestro.

Subsidiariamente, para el improbable e hipotético evento de que se declare que el pago del referido seguro es improcedente, porque el siniestro no se encuentra cubierto de acuerdo a las limitaciones y/o exclusiones de la póliza, solicita que se condene a la empresa de aviación Aerogala, a la Junta de Aeronáutica Civil y a la Dirección General de Aeronáutica Civil, solidariamente, a pagar las referidas sumas de dinero, porque a todas ellas les correspondía la obligación de verificar que el vuelo se realizara bajo el amparo real y efectivo del seguro obligatorio que ha establecido la ley en beneficio de los pasajeros.

Solicita que las sumas antes referidas, o las que esta magistratura condene a pagar a las demandadas, conforme al mérito de autos, lo sean con más reajustes e intereses en caso de estas expresadas en pesos; o que deban convertirse en dicha moneda según el valor del dólar vigente al momento del siniestro, si están expresadas en dólares, o sólo con los correspondientes intereses si están expresadas en UF, los que deberán ser equivalentes al máximo interés que permite la ley según los que rigen para cada categoría de deudas conforme a la ley 18.010.

Solicita, además, que los reajustes e intereses se apliquen entre la fecha del siniestro y la de su entero pago o aquellas fechas que este tribunal estime procedentes en derecho, todo con más las costas de la causa.

2º) Que a fojas 425 don Luis Fernando Bravo Ibarra, abogado por la demandada RSA Seguros (Chile) S.A, contesta la demanda, solicitando se tenga por contestada la demanda. v en definitiva. declarar prescritas todas

costas. En subsidio de todo lo anterior, declarar que el actor carece de titularidad para reclamar y solicitar el pago de suma alguna con cargo a la cobertura de responsabilidad civil contenida en la sección III de la póliza N° 1885931, por tratarse de una cobertura que no está establecida en su favor, por lo que solicita se rechace la demanda interpuesta en contra de su representada por dicho concepto, todo ello con costas, por las consideraciones de hecho y de derecho ya reseñados.

3º) Que a fojas 466 doña Irma Soto Rodríguez, abogado Procurador Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, en representación del Fisco de Chile, ambos domiciliados en calle Agustinas N° 1687, comuna de Santiago, contesta la demanda, solicitando se tenga por contestada la demanda, declarando en definitiva que se le niega lugar en todas sus partes, con costas.

4º) Que a fojas 513 se tuvo por contestada la demanda en rebeldía de la demandada Servicios Aéreos Gala Ltda.

5º) Que a objeto de acreditar sus dichos, la parte demandante acompañó Ejemplar del periódico nacional Datos Sur, edición N° 390, año 9, circulante en el período comprendido entre el sábado 16 y el viernes 22 de junio de 2007; declaración emitida con fecha 25 de junio de 2012 por don Hugo Boza Valdenegro, doctor especialista en ortopedia y traumatología del Hospital Mutual de Seguridad de Rancagua, respecto de don José Luis Rojas Escobar; Certificado emitido por don Marcos Estica Baeza, enfermero, quien atendió a don José Luis Rojas Escobar; Informe médico emitido por don Hugo Boza Valdenegro, doctor especialista en ortopedia y traumatología del Hospital Mutual de Seguridad de Rancagua, con fecha 11 de agosto de 2006; Informe médico emitido por don Roberto Osses Borquez, médico tratante del Servicio de Traumatología del Hospital Base de Puerto Montt, con fecha 15 de julio de 2005; Certificado médico emitido por don Rodrigo Fernández Vergara, kinesiólogo del Centro de rehabilitación y actividad física Rodos Gimnasio emitido con fecha 5 de abril de 2012 acerca de su atención al demandante y única víctima sobreviviente del accidente Sr. José Luis Rojas Escobar; Copia de bono de atención ambulatoria N° 514943735 emitido por la Asociación Chilena de Seguridad, Hospital del Trabajador a nombre del demandante Sr. José Luis Rojas Escobar; Recibo de arriendo N° 117 emitido con fecha 29 de abril de 2006 por el demandante Sr. José Luis Roias Escobar a

2006, a cuenta de Cultivo, por el monto de \$7.000; receta médica emitida por Dr. Hugo Boza V., Cédula de Identidad N° 10.385.330-3, Mutual de Seguridad C.Ch.C, a nombre del demandante, Sr. José Luis Rojas Escobar, con fecha 16 de diciembre de 2005, en la cual se prescribe el uso del medicamento "Lyrica" por 75 Mg. En conjunto, se acompaña boleta emitida por Farmalider S.A., de la misma fecha señalada, en la cual da cuenta de la compra de este medicamento en la cantidad prescrita, por el monto de \$18.699; bono de atención de salud N° 175068815 emitido por FONASA a nombre del demandante, Sr. José Luis Rojas Escobar, por concepto de diversas prestaciones médicas, con fecha 3 de mayo de 2006, por monto de \$8.040; Bono de atención de salud N° 172861599 emitido por FONASA a nombre del demandante, Sr. José Luis Rojas Escobar, por concepto de diversas prestaciones médicas, con fecha 24 de febrero de 2006, por monto de \$4.280; bono de atención de salud N° 172861602 emitido por FONASA a nombre del demandante, Sr. José Luis Rojas Escobar, por concepto de diversas prestaciones médicas, con fecha 24 de febrero de 2006, por un monto de \$9.492; Copia de bono de atención ambulatoria N° 515289407 emitido por Laboratorio Clínico, ACHS-Arauco Salud S.A. a FONASA a nombre del demandante, Sr. José Luis Rojas Escobar, por concepto de diversas prestaciones médicas, con fecha 14 de marzo de 2006, por un monto de \$4.620; copia de bono de atención de salud N° 174953252 emitido por Asociación Chilena de Seguridad, Hospital del Trabajador, a nombre del demandante Sr. José Luis Rojas Escobar, con fecha 3 de mayo de 2006, en atención a prestaciones médicas por el monto de \$6.010; copia de bono de atención de salud N° 174953253 emitido por Asociación Chilena de Seguridad, Hospital del Trabajador, a nombre del demandante Sr. José Luis Rojas Escobar, con fecha 3 de mayo de 2006, en atención a prestaciones médicas por el monto de \$25.570; copia de bono de atención de salud N° 174953254 emitido por Asociación Chilena de Seguridad, Hospital del Trabajador, a nombre del demandante Sr. José Luis Rojas Escobar, con fecha 3 de mayo de 2006, en atención a prestaciones médicas por el monto de \$21.890; copia de boleta N° 0847174 emitida con fecha 29 de marzo de 2006 por Asociación Chilena de Seguridad (ACHS) a nombre del demandante, Sr. José Luis Rojas Escobar, Cédula Nacional de Identidad N° 8.327.569-3. Detalle: Curación de Quemados. Monto: \$6.098; copia de boleta N° 0850772

Sr. José Luis Rojas Escobar, Cédula Nacional de Identidad N° 8.327.569-3. Detalle servicio prestado: Curación post operatoria. Monto \$16.600; copia de boleta N° 38089 emitida con fecha 20 de marzo de 2006 por Somedica S.A. a nombre del demandante, Sr. José Luis Rojas Escobar, Cédula Nacional de Identidad N° 8.327.569-3. Detalle servicio prestado: Curación Post-Operatoria. Monto: \$6.200; copia de boleta N° 38080 emitida con fecha 13 de marzo de 2006 por Somedica S.A. a nombre del demandante, Sr. José Luis Rojas Escobar, Cédula Nacional de Identidad N° 8.327.569-3. Detalle servicio prestado: Curación Post-Operatoria. Monto: \$9.200; copia de boleta N° 79682 emitida con fecha 1 de marzo de 2006 por Somedica S.A. a nombre del demandante, Sr. José Luis Rojas Escobar. Detalle servicio prestado: Honorarios médicos. Monto: \$527.500; copia de boleta N° 79683 emitida con fecha 4 de marzo de 2006 por Somedica S.A. a nombre del demandante, Sr. José Luis Rojas Escobar. Detalle servicio prestado: Honorarios médicos. Monto: \$1.330.000; receta médica emitida con fecha 23 de junio de 2006 por don Hugo Boza Valdenegro, Médico Cirujano - Traumatólogo a nombre del demandante, Sr. José Luis Rojas Escobar, en la cual se prescribe el medicamento "Zyvox", de 600 mg., 6 cajas; boleta N° 0010561 emitida por Pfizer Chile S.A., a nombre del demandante Sr. José Luis Rojas Escobar. Descripción producto: Zyvox (600 mg.). Monto total: \$757.554; receta médica emitida con fecha 5 de junio de 2006 por don Hugo Boza Valdenegro, Médico Cirujano - Traumatólogo, Mutual de Seguridad C.Ch.C, a nombre del demandante, Sr. José Luis Rojas Escobar, en la cual se prescribe el medicamento "Zyvox", de 600 mg., 6 cajas; boleta N° 0010586 emitida por Pfizer Chile S.A., a nombre del demandante Sr. José Luis Rojas Escobar. Descripción producto: Zyvox (600 mg.). Monto total: \$757.554; bono de atención de salud N° 176858617 emitido por don Rodrigo Fernández Vergara, profesional dependiente de FONASA, con fecha 26 de junio de 2006, a nombre del demandante, don José Luis Rojas Escobar, por concepto de diversas prestaciones médicas (técnicas de relajación, evaluación kinesiólogo, y otras), por el monto de \$47.560; bono de atención de salud N° 172020355 emitido por don Rodrigo Fernández Vergara, profesional dependiente de FONASA, con fecha 23 de enero de 2006, a nombre del demandante, don José Luis Rojas Escobar, por concepto de diversas prestaciones médicas (técnicas de relajación, evaluación kinesiólogo, y otras), por el monto de

de salud N° 172866602 emitido por don Rodrigo Fernández Vergara, profesional dependiente de FONASA, con fecha 4 de marzo de 2006, a nombre del demandante, don José Luis Rojas Escobar, por concepto de diversas prestaciones médicas (técnicas de relajación, evaluación kinesiólogo, y otras), por el monto de \$36.760; bono de atención de salud N° 174953255 emitido por Asociación Chilena de Seguridad de Santiago, FONASA, con fecha 3 de mayo de 2006, a nombre del demandante, don José Luis Rojas Escobar, por concepto de diversas prestaciones médicas, por el monto de \$15.160; bono de atención de salud N° 174953256 emitido por Asociación Chilena de Seguridad de Santiago, FONASA, con fecha 3 de mayo de 2006, a nombre del demandante, don José Luis Rojas Escobar, por concepto de diversas prestaciones médicas, por el monto de \$10.630; informe de prefactura emitido con fecha 13 de febrero de 2006 por Centro Médico Mutual Santiago, Mutual de Seguridad C.Ch.C. a nombre del demandante, don José Luis Rojas Escobar, el cual da cuenta de diversos gastos por una serie de prestaciones médicas que tuvo que solventar el Sr. Rojas a raíz del accidente señalado en autos (días de reposo en cama, radiología, medicamentos, materiales de yeso, radiología, laboratorio interno, entre otros). Se consigna en este informe tanto el resumen de dichos gastos como el detalle de los mismos, por el monto total de \$3.314.163; estado de cuenta N° 193730 emitido con fecha 19 de diciembre de 2005 por Hospital Base de Puerto Montt, a nombre del demandante, don José Luis Rojas Escobar, en el cual se detallan diversos gastos por una serie de prestaciones médicas que tuvo que solventar el Sr. Rojas a raíz del accidente señalado en autos (días de reposo en cama, intervenciones médicas, medicamentos, etc.). Se consigna en este estado el detalle de estos gastos y su valor total por \$962.869.; estado de cuenta N° 193730 emitido con fecha 22 de julio de 2005 por Hospital Base de Puerto Montt, a nombre del demandante, don José Luis Rojas Escobar, en el cual se detallan diversos gastos por una serie de prestaciones médicas que tuvo que solventar el Sr. Rojas a raíz del accidente señalado en autos (días de reposo en cama, intervenciones médicas, medicamentos, etc.). Se consigna en este estado el detalle de estos gastos y su valor total por \$2.734.779; factura N° 0752030 emitido con fecha 4 de mayo de 2006 por Asociación Chilena de Seguridad (ACHS) a nombre del demandante, don José Luis Rojas Escobar, en el cual se detallan diversos gastos por una serie de prestaciones

prestaciones médicas que tuvo que solventar el Sr. Rojas a raíz del accidente señalado en autos, por el monto total de \$3.362.363; factura N° 00398074 emitido con fecha 29 de octubre de 2007 por Mutual de Seguridad C.Ch.C, a nombre del demandante don José Luis Rojas Escobar, en el cual se detallan diversos gastos por una serie de prestaciones médicas que tuvo que solventar el Sr. Rojas a raíz del accidente señalado en autos, por el monto total de \$249.450; factura N° 00398075 emitido con fecha 29 de octubre de 2007 por Mutual de Seguridad C.Ch.C, a nombre del demandante don José Luis Rojas Escobar, en el cual se detallan diversos gastos por una serie de prestaciones médicas que tuvo que solventar el Sr. Rojas a raíz del accidente señalado en autos, junto con el informe de prefactura de los mismos emitido por el Centro Médico Mutual de Santiago de esta misma institución, por el monto total de \$97.354; certificado de defunción de don Francisco Javier Feliú Mora (Q.E.P.D.), pasajero fallecido en el accidente señalado en autos ocurrido con fecha 21 de junio de 2005, emitido con fecha 28 de junio de 2012; certificado de nacimiento de Catalina Ignacia Feliú Álvarez emitido con fecha 12 de junio de 2012; certificado de nacimiento de Francisco José Feliú Álvarez emitido con fecha 12 de junio de 2012; certificado de nacimiento de Pablo Andrés Feliú Álvarez emitido con fecha 12 de junio de 2012; certificado de nacimiento de María José Baeza Muñoz, emitido con fecha 25 de junio de 2012; certificado de nacimiento de José Mauricio Baeza Muñoz emitido con fecha 25 de junio de 2012; Copia de certificado emitido por doña Ivania Carolina Zúñiga Haro, Psicóloga Infanto-Junvenil del Centro Médico La Araucana, Puerto Montt con fecha 22 de agosto de 2011, el cual da cuenta de la asistencia a terapia psicológica por un período aproximado de 8 meses por parte de la demandante doña María José Baeza Muñoz; Copia de informe psicológico realizado por don Germán Andrés Monje Ojeda al demandante de autos don José Mauricio Baeza Muñoz, efectuado entre octubre y diciembre de 2011; Copia de informe psicológico realizado por don Germán Andrés Monje Ojeda a la demandante de autos doña María José Mauricio Baeza Muñoz, efectuado entre agosto y septiembre de 2010, todos custodiados bajo el N° 5218-12

6º) Que el demandado Fisco de Chile, acompañó Copia de Informe Final del accidente de aviación N° 1388ES, efectuado por don Ernesto Santander Campillo; Fotocopia de las Reglas de Vuelo v Operación General

7º) Que la demandada Dirección General de Aeronáutica Civil acompañó Copia del Informe Final de la investigación Nº 1388ES, elaborado por don Carlos Riquelme Sandoval, investigador técnico, Ernesto Santander Campillo, investigador encargado y Andrés Barros Villa, encargado SIAA, todos funcionarios de la DGAC, custodiado bajo el Nº 1781-07; Copia simple de la Resolución de la DGAC, Exenta Nº 02123, de fecha 3 de Noviembre de 2003, de renovación técnica operativa de la empresa aérea Servicios Aéreos Aerogala Ltda.; Certificado del Conservador de Aeronaves, de fecha 18 de julio de 2006, sobre la aeronave matrícula CC-CHL; Copia autenticada de Certificado de Aeronavegabilidad Nº 175/2005, correspondiente a la matrícula CC-CHL; Certificado de antecedentes de carpeta personal del piloto de la Aeronave siniestrada Sr. Ipinza, otorgado con fecha 6 de julio de 2006 por el departamento de seguridad operacional de la DGAC, Subdepartamento de Licencias.

8º) Que el demandado Junta de Aeronáutica Civil, acompañó a los autos Copia de la Póliza de Seguros de Casco Aéreo Nº 01885931 emitida por Cía. de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. (hoy RSA Seguros Chile S.A.) contratada por Servicios Aéreos Aerogala Ltda. de fecha 28 de abril de 2005 y cuya vigencia data de 27 de abril de 2005 a 26 de abril de 2006; Copia de endoso de Póliza Nº 01885931 de Casco Aéreo (Endoso Nº 0000001) emitido por Cía. De Seguros Generales Cruz del Sur S.A. contratado por Servicios Aéreos Aerogala Ltda. cuya vigencia data de 3 de mayo de 2005 a 26 de abril de 2006; Copia del Ord. 393 de 12 de mayo de 2005, dirigido por la DGAC, con copia, a la empresa Servicios Aéreos Aero Gala Ltda.

9º) Que el demandado RSA Seguros Chile S.A. acompañó Copia de la Póliza de Seguros de Casco Aéreo Nº 01885931 emitida por Cía. de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. (hoy RSA Seguros Chile S.A.) contratada por Servicios Aéreos Aerogala Ltda. de fecha 28 de abril de 2005 y cuya vigencia data de 27 de abril de 2005 a 26 de abril de 2006.

10º) Que a fojas 575 consta la prueba testimonial de la parte demandada RSA Seguros deponiendo los testigos don Fernando Lazo Pfingsthorn y don Carlos Bravo Guarello, testigos contestes en que al momento de tomarse la póliza se señaló por parte de AeroGala Ltda., que el piloto contaba con más de las 1000 horas de vuelo exigidas para la validez de dicha póliza, la cual cubría el casco de la aeronave, la responsabilidad civil y

sino que al operador, al dueño de la aeronave y que el seguro, atendido el incumplimiento de las condiciones exigidas para su validez, no fue pagado.

11º) Que a fojas 627, 667 y 676 constan las declaraciones de los testigos de la parte demandante don Hugo Boza Valdenegro, don Víctor Fierro Hormazabal y don Rodrigo Fernández Vergara, testigos contestes en los perjuicios sufridos por el demandante don José Rojas Escobar a causa del accidente acaecido con fecha 21 de junio de 2005, y sin tachas.

12º) Que la demandada RSA Seguros Chile S.A. alega, en primer término, la prescripción de la acción, atendido lo dispuesto en el artículo 822 del Código de Comercio, esto es: “Las acciones que procedan de las obligaciones de que trata el presente Libro y que no tengan señalado un plazo especial de prescripción, durarán cuatro años.”. Fundando la prescripción de la acción por daño moral en los artículos 2514 y 2515 del Código Civil, señalando que prescribió en el plazo de 5 años, como acción ordinaria.

13º) Que para que proceda la prescripción de la acción es necesario que ésta sea alegada; que la acción sea prescriptible; que las partes se encuentren inactivas y que se cumpla el plazo de prescripción.

14º) Que en el caso de autos si bien la prescripción ha sido alegada y siendo la acción prescriptible, ha operado la interrupción civil de la prescripción, toda vez que con fecha 21 de junio de 2006, a fojas 31 de autos, esto es, habiendo transcurrido un año desde la fecha en que acaeció el hecho fundante de la demanda, la demandada RSA Seguros Chile S.A. ha sido notificada de la medida prejudicial probatoria tendiente a conseguir los antecedentes necesarios para iniciar el juicio ordinario civil de indemnización de perjuicios, por lo que habiéndose iniciado una gestión judicial manifestando el actor en dicho acto, la intención de ejercitar el derecho que le pertenece, procede rechazar dicha excepción.

15º) Que en segundo término, RSA Seguros, alega la nulidad de la obligación, basándose en que la demandada Servicio Aéreos Aerogala Ltda entregó información falsa al momento de contratar el seguro e invoca al efecto la norma que permite al tribunal declarar la nulidad absoluta cuando esta aparece de manifiesto en el acto o contrato.

16º) Que la nulidad de la obligación que invoca el demandado RSA Seguros Chile S.A debe ser declarado por tribunal competente en el

17º) Que no cabe por lo demás la declaración por este Tribunal de la nulidad invocada, toda vez que el artículo 1683 del Código Civil exige para ello que aparezca de manifiesto en el acto o contrato, esto es debe aparecer manifiesta y claramente en el documento que da fe del acto o contrato, y es el caso que la circunstancia de haber sido extendido el seguro en virtud de declaraciones falsas otorgadas por asegurante no aparece en la póliza de seguro que se ha pactado entre Aerogala y la Compañía de Seguros Cruz del Sur S.A., luego Royal and Sun Alliance (Chile) Compañía de Seguros Generales S.A.

18º) Que la alegación de falta de titularidad de los actores invocada por la demandada RSA Seguros deberá ser acogida toda vez que la póliza de fojas 330 y siguientes cubre al asegurado esto es a Aerogala Ltda. el pago de las indemnizaciones respecto de la responsabilidad legal que le podría caber a ésta última hacia terceros y hacia pasajeros, lo que necesariamente requiere de la concurrencia de una declaración judicial previa, lo que no ha concurrido a la fecha de esta demanda.

19º) Que el demandado Fisco de Chile, alega, tanto por sí mismo como por la Junta de Aeronáutica Civil y la Dirección General de Aeronáutica Civil, en primer lugar, la prescripción de las acciones y derechos basándose en el artículo 175 del Código Aeronáutico, el cual a juicio de esta sentenciadora no es aplicable en el caso de autos, toda vez que la norma en cuestión establece claramente un plazo de prescripción de corto tiempo respecto de las acciones establecidas en el título IX del Capítulo V de dicho cuerpo legal de cuya lectura aparecen que éste comprende los daños y perjuicios ocasionados por el explotador y/o transportador al pasajero. Así no teniendo dicha calidad los demandados en análisis mal pueden invocar a su favor dicho plazo de prescripción.

20º) Que, en segundo lugar, el demandado alega también la prescripción de la acción extracontractual emanada del artículo 2332 del Código Civil, fundado en que las acciones y derechos invocados en la demanda se encuentran prescritos. Alegando en subsidio la prescripción extintiva de acciones y derechos de cinco años, contemplada en los artículos 2514 y 1525 de dicho cuerpo legal, en relación con el artículo 2497 del mismo Código.

21º) Que respecto de la prescripción alegada, atendido lo resuelto por

Civil, por lo que habrá de acogerse dicha prescripción, sólo respecto del Fisco de Chile.

22º) Que en cuanto a la prescripción alegada a favor de la Junta de Aeronáutica Civil y de la Dirección General de Aeronáutica Civil, estas deberán ser rechazadas en su totalidad, por haber operado la interrupción civil de la prescripción, pues con fecha 25 de enero de 2007, a fojas 55 y 56 de autos, habiendo transcurrido un año y siete meses desde la fecha en que acaeció el hecho fundante de la demanda, los demandantes notificaron a dichas demandadas la medida prejudicial probatoria de exhibición de documentos, manifestando el demandante en dicho acto, la intención de ejercitar el derecho que le pertenece, dando cumplimiento así a los presupuesto establecidos en el artículo 2518 del Código Civil.

23º) Que respecto de los demandados Junta de Aeronáutica Civil y de la Dirección General de Aeronáutica Civil se invoca como fuente de responsabilidad la falta de servicio, sustentada en los artículos 7 inciso 1º de la Constitución Política del Estado y 38 inciso segundo del mismo cuerpo legal y artículo 4º de la ley 18.575

Al efecto el artículo 7 inciso 1º de la Constitución Política del Estado dispone que los órganos del Estado actúan válidamente previa investidura regular de sus integrantes, dentro de su competencia y en la forma que prescriba la ley.

Agrega el inciso final de la norma en comento que todo acto en contravención a este artículo es nulo y originará las responsabilidades y sanciones que la ley señale.

Por su parte el artículo 38 inciso segundo del mismo cuerpo legal dispone que cualquier persona que sea lesionada en sus derechos por la Administración del Estado, sus órganos o de las Municipalidades, podrá reclamar ante los Tribunales que determine la ley, sin perjuicio de la responsabilidad que pudiere afectar al funcionario que hubiere causado el daño.

24º) Que a su vez el artículo 4º de la ley 18.575, prescribe que el Estado es responsable por los daños que causen los órganos de la Administración en el ejercicio de sus funciones; y el artículo 42 de la misma norma, señala que los órganos de la Administración serán responsables por el daño que causen por falta de servicio.

obligaciones y facultades otorgadas por las leyes a la Junta de Aeronáutica Civil y a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

26º) Que conforme el artículo 1698 del Código Civil incumbe probar las obligaciones o su extinción al que alega aquéllas o ésta, norma conforme a la cual corresponde en autos al actor acreditar los hechos en que sustenta la falta de servicio alegada.

27º) Que los actores consideran que dichos organismos incurrieron en falta de servicio al no haber efectuado un control de la validez del seguro de accidentes aéreos en atención a la circunstancia fáctica de no pago a los beneficiarios.

Al efecto debe tenerse presente que el artículo 1 del DL 2654 de 1979 dispone que “los servicios de transporte aéreo, sean de cabotaje o internacionales, y toda otra clase de servicios de aeronavegación comercial, podrán realizarse por empresas nacionales y extranjeras, siempre que cumplan con los requisitos técnicos y de seguro que establezcan las autoridades nacionales.

Corresponderá a la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil establecer y controlar los requisitos técnicos y de seguro que establezcan las autoridades nacionales y a la Junta de Aeronáutica Civil establecer y controlar los requisitos de seguros.”

De lo anterior aparece que la obligación de dichas autoridades se limita establecer y controlar la existencia de la contratación del seguro y los requisitos de éste, mas ello no puede ser extendido a las circunstancias de verificar la veracidad de la información entregada por uno de los contratantes, en este caso Aerogala Ltda., no vislumbrándose que la Dirección General de Aeronáutica Civil y Junta de Aeronáutica Civil hayan incumplido sus obligaciones e incurrido en falta de servicio respecto de la situación de no pago del seguro alegado.

28º) Que además de lo anterior los actores señalan que los perjuicios que refieren sufridos tienen su causa en accidente aéreo ocurrido el 21 de junio de 2005, hecho este último que se encuentra suficientemente acreditado con el Informe Final de Accidente de Aviación Nº 1388ES emitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil, no objetado, que señala que el día 21 de Junio de 2005 el avión Cessna Modelo U206G, Matrícula CC-CHL, piloteado por el Sr. Luis Francisco Ipinza Salaberrv. se estrelló

29°) Que los actores alegan que en el hecho antes descrito la Dirección de Aeronáutica Civil incurrió en falta de servicio al haber autorizado el despegue de la aeronave sin considerar las condiciones meteorológicas en las cuales se debía desarrollar el vuelo que no eran aptas para ello enterados además que el piloto tenía aptitudes para el vuelo visual y no instrumental.

30°) Que es el caso que con el informe Final de Accidente de Aviación Nº 1388ES, efectuado por la Dirección de Aeronáutica Civil y que fuera elaborado por el Investigador del Accidente don Ernesto Santander Campillo, se encuentra acreditado que “la causa del accidente se debió a una falla operacional, al efectuar el piloto un vuelo visual (VFR) entre nubes y cerros (condiciones meteorológicas de vuelo instrumental o IMC), perdiendo referencia con el terreno o el agua.”

Al describir las circunstancias del accidente se extiende y señala que “el vuelo se realizó bajo las reglas del vuelo visual y con condiciones meteorológicas post-frontal”

Continúa el informe indicando, respecto de la información meteorológica que: “La ruta presentaba inestabilidad y probables rachas de 25 nudos del noroeste, probable presencia de paso de cúmulus nimbus.” Y además concluye que: “Las condiciones meteorológicas eran limitadas, con una situación post-frontal inestable a lo largo de la ruta, lo que significó en la práctica que, a medida que se desarrolló el vuelo, las condiciones meteorológicas fueron empeorando, reduciendo la visibilidad hasta quedar sin ningún punto de referencia con el cual poder orientarse hasta el momento del accidente.”

31°) Que de la transcripción de la cinta acompañada en el Informe Final del Accidente, se encuentra acreditado que el despegue del avión fue autorizado efectivamente por la torre control del Aeropuerto El Tepual de la ciudad de Puerto Montt, la que depende de Dirección General de Aeronáutica Civil, conforme a lo dispuesto en el artículo 3º letra c) de la Ley 16.752, que Fija organización y funciones y establece disposiciones generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil “c) Organizar y controlar el tráfico aéreo.”

32°) Que de lo establecido en los dos motivaciones precedentes fluye que a través del actuar de la torre de control del Aeropuerto El Tepual de Puerto Montt la Dirección General de Aeronáutica Civil autorizó el día 21 de

atendido el empeoramiento de las condiciones meteorológicas. Ello de hecho ocurrió siendo la causa basal del accidente.

33º) Que el artículo 3º letra j) de la Ley 16.752 dispone que la Dirección de Aeronáutica Civil, tendrá la facultad de “j) Fiscalizar las actividades de la aviación civil, en resguardo de la seguridad de vuelo y dictar las instrucciones de general aplicación que sean necesarias para los fines señalados” por lo que al corresponderle autorizar el despegue de un vuelo, no puede pretender que dicha facultad sea entendida como un mero acto formal y que la responsabilidad sea sólo del piloto, sino que dicha norma tiene como fundamento el velar por la seguridad del vuelo y de los pasajeros.

34º) Que conforme lo expuesto esta sentenciadora estima que la Dirección General de Aeronáutica Civil incurrió en la falta servicio de servicio alegada al autorizar el despegue de la aeronave y la realización de un vuelo sin que el piloto se encontrara con los requisitos suficientes para sustituir, de ser necesario, el vuelo visual por uno instrumental, incumpliendo su obligación legal de velar por la seguridad de los pasajeros.

35º) Que cabe analizar a continuación la responsabilidad que los actores alegan cabe a Aerogala Ltda. en el accidente. Al efecto se alega responsabilidad contractual y en subsidio responsabilidad extracontractual del artículo 2314 del Código Civil.

36º) Que con el certificado del Registro Nacional de Aeronaves rolante a fojas 85, informe técnico de accidente, no objetados, se encuentra establecido que Aéroga Ltda. detentaba la calidad de explotador del avión Cessna Modelo U206G, Matrícula CC-CHL, involucrado en el accidente antes referido.

37º) Que si bien no se ha acompañado en autos los billetes de pasajes de los pasajeros fallecidos o lesionados relacionados con esta causa, lo cierto es que tanto de los dichos de los demandados que se apersonaron a la causa, como del informe final de accidente, no objetado, se encuentra acreditado la existencia en la especie de dicho contrato de transporte aéreo, entendiéndose conforme a derecho que éste se rige por lo dispuesto en el artículo 126 del Código Aeronáutico que señala: “Contrato de transporte aéreo es aquel en virtud del cual una persona, denominada transportador, se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro, por vía aérea, pasajeros y cosas ajenas a entregar éstas a quienes vayan consignadas.”

los límites establecidos en este código”, así como lo dispuesto en el artículo 143 inciso 1º del mismo cuerpo legal, dispone que: “El transportador estará obligado a indemnizar la muerte o lesiones causadas a los pasajeros durante su permanencia a bordo de la aeronave o durante la operación de embarque o desembarque.”

39º) Que de lo analizado se desprende que a Aerogala Limitada le cabe responsabilidad emanada del contrato de transporte aéreo dada su calidad de transportador debiendo indemnizar los perjuicios que de ello resulte acreditado.

40º) Que atendido lo dispuesto en el artículo 1698 del Código Civil correspondía que los actores doña Doria Andrea Álvarez Benavente, doña María Florentina Muñoz Amaro, don Pablo Andrés, doña Daniela Andrea y doña Francisca José, todos de apellidos Feliú Álvarez y doña María José y don José Mauricio, ambos Baeza Muñoz, acreditaran la calidad de “deudos” de los pasajeros fallecidos del vuelo, toda vez que pretenden la indemnización de daño moral sufrido producto de la aflicción que dichas muertes le causaran.

41º) Que al efecto doña Doria Andrea Álvarez Benavente y de doña María Florentina Muñoz Amaro no acompañaron prueba alguna que permita establecer la calidad conyuge sobreviviente de don Francisco Javier Feliú Mora de la primera y de conviviente de don José Bernardino Baeza Diocarets de la segunda, lo que conlleva a desestimar la demanda a su respecto como se expresará en definitiva.

42º) Que con certificado de nacimiento que se encuentran guardados en custodia N° 5218-12 de este Tribunal, no objetados, se encuentra acreditado que doña María José y don José Mauricio, ambos Baeza Muñoz, son hijos del pasajero fallecido don José Bernardino Baeza Diocarets;

43º) Que de los informes psicológicos, suscritos por el Psicólogo don Germán Andrés Monje Ojeda, custodiados bajo el número 5218-12, no objetados por los demandados, es posible tener por acreditado que los menores de edad don José Mauricio y doña María José, ambos de apellidos Baeza Muñoz, hijos de uno de los pasajeros fallecidos, han sufrido graves traumas producto de la muerte de su padre, lo que los ha afectado en el desarrollo de su área socio-emocional, redundado en expresiones de ansiedad recurrente y problemas de integración social, acreditándose un

44°) Que con los certificados de nacimiento y que se encuentran guardados en custodia N° 5218-12 de este Tribunal, no objetados, se encuentra acreditado que don Pablo Andrés, doña Catalina Ignacia, doña Daniela Andrea y doña Francisca José, todos de apellidos Feliú Álvarez son hijos del pasajero fallecido don Francisco Javier Feliú Mora;

45°) Que sin perjuicio que se observa debilidad probatoria tendiente a acreditar el daño moral específico sufrido por los demandantes referidos en la motivación es el caso que encontrándose probada la calidad de hijos de éstos del pasajero fallecido don Francisco Javier Feliú Mora, sin que existan antecedentes que permitan establecer un especial distanciamiento de su padre fallecido es posible entender que naturalmente han sufrido una aflicción con la muerte de su progenitor que debe, conforme a criterios de justicia y equidad, ser indemnizados, más no conociéndose detalladamente el grado de aflicción sufrido es que se estima prudencialmente en la suma de 1.000 unidades de fomento para cada uno de ellos la indemnización del daño moral.

46°) Que el actor don José Luis Rojas Escobar, único sobreviviente del accidente, ha solicitado indemnización del daño emergente, lucro cesante y daño moral sufridos.

47°) Que el daño emergente lo hace consistir en los gastos en que ha incurrido para la recuperación parcial de su salud y en la pérdida de su equipaje.

48°) Que a fin acreditar los gastos médicos y de rehabilitación en que ha debido incurrir acompañó abundante prueba documental, no objetada, consistente en recibos de arriendo de gimnasio, bonos médicos con copago, boletas por compra de medicamentos, boletas de ventas y servicios de la Asociación Chilena de Seguridad, y Somédica, facturas de pago de Mutual de Seguridad de San Fernando con las que tiene por acreditado que incurrió en gastos por hasta la suma de \$10.297.311 en la recuperación de sus lesiones, por lo que se accederá al pago de dicha suma por daño emergente.

49°) Que no se accederá a la indemnización en análisis solicitada en atención de la pérdida del equipaje ni de los gastos de sepultación, al no haberse rendido prueba que permita acreditar ni la existencia de los mismos ni a los montos a que ascendería.

50°) Que el lucro cesante se entiende como la pérdida del incremento

51°) Que de la prueba testimonial rendida por el demandante don José Luis Rojas Escobar, principalmente la de testigos contestes en su proceso de recuperación, además de los certificados médicos acompañados, los cuales indican que el actor deberá mantener permanentemente y a lo largo de su vida, constantes controles médicos por la fractura expuesta de su pierna izquierda, producto de las infecciones que sufre desde la fecha del accidente, ha logrado acreditarse un cambio de vida y una disminución en sus capacidades físicas y psicológicas, lo cual denota la existencia de un daño moral o extrapatrimonial grave que debe ser reparado, estimándose prudencialmente dicho perjuicio en la suma de 2.500 unidades de fomento.

52°) Que atendida la naturaleza declarativa de la acción deducida no se accederá a los intereses pretendidos.

53°) Que acogiendo la demanda por responsabilidad contractual de Aerogala Limitada, no cabe analizar la responsabilidad extracontractual invocada por haber sido alegada subsidiariamente y en el evento de desestimarse la primera.

54°) Que atendido todo lo analizado se accederá al pago de la indemnización de perjuicios respecto de la Dirección General de Aeronáutica Civil al haber incurrido en responsabilidad por falta de servicio y Aerogala en responsabilidad contractual, quienes deberán concurrir conjuntamente al pago de las indemnizaciones, toda vez que no existe en nuestro ordenamiento jurídico norma que establezca el pago solidario.

55°) Que para la determinación del monto de los perjuicios, se ha tenido especialmente presente lo dispuesto en el inciso primero del artículo 144 del Código Aeronáutico que dispone: “La indemnización estará limitada a una suma que no excederá de cuatro mil unidades de fomento por muerte o lesión de cada pasajero.”

56°) Que los demás antecedentes en nada alteran las conclusiones precedentemente vertidas.

Por estas consideraciones y teniendo además presente lo dispuesto en los artículos 1444, 1445, 1681, 1683, 1698, 2314, 2332, 2492, 2514, 2515, 2518 del Código Civil; artículos 160, 170, 254, 262, 309 y siguientes del Código de Procedimiento Civil; artículos 126, 127, 131, 143, 144 y siguientes del Código Aeronáutico; artículos 557 inciso 1° y 882 del Código de Comercio; Lev 16.752; Decreto N° 222 del Ministerio de Defensa; Decreto con fuerza de

II.- Que ha lugar a la demanda deducida en contra de la Dirección General de Aeronáutica Civil y a Aerogala Limitada **sólo en cuanto** se les condena conjuntamente al pago de las siguientes sumas: -2.000 unidades de fomento a favor de cada uno de los demandantes don José Mauricio Baeza Muñoz y doña María José Baeza Muñoz , por concepto de daño moral;- 1.000 unidades de fomento a favor de don Pablo Andrés, doña Catalina Ignacia, doña Daniela Andrea y doña Francisca José, todos de apellidos Feliú Álvarez, por concepto de daño moral;- \$10.297.311 por daño emergente y 2.500 unidades de fomento por daño moral a favor de don José Luis Rojas Escobar ;rechazándose en todo lo demás

Cada parte pagará sus costas por haber tenido motivos plausibles para litigar.

Regístrese, notifíquese y en su oportunidad archívense.

Pronunciada por doña Claudia Donoso Niemeyer, Juez Titular;
Autorizada por doña Marta Hurtado Vásquez, Secretaria Subrogante.

Se deja constancia que se dio cumplimiento a lo dispuesto en el inciso final del art. 162 del C.P.C. en **Santiago, veinticuatro de Marzo de dos mil quince.**

Santiago, doce de octubre de dos mil dieciséis.

Vistos:

Se reproduce la sentencia en alzada, con las siguientes modificaciones:

- 1.- Se eliminan los fundamentos 41°), 45°), 49°) y 52).
- 2.- En el considerando 48°) se elimina la expresión “no objetada”.
- 3.- En el considerando 51°) se sustituye el guarismo 2.500 por 4.000.

Y teniendo en su lugar, y además, presente:

I.- En cuanto a la objeción de documentos de fojas 579:

Primero: Que la Abogado Procurador Fiscal del Consejo de Defensa del Estado, en representación del demandado, Fisco de Chile, objetó los documentos acompañados por el escrito de fojas 554, por cuanto no emanan de su parte, no han sido reconocidos y no consta su autenticidad e integridad.

Segundo: Que la objeción, en la forma que se ha formulado, deberá ser desestimada, por cuanto lo ha sido de manera genérica respecto del set de documentos. Asimismo, aquella no ha sido fundada en causa legal, toda vez que el hecho de no constar la autenticidad e integridad no constituye causal de invalidación como lo establece la ley. Debió entonces, especificarse en qué consistía las faltas que se alega, para así poder comprobarse las omisiones que se denuncian en forma global y genérica.

II.- En cuanto al recurso de apelación de fojas 958:

Tercero: Que el Fisco de Chile, a través de la Abogado Procurador Fiscal de Santiago del Consejo de Defensa del Estado, por presentación de fojas 958, dedujo recurso de apelación en contra de la sentencia de primer grado, en los siguientes términos.

En primer lugar, alega que la sentencia ha cometido un error, en cuanto a su decisión de acoger la demanda en contra de la DGAC, pues se ha condenado a una entidad que no es sujeto de derecho.

Por otra parte, se impugna el fallo en alzada, por cuanto en su concepto, en la especie operó la prescripción extintiva que consagra el artículo 2322 del Código Civil, toda vez que la notificación realizada a la DGAC respecto de una medida prejudicial, lo que aconteció el 20 de abril de 2007, no ha tenido el efecto de interrumpir el plazo de prescripción.

Finalmente, en subsidio de los fundamentos anteriores, se alega por la defensa del Fisco de Chile, que en la especie no se ha configurado la falta de servicio que se dio por establecida por la sentenciadora.

Pide que se revoque el fallo en aquella parte en que se acogió la demanda en contra de la Dirección General Aeronáutica Civil, resolviendo en su reemplazo que se la rechaza, con costas.

Cuarto: Que, en lo tocante al primer motivo de impugnación, cabe consignar que por resolución de fojas 424, el tribunal a quo conforme a la presentación de fojas 366, de doña María T. Muñoz Ortúzar, en representación del Consejo de Defensa del Estado, acogió la excepción dilatoria opuesta por aquella y ordenó al demandante subsanar los defectos de que adolecía la demanda, lo que fue cumplido por presentación de fojas 456, quedando en consecuencia demandados la Dirección General de Aeronáutica Civil y la Junta de Aeronáutica Civil, ambas entidades representadas legalmente por el Consejo de Defensa del Estado. Luego, a fojas 458, se procedió a contestar la demanda por parte del Fisco de Chile.

En estas circunstancias, la alegación formulada por el Fisco de Chile no puede prosperar, toda vez que los fundamentos de la misma ya fueron hechos valer en su oportunidad y, de acuerdo a los propios dichos de la entidad fiscal, las demandadas fueron representadas en estos autos por el Consejo de Defensa del Estado.

Quinto: Que, en lo tocante a la prescripción alegada, es menester precisar en primer término, que la DGAC fue notificada de la medida prejudicial probatoria con fecha 20 de abril de 2007, como acertadamente lo aclara el Fisco de Chile y no el 25 de enero de ese año.

Dicha alegación debe ser desestimada toda vez que conforme a la doctrina y jurisprudencia, se acepta en la actualidad como forma de interrupción civil cualquier gestión judicial que revele la intención del actor de hacer efectivo su derecho, como ocurrió en la especie con la notificación que se hiciere para que se exhibieran documentos que eran necesarios para la presentación de la demanda.

La expresión demanda judicial entonces, no deberá ser tomada en su sentido procesal estricto, sino en uno amplio, esto es, cuando es necesario que el acreedor recurra a la instancia judicial, ya sea para iniciar derechamente el

juicio o para la preparación de éste. El efecto entonces de la notificación de la medida prejudicial probatoria en cuestión, tuvo como efecto cierto el interrumpir el plazo de prescripción que se encontraba en curso y, por ello, la acción no se encuentra prescrita, lo que fue acertadamente razonado y decidido por la juez a quo.

Deberá correr la misma suerte de lo anterior, vale decir, ser desestimado lo alegado por el Fisco de Chile en cuanto a que la interrupción civil sólo opera cuando la demanda se dirige y notifica al deudor. La anterior decisión se basa en los fundamentos que se han esgrimido en forma precedente en cuanto a considerar a la DGAC como parte representada por el Fisco de Chile.

Sexto: Que, en cuanto a la defensa esgrimida por la defensa fiscal, sobre la inexistencia de falta de servicio, cabe consignar que en el artículo 3° letra j) de la Ley 16.752, se establece y dispone que la Dirección de Aeronáutica Civil, tiene la facultad de fiscalizar las actividades de la aviación civil, ello en resguardo de la seguridad de vuelo y dictar las instrucciones de general aplicación que sean necesarias para los fines señalados.

Del texto legal y tal como lo argumenta la jueza a quo, es al organismo dependiente de la Dirección de Aeronáutica quien en la ocasión referida, dispuso el despegue del vuelo, el que dada las condiciones climáticas no debió ser autorizado, omisión que en definitiva significó que se produjera el trágico desenlace, lo que obviamente constituye una falta en el debido servicio que se debió haber prestado, en resguardo de la seguridad de vuelo y de los pasajeros que la nave iba a transportar. En estas condiciones, se concuerda entonces con la sentenciadora que en la especie hubo falta en el servicio y, por ello, se debe responder.

En la especie, no se puede pretender como lo sostiene la defensa fiscal, que conforme a la norma ya señalada la DGAC tiene un rol solo programático y de mero control general. En efecto, no se puede obligar y dejar bajo la responsabilidad del piloto, toda vez que aquel no podría conocer y prever las condiciones meteorológicas que se pudieren presentar en la ruta, máxime en la época que se produjo el accidente y las condiciones climáticas que presenta la zona en esa época del año, lo que tendría un efecto directo en las resultas del vuelo, todo lo que se podría haber evitado naturalmente, si no se hubiese autorizado la salida del vuelo en la ocasión referida.

De lo anterior, se puede concluir que en la especie ha existido responsabilidad de la DGAC por falta de servicio y que tuvo incidencia en el resultado dañoso que ha motivado la interposición de la demanda indemnizatoria, falta de servicio determinante de la responsabilidad y no necesariamente la conducta de algún funcionario en particular. De ello se desprende que en el ámbito de la responsabilidad de la Administración no es necesaria la distinción, entre la actuación de los órganos y la actuación de los dependientes. La relación del funcionario con la administración es funcional, de modo tal que no se trata de una responsabilidad por el hecho ajeno. Por otra parte, tampoco será necesario individualizar el acto concreto que constituye la falta de servicio, porque basta que ésta sea atribuible a la organización del servicio público para que sea establecida.

En el presente caso, como se ha concluido, no se está responsabilizando al Estado en forma objetiva o estricta, sino que el fundamento de aquella responsabilidad se sustenta y caracteriza por la falta de servicio que se caracteriza por un funcionamiento deficiente del servicio público y, por ello, debe responder frente a un hecho que ha provocado daño.

III.- En cuanto al recurso de apelación de los actores de fojas 970:

Séptimo: Que, el apoderado de los demandantes, don Osvaldo Contreras S., por el escrito de fojas 970, ha deducido recurso de apelación en contra de la sentencia definitiva, fundado, en síntesis en los siguientes aspectos.

En primer término, en que la sentencia en el considerando 48° (debió decir 18°), acoge la alegación de falta de titularidad de los actores invocada por la Compañía de Seguros RSA y, como consecuencia de ello, niega la demanda. Indica que si bien el seguro de responsabilidad civil en general, no tenía ninguna regulación legal, hoy en día, luego de la Ley 20.667, de mayo de 2013, que reemplazó el título VIII del libro II del Código de Comercio sobre los seguros, el párrafo 4° de su sección segunda ha venido a introducir una regulación completa de esta institución.

Otro motivo del recurso de apelación, dice relación con la injustificada exoneración de la responsabilidad que les cabe a la Junta de Aeronáutica Civil y a la Dirección General de Aeronáutica, por la falta de pago del seguro. Argumenta en síntesis que si legalmente le corresponde a la Junta de

Aeronáutica Civil establecer y controlar los requisitos del seguro, entonces era labor de la junta determinar los requisitos que deben cumplir los referidos seguros, todo lo que finalmente constituiría una falta de servicio.

Un tercer acápite del recurso de apelación, se refiere al rechazo indebido de las demandas interpuestas por doña Andrea Alvarez Benavente y doña María Muñoz Amaro, por no haberse acreditado su calidad de cónyuge y conviviente sobrevivientes, respectivamente, de los pasajeros fallecidos. Se sostiene que la jueza en el considerando 1° (debió decir 41°) de la sentencia desestima la demanda interpuesta por doña Andrea Alvarez Benavente y doña María Muñoz Amaro, en su calidad de cónyuge sobreviviente de don Francisco Feliú Mora (la primera) y de conviviente de don José Baeza Diocares (la segunda), bajo la argumentación de que no se habría acreditado la relación con los difuntos que invocaron.

Un cuarto agravio que denuncia el recurrente, se hace consistir en la infundada reducción del monto otorgado por concepto de indemnización de perjuicios a los hijos de don Francisco Javier Feliu Mora por supuesta debilidad probatoria respecto del daño moral sufrido.

Se impugna, además la sentencia, por el indebido rechazo de la demanda de indemnización por concepto de pérdida de equipaje.

Por otra parte, se alza la demandante, por haberse rechazado otorgar indemnización por concepto de lucro cesante a don José Rojas, por no haberse acreditado las bases para establecerlo.

Refiere el impugnante que, en general, los montos por concepto de las diferentes indemnizaciones han sido indebidamente reducidas y reguladas teniendo presente el límite de 4000 UF del Código Aeronáutico, aun cuando solo uno de los demandados tenía derecho a invocar dicho límite y no lo hizo.

Finalmente, refiere que la sentencia de primera instancia no otorga intereses a partir de ninguna fecha, bajo el erróneo pretexto de tratarse de una sentencia declarativa.

Pide que se enmiende la sentencia conforme a derecho declarando que:

1.- Se condena a la empresa Aviación Aerogala y a la DGA, conjunta o solidariamente a pagar una indemnización por daños materiales y morales ocasionados por el acaecimiento del siniestro de aviación materia de autos a los siguientes afectados y de la siguiente forma: a) Al sobreviviente don José

Rojas Escobar: Por daño emergente, la suma de \$30.000.000 que deriva de gastos y prestaciones medicas en que ha incurrido en la recuperación parcial de su salud, más la suma de 40 UF por la pérdida de equipaje; Por lucro cesante, la suma de \$15.000.000; Por daño moral, la suma de 20.000 UF.

b) A doña Doria Andrea Alvarez Benavente, por sí y por su hija menor de edad Catalina Ignacia Feliú Alvarez: Por gastos de sepultación del difunto Francisco Javier Feliú Mora, la suma de \$1.800.000; Por pérdida de equipaje, la suma de 40 UF; por daño moral, 20.000 UF, correspondiendo al 50% de la suma aludida a la cónyuge sobreviviente y el 50% restante a la hija menor de edad.

c) A los hijos Pablo Andrés, Daniela Andrea y Francisca José, todos de apellidos Feliú Alvarez, 10.000 UF a cada uno por la muerte de su padre.

d) A doña María Florentina Muñoz Amaro por sí y por los hijos menores de edad que tenían en común con el pasajero difunto en el accidente don José Baeza Diocarets, María José y José Mauricio, ambos de apellidos Baeza Muñoz, las siguientes cantidades: Por gastos de sepultación, \$1.800.000; Por pérdida de equipaje, 40 UF; Por daño moral, 30.000 UF, correspondiendo a la conviviente y a los hijos comunes 10.000 UF a cada uno de ellos.

2.- Se condene a la Compañía de Seguros Cruz del Sur, hoy RSA Seguros Chile S.A. a pagar las sumas que indica, respecto de las siguientes personas: a don José Rojas Escobar, a a sucesión de don Francisco Javier Feliú Mora y a la sucesión de don José Bernardino Baeza Diocarets, la suma en pesos que equivalía al día del siniestro, el monto total de los seguros contratados que ascienden a: US\$125.000 por pasajero, por el seguro de responsabilidad civil; y US\$300.000, por cada pasajero, por el seguro de accidentes personales.

Además, a pagar la suma de 5.000 UF, o lo que el tribunal estime procedente, por concepto de indemnización por daño moral causado a cada uno de los actores, por el incumplimiento de su obligación contractual de pagar oportunamente dichos seguros.

En forma subsidiaria y para el evento de no acogerse el pago del seguro, se condene a la empresa Aerogala, a la Junta de Aeronautica Civil y a la DGA, conjunta o solidariamente, a pagar las referidas sumas de dinero, ya que a

todas ellas les correspondía la obligación de verificar que el vuelo se realizara bajo el amparo real y efectivo del seguro obligatorio que ha establecido la ley en beneficio de los pasajeros.

3.- Las sumas a que sean condenadas las demandadas, lo sean con los reajustes e intereses que correspondan, según la naturaleza de los montos regulados, con costas.

Octavo: Que, la sentenciadora en el apartado 18° de la sentencia, acoge la alegación de falta de titularidad invocada por la demandada RSA Seguros S.A., toda vez que conforme se puede apreciar de la póliza, esta cubre al asegurado, esto es, a Aerogala Ltda., respecto de la indemnizaciones por la responsabilidad legal que le podría caber a esta última hacia terceros y pasajeros, lo que requiere de una declaración previa, esto, a la fecha de ocurrencia de los hechos, pues conforme a las modificaciones introducidas por la Ley 20.667, dicha regulación ha sido reemplazada en forma completa, siendo distinto el régimen, todo lo que aparece de la norma actual, lo que no resulta aplicable al accidente cuyas indemnizaciones se persiguen en el presente proceso. Esto además, aparece corroborado con el testimonio de don Fernando Lazo P., a fojas 575 de autos.

Luego y conforme a la norma que resultaba aplicable a la fecha de ocurrencia de los hechos, no es posible acceder a lo pedido en este acápite de la apelación, confirmando el criterio aplicado por la jueza a quo y, por lo mismo, la sentencia en dicho aspecto.

Noveno: Que, en torno al segundo motivo de impugnación, cabe consignar que de acuerdo a lo estatuido en el artículo 1° del D.L. 2654, del año 1979, los servicios de transporte aéreo, sean de cabotaje o internacionales, y toda otra clase de servicios de aeronavegación comercial, podrán realizarse por empresas nacionales y extranjeras, siempre que cumplan con los requisitos técnicos y de seguro que establezcan las autoridades nacionales. Corresponde a la Dirección General de Aeronáutica establecer los requisitos técnicos y de seguro que establezcan las autoridades nacionales y a la junta de Aeronáutica Civil establecer y controlar los requisitos de seguros.

Conforme a la norma recién citada, resulta claro que la obligación y responsabilidad de las autoridades ya indicadas, se limita sólo a establecer y controlar la existencia de la contratación de un seguro y los requisitos de éste,

pero ello en ningún caso podría ampliar su competencia y controlar la circunstancia de verificar la veracidad y conformidad de la información entregada por los contratantes del seguro, toda vez que la misma variará en cada caso y ello será motivo de control por el agente de seguro que participe en dicho trámite. La circunstancia requerida por el apelante no se puede extremar en orden a responsabilizar a las entidades ya indicadas en la comprobación de la información de un contrato que tiene la característica de ser particular entre las partes contratantes. Será así, entonces, como lo razona la jueza a quo, que de acuerdo a la norma no resultaba exigible para aquellos, circunstancia que de no haberse cumplido, habría hecho incurrir a los organismos en una falta de servicio.

Décimo: Que, sobre el tercer motivo de impugnación, doña Andrea Alvarez Benavente, demandó en estos autos en su condición de cónyuge sobreviviente de don Francisco Feliú Mora y doña María Muñoz Amaro, en su calidad de conviviente de don José Baeza Diocares y también lo hicieron en representación de sus hijos, según los términos de la acción interpuesta en contra de todos los demandados.

Al contestar la demanda, y en relación a lo cobrado por los actores, se pidió su rechazo por encontrarse prescrita las acciones y por no concurrir ninguna hipótesis que justifique el pago de una indemnización por parte del Fisco de Chile. No se controvertió la condición de cónyuge sobreviviente de don Francisco Feliú Mora, de doña Andrea Alvarez Benavente y de conviviente de don José Baeza Diocares, de doña María Muñoz Amaro.

Undécimo: Que, los demandantes en esta instancia a fojas 1020, en lo pertinente, con la debida ritualidad procesal acompañaron la siguiente documentación, que no fue objetada:

1.- Certificado de matrimonio celebrado con fecha 20 de noviembre de 1978, en la circunscripción de Las Condes, entre don Francisco Javier Feliú Mora y doña Doria Andrea Álvarez Benavente; se deja constancia que aquellos pactaron separación total de bienes, según escritura pública de 12 de noviembre de 1999, otorgada ante el notario de Chaitén, doña Carmen Ojeda Cáceres.

2.- Certificados de nacimiento de doña Francisca José Feliú Álvarez, nacida el 27 de diciembre de 1987, de doña Daniela Andrea Feliú Álvarez,

nacida el 19 de marzo de 1982, de don Pablo Andrés Feliú Álvarez, nacido el 30 de septiembre de 1979 y de doña Catalina Ignacia Feliú Álvarez, nacida el 22 de septiembre de 1992. Figuran como padre, don Francisco Javier Feliú Mora y como madre de aquellos, doña Doria Andrea Álvarez Benavente.

3.- En relación a la demandante, María Muñoz Amaro, se acompañó con la debida ritualidad procesal, certificados emitidos por don Carlos Salas Castro, Gobernador Provincial de Palena, don Mauricio Kesternich Matamala, Jefe de la Unidad Provincia Palena, don José Nancuante Kammel, Asistente social del Departamento Social Municipal de Chaitén, de don Juan Gatica Barrientos, abogado, don Santiago Vera Vargas, abogado, doña Delma Ojeda Barrientos, Presidenta Junta de Vecinos del sector sur de la comuna de Chaitén y don Pablo Barría Lagos; fotocopia autorizada de escritura de promesa de compraventa de fecha 6 de diciembre de 2002, entre don Rolando Vera Navarro y don José Baeza Diocarets, la que en lo pertinente, deja constancia de poder especial conferido a doña María Muñoz Amaro, para suscribir contrato de compraventa prometido.

Duodécimo: Que del mérito de los documentos acompañados, no objetados, apreciados en forma legal, permiten dar por acreditado legalmente que don Francisco Javier Feliú Mora y doña Doria Andrea Álvarez Benavente, contrajeron matrimonio con fecha 20 de noviembre de 1978, en la circunscripción de Las Condes, el que quedó inscrito bajo el N° 201, registro E, año 1978, y aquel se encontraba vigente.

Por otra parte, se ha probado que entre don José Baeza Diocarets y doña María Muñoz Amaro, existía a la fecha de ocurrencia del accidente y donde perdió la vida aquel, una convivencia desde el año 1992.

Décimo tercero: Que, conforme a los hechos establecidos en el apartado anterior, las demandantes, doña Doria Andrea Álvarez Benavente y doña María Muñoz Amaro, estaban legitimadas en su condición de cónyuge y conviviente sobreviviente, respectivamente, para deducir la acción para reparar los perjuicios que se les causaran con motivo del fallecimiento de sus deudos y, por lo mismo, procede regular la indemnización por el daño moral que sufrieron con la muerte de aquellos, lo que resulta natural y obvio, y además se encuentra avalado con la prueba acompañada al efecto,

indemnización que se regula prudencialmente a esta fecha por esta Corte en la suma de 2.500 unidades de fomento para cada una de ellas.

Décimo cuarto: Que, también ha sido motivo del presente recurso, la circunstancia alegada por el apoderado de los demandantes, en orden a la infundada reducción del monto otorgado por concepto de indemnización a los hijos de don Francisco Feliú Mora.

Se alega que la jueza en el considerando 45° aduce una supuesta “debilidad probatoria” respecto al daño moral sufrido por los demandantes Francisca José, Daniela Andrea, Pablo Andrés y Catalina Ignacia, todos de apellidos Feliú Álvarez, y se les otorga una indemnización equivalente a la mitad que se concede a los hijos del otro pasajero fallecido, don José Baeza Diocarets.

Décimo quinto: Que, con la prueba rendida al efecto, consistente en los respectivos certificados de nacimiento, a lo que se suma las pericias psicológicas practicadas a aquellos, y teniendo especialmente presente que como lo argumenta el apoderado de los demandantes, la condición de hijos (en este caso además legítimos), aparece suficiente para fijar una indemnización igualitaria en relación a los hijos del otro fallecido, teniendo presente y en cuenta para ello la circunstancia que la aflicción y dolor que sufren y embarga a los hijos es común para todos ellos y no se encuentra acreditado en el proceso que hubiese existido una situación especial que ameritara hacer distinción entre unos y otros.

Por ello, esta Corte estima prudente y equitativo igualar las indemnizaciones reguladas en favor de los hijos de las víctimas fallecidas, ello en la suma equivalente a 2.000 Unidades de Fomento para cada uno.

Décimo sexto: Que, se recurre asimismo en contra de la sentencia, por cuanto se ha rechazado la pretensión de los demandantes en orden a obtener el pago por la pérdida de equipaje. Se indica que la prueba es innecesaria, porque entre otras cosas, en un caso como éste es imposible de rendir, razón por la cual el Código Aeronáutico en el artículo 148 establece un monto determinado para los casos de destrucción, avería o pérdida de equipaje.

Décimo séptimo: Que, el artículo 148 del Código de Aeronáutico dispone que la destrucción, pérdida o avería del equipaje que se produjere durante el transporte aéreo de éste, o el retardo en su transporte, serán

indemnizados con una cantidad equivalente a cuarenta unidades de fomento por cada pasajero.

Conforme a las circunstancias en que se produjo el accidente y los resultados del mismo, es un hecho que la aeronave se destruyó, gran parte de los ocupantes fallecieron y el sobreviviente quedó en las condiciones físicas que se ha descrito en el libelo. Por cierto que todas las pertenencias se perdieron en el lugar y, por lo mismo, no se les podría exigir a los demandantes probar o acreditar un ticket de equipaje. En estas condiciones, corresponde acoger el libelo por la suma que establece la disposición legal, esto es, 40 unidades de fomento por cada pasajero que viajaba en el avión siniestrado.

Décimo octavo: Que, también se ha alzado la actora, por cuanto la sentencia rechazó otorgar indemnización por concepto de lucro cesante a don José Rojas, por no haberse acreditado las bases para establecerlo.

Sobre el particular, la jueza a quo en el considerando 50° de la sentencia, se ha referido al lucro cesante y, para rechazar la demanda en este tópico ha argumentado, acertadamente, que el actor no acompañó prueba alguna tendiente a acreditar las remuneraciones percibidas.

En esta instancia se acompañó al respecto una liquidación de remuneraciones de don José Luis Rojas Escobar correspondiente al mes de junio de 2007. Dicho documento probatorio, por su carácter singular, no resulta suficiente ni idóneo para acreditar en forma cierta lo pretendido. No se rindió otra prueba al respecto, por lo que no resta sino confirmar la sentencia a este respecto.

Décimo noveno: Que, en lo tocante a la impugnación por los montos por concepto de las diferentes indemnizaciones otorgadas que han sido reducidos y regulados teniendo presente el límite de UF 4.000 del Código Aeronáutico, cabe indicar que esta Corte se estará a lo decidido precedentemente en cuanto a los hijos de las víctimas y asimismo, a lo razonado en relación a la viuda y conviviente sobreviviente.

En relación a don José Luis Rojas Escobar, además de la prueba considerada por la juez a quo en su sentencia, se debe tener especialmente presente lo manifestado por el testigo Hugo Boza Valdenegro a fojas 627, médico tratante y lo declarado por don Víctor Fierro Hormazábal a fojas 667,

quienes estuvieron a cargo de la rehabilitación del sr. Rojas. Teniendo presente sus testimonios, unido a la prueba documental guardada en custodia y a la considerada por la jueza, permiten a esta Corte determinar que el daño moral sufrido por don José Rojas Escobar, fue importante y corresponde sea elevado a la suma de 4.000 unidades de fomento.

Vigésimo: Que, por último, se ha alzado la actora en contra de la sentencia, por cuanto no se ha concedido intereses en relación a las indemnizaciones, bajo el pretexto de tratarse de una sentencia declarativa.

Al efecto resulta pertinente señalar que la juez a quo, en el apartado 52° de la sentencia, razona al respecto señalando que, atendida la naturaleza declarativa de la acción deducida no se accederá a los intereses pretendidos.

Vigésimo primero: Que, se debe tener presente que la jurisprudencia ha aceptado diferentes fechas para establecer desde cuando se deben computar intereses.

En concepto de esta Corte y a fin de mantener el poder liberatorio de las indemnizaciones que se han fijado, corresponde que a las sumas que en definitiva se concedan como indemnizaciones, se apliquen intereses y con la finalidad ya señalada, se deberá aplicar intereses para operaciones reajustables a contar de la fecha de notificación de la demanda.

Por estas consideraciones, normas citadas y lo dispuesto en los artículos 186 y siguientes del Código de Procedimiento Civil, se decide:

1.- **Se rechaza** la objeción de documentos deducida por el Fisco de Chile a fojas 579;

2.- **Se revoca** la sentencia apelada, en cuanto por ella no concede indemnización de perjuicios a doña Andrea Alvarez Benavente y doña María Muñoz Amaro y en su lugar se declara que se acoge la demanda a su respecto, regulándosela en la suma de 2.500 unidades de fomento para cada una de ellas;

3.- **Se revoca** la sentencia en cuanto no concede indemnización por pérdida de equipaje y se declara que se acoge la demanda en este sentido, regulándose en la suma de 40 unidades de fomento por cada uno de los tres pasajeros del avión;

4.- **Se confirma** la sentencia en cuanto acoge la demanda de los hijos de don Francisco Feliú Mora, con declaración que se eleva la indemnización de

perjuicios por daño moral a cada uno de los hijos de la víctima a la suma de 2.000 unidades de fomento;

5.- **Se confirma** la sentencia en cuanto regula el daño moral sufrido por don José Rojas Escobar, con declaración que se eleva la indemnización por daño moral a la suma de 4.000 unidades de fomento;

6.- Las sumas indicadas, se deberán pagar con intereses a contar de la fecha de notificación de la demanda;

7.- **Se confirma** en lo demás apelado, la referida sentencia.

8.- Cada parte pagará sus costas.

Regístrese y devuélvase con sus agregados.

Redacción de la Ministra señora María Soledad Melo Labra.

Pronunciada por la **Tercera Sala de esta Iltma. Corte de Apelaciones de Santiago**, presidida por la Ministra señora María Soledad Melo Labra, conformada por el Fiscal Judicial señor Raúl Trincado Dreyse y el Abogado Integrante señor Jaime Guerrero Pavez.

Autoriza el (la) ministro de fe de esta Iltma. Corte de Apelaciones de Santiago.

En Santiago, doce de octubre de dos mil dieciséis, se notificó por el estado diario la resolución que antecede.

Santiago, veintitrés de enero de dos mil dieciocho.

Vistos:

En estos autos rol N° - , juicio sumario de indemnización de perjuicios, seguidos ante el Décimo Octavo Juzgado Civil de Santiago, el Fisco de Chile interpone recurso de casación en la forma y en el fondo y la parte demandante deduce recurso de casación en el fondo en contra de la sentencia dictada por la Corte de Apelaciones de esta ciudad que decide acoger parcialmente la demanda, sólo en cuanto condena a la Dirección General de Aeronáutica Civil y a Servicios Aéreos Aero Gala Limitada al pago en forma conjunta de: A) 2.000 Unidades de Fomento por concepto de daño moral para cada uno de los hijos de José Baeza Diocarets, José y María José Baeza Muñoz; B) 2.000 Unidades de Fomento por concepto de daño moral para cada uno de los hijos de Francisco Javier Feliú Mora, Catalina Ignacia, Pablo Andrés, Francisca José y Daniela Andrea, todos Feliú Álvarez; C) 2.500 Unidades de Fomento por concepto de daño moral para Doria Álvarez Benavente y María Florentina Muñoz Amaro, la primera cónyuge de Francisco Feliú Mora y la segunda, conviviente de José Baeza Diocarets; D) \$10.297.311 por concepto de daño emergente y 4.000 Unidades de Fomento por concepto de daño moral para José Luis Rojas Escobar; D) 40 Unidades de Fomento por cada uno de los pasajeros del avión siniestrado por concepto de pérdida de

equipaje. Desestima, a su vez la demanda en cuanto a través de ella se pretende establecer la responsabilidad del Fisco de Chile, la Junta de Aeronáutica Civil y la Compañía de Seguros Cruz del Sur, actual RSA Seguros Chile S.A.

Se trajeron los autos en relación.

I. En cuanto al recurso de casación en la forma del Fisco

Primero: Que el Fisco de Chile acusa que la sentencia incurre en la causal contemplada en el artículo 768 N° 5 del Código de Procedimiento Civil en relación al N° 4 del artículo 170 del mismo texto legal, en tanto el fallo impugnado carece de las consideraciones de hecho y derecho que le sirven de fundamento, puesto que por una parte se suprime la responsabilidad de tipo objetiva como criterio o título de imputación, mientras que al reproducir las consideraciones del fallo de primer grado, los sentenciadores reconocen precisamente lo contrario al establecer que la falta de servicio es una responsabilidad objetiva, de modo que los fundamentos contradictorios en materia de factores de imputación de responsabilidad conducen necesariamente a la nulidad de la sentencia.

Segundo: Que en el segundo capítulo de nulidad formal se denuncia que la sentencia incurre en la causal contemplada en el artículo 768 N° 7 del Código de Procedimiento Civil, esto es, contener decisiones

contradictorias, basada en que no puede exonerarse de responsabilidad al Fisco de Chile y al mismo tiempo atribuírsela mediante la condena a un órgano centralizado como es la Dirección General de Aeronáutica Civil, pues, al tratarse de un servicio centralizado éste actúa bajo la personalidad jurídica y con los bienes y recursos del Fisco. Lo anterior importa que aun cuando existe identidad entre el Servicio en comento y el Fisco de Chile, la sentencia impugnada condena al primero y libera de responsabilidad al segundo -por ser acogida la excepción de prescripción extintiva-, resultando de lo dicho una contradicción evidente que priva de validez a la decisión.

Tercero: Que en lo relacionado con el primer vicio denunciado procede exponer algunos antecedentes de las sentencias impugnadas, puesto que la contradicción expresada por el recurso es más aparente que real. En efecto, el considerando vigésimo quinto del fallo de primer grado señala que "de las normas antes referidas se desprende la responsabilidad extracontractual del Estado por los perjuicios que cause u ocasione los órganos de la administración, la que es de carácter objetiva, por lo que en el caso de autos, la demandante sólo deberá probar que el daño provino precisamente de una ejecución anormal o deficiente de las obligaciones y facultades otorgadas por las leyes a la Junta Aeronáutica Civil y a la Dirección

General de Aeronáutica Civil.” Luego de exponer algunos antecedentes en el fundamento trigésimo cuarto agrega la sentenciadora de primer grado que estima concurrente la responsabilidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil, puesto que “incurrió en falta de servicio alegada al autorizar el despegue de la aeronave y la realización de un vuelo sin que el piloto se encontrara con los requisitos suficientes para sustituir, de ser necesario, el vuelo visual por uno instrumental, incumpliendo su obligación legal de velar por la seguridad de los pasajeros.”

Cuarto: Que, es cierto que existe un error conceptual importante en la sentencia que se analiza mas no en los términos que el recurrente propone como tampoco con las repercusiones que alega.

En efecto, como se ha dicho en el motivo vigésimo quinto del fallo de primer grado reproducido en la sentencia impugnada, los sentenciadores establecen la identidad entre la falta de servicio y la responsabilidad objetiva, cuestión que no es efectiva, toda vez que para comprometer esta última es suficiente el vínculo o relación de causalidad entre el hecho y el daño, prescindiéndose del actuar del órgano, mientras que tratándose de la falta de servicio no basta con la relación de causalidad para comprometer la responsabilidad de la Administración, en tanto es necesario que concurra una *falta de servicio* que

implica acreditar el mal funcionamiento del servicio o que éste no ha funcionado.

Sin embargo, aun cuando es cierto que en el fundamento de que se conoce se establece que la responsabilidad del Estado es de tipo objetiva, no lo es menos que subyace en las restantes consideraciones que también son reproducidas por los jueces de segundo grado, la idea de que siempre deberá existir una falta de servicio para comprometer la responsabilidad de la Administración, pues se abordan en las restantes motivaciones los requisitos que en forma copulativa deben concurrir para comprometer aquella responsabilidad, esto es, la existencia de una deficiencia en el ejercicio de la función pública, que haya causado un daño y que éste sea imputable al mismo.

De esa manera, el yerro que se advierte en relación al tipo de responsabilidad de que se trata, no tuvo por consecuencia el establecimiento o posterior análisis de la pretendida responsabilidad objetiva, entendida ésta en el sentido doctrinario de la misma, vale decir, aquella en la que sólo se requiere acreditar la existencia del daño y la relación de causalidad, con prescindencia del actuar del órgano.

Seguidamente, en la sentencia impugnada los sentenciadores de segundo grado se circunscriben únicamente a reforzar la falta de servicio como criterio de imputación

respecto de la responsabilidad del Estado administrador, pero dentro de la responsabilidad subjetiva.

Quinto: Que de lo expresado resulta claro que el recurso examinado no ha dado cumplimiento a la exigencia de su preparación, toda vez que la anomalía o discordancia entre los fallos de primer y segundo grado sobre la cual el recurrente hace radicar ahora su recurso de casación formal, concurre en el fallo de primer grado en el sentido anotado del cual no consta que se haya reclamado del defecto ejerciendo oportunamente el recurso de casación en la forma, pues, como se adelantó, sólo fue recurrida por la vía de la apelación sin requerirse por el demandado su nulidad, por lo que corresponde desestimar el arbitrio deducido por la referida causal.

Sexto: Que en lo que respecta a la causal de contener la sentencia decisiones contradictorias, prevista en el N° 7 del artículo 768 del Código de Procedimiento Civil, se debe consignar que aquella se refiere a la hipotética situación de contemplar el fallo impugnado dos o más decisiones, las cuales no pueden cumplirse al mismo tiempo por existir contradicción entre ellas.

Séptimo: Que en torno a la segunda causal de casación en la forma propuesta, igualmente resulta pertinente consignar algunos antecedentes previos:

a.- La parte que sostiene la acción, el 26 de mayo de 2006, inició el presente procedimiento mediante solicitud de medida prejudicial probatoria, para estos efectos, respecto de la Dirección General de Aeronáutica Civil, "repartición estatal representada por su Director General, el General de Aviación (A) don Enrique Rosende Alba, ambos domiciliados en Avenida Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago y, para efectos legales, por el Presidente del Consejo de Defensa del Estado, don Carlos Mackenney Urzúa, ambos domiciliados en calle Agustinas 1687, Santiago", la Junta de Aeronáutica Civil, Rut 60.705.000-7, entidad gubernamental dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, representada por su Secretario General don Jorge Frei Toledo, ambos domiciliados en calle Amunategui 139, Piso 7mo, Santiago, y, para efectos legales, por el Presidente del Consejo de Defensa del Estado, don Carlos Mackenney Urzúa, ambos domiciliados en calle Agustinas 1687, Santiago" y otros.

b.- Con fecha 19 de junio de 2006, se notificó personalmente a Carlos Mackenney Urzúa, Presidente del Consejo de Defensa del Estado, en representación de la Dirección General de Aeronáutica Civil y de la Junta de Aeronáutica Civil.

c.- En lo principal de fojas 36, con fecha 10 de julio de 2006, Carlos Mackenney Urzúa, Presidente del Consejo de



Defensa del Estado y en su representación formula incidente de previo y especial pronunciamiento de falta de legitimación pasiva del Presidente del Consejo de Defensa del Estado para representar a la Dirección General de Aeronáutica Civil y a la Junta de Aeronáutica Civil.

d.- La solicitante, al evacuar el traslado, a fojas 41, insiste en la representación del Presidente del Consejo de Defensa del Estado respecto de las entidades de las que requiere la prueba en carácter de prejudicial, por lo dispuesto en su ley orgánica, específicamente en su artículos 2°, 3°, N° 1 y 18, N° 3, puesto que debe asumir la defensa y representación del Fisco, en todos los juicios, procesos y actos no contencioso de cualquier naturaleza que se ventilen en los tribunales.

e.- El tribunal de primer grado acoge el incidente y ordena al actor requerir directamente la solicitud a "las personas jurídicas que corresponde".

f.- El 25 de enero de 2007 se notifica a la Junta de Aeronáutica Civil.

g.- Con fecha 31 de enero de 2007 la Junta de Aeronáutica Civil responde la medida probatoria prejudicial.

h.- El 20 de abril de 2007 se notifica a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

i.- La Referida Dirección repone y acompaña documentos con fecha el 27 de abril de 2007.

j.- El 17 de julio de 2009 se interpone demanda de indemnización de perjuicios y cobro de seguro, entre otros, en contra de la Dirección General de Aeronáutica Civil, RUT N° 61.104.000-8, repartición estatal representada por su Director General, el General de Brigada Aérea (A) don José Huepe Pérez, ambos domiciliados en Avenida Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago; Junta de Aeronáutica Civil, RUT 60.705.000-7, entidad gubernamental representada por su Secretario General Suplente señor Guillermo Novoa Alcalde, ambos domiciliados en calle Amunátegui N° 139, piso 7°, Santiago, y al Fisco de Chile, representado por Carlos Mackenney Urzúa, ambos domiciliados en calle Agustinas N° 1687, Santiago.

k.- Se notificó de la demanda a Carlos Mackenney Urzúa personalmente con fecha 28 de julio de 2010.

l.- Se notificó personalmente la demanda a José Huepe Pérez, en representación de la Dirección General de Aeronáutica Civil, el 21 de octubre de 2010.

m.- El 22 de octubre se notificó de la demanda a Jaime Binder Rosas, en representación de la Junta de Aeronáutica Civil.

n.- El 9 de noviembre de 2010, Jaime Binder Rosas opone excepción dilatoria, expresando que corresponde

notificar de la demanda al Consejo de defensa del Estado, puesto que representa judicialmente a la Junta de Aeronáutica Civil.

ñ.- El 9 de noviembre de 2010 el Consejo de Defensa del Estado interpone excepciones dilatorias por no contener la demanda la exposición clara de los antecedentes de hecho en que se sustenta y las peticiones que somete a la decisión del tribunal, puesto que únicamente se expresa que el Fisco de Chile responde patrimonialmente por la Dirección General de Aeronáutica y la Junta de Aeronáutica Civil, sin justificar legalmente esta aseveración, por lo que no hay claridad al título al que se demanda al Fisco.

o.- El 10 de noviembre de 2010, José Huepe Pérez, en calidad de Director General de la Dirección General de Aeronáutica Civil y en su representación solicita la nulidad de la notificación, por cuanto a su respecto, como órgano de la administración central, no corresponde notificarle de la demanda, de manera independiente del Fisco.

p.- Las excepciones opuestas por el Consejo de Defensa del Estado son acogidas el 14 de junio de 2011, ordenando subsanar los defectos de la demanda.

q.- Se rectifica la demanda, la que se interpone, entre otros, en contra "de la Dirección General de Aeronáutica Civil, de la Junta de Aeronáutica Civil y el

Fisco de Chile, los tres últimos representados por el Consejo de Defensa del Estado.

r.- Irma Soto Rodríguez, Abogado Procurador Fiscal de Santiago del Consejo de Defensa del Estado, en representación del Fisco, contesta la demanda.

Octavo: Que para el adecuado entendimiento de las materias propuestas por el arbitrio en estudio se debe señalar que, en estos autos se demanda separadamente a la Dirección General de Aeronáutica Civil, a la Junta de Aeronáutica Civil y al Fisco de Chile, pero quienes actuarán con la misma representación del Consejo de Defensa del Estado, por la responsabilidad que les compete en los hechos acaecidos el 21 de junio de 2005, oportunidad en la cual se autorizó por el primero un vuelo comercial en condiciones operativas y climáticas deficientes que condujeron en definitiva a la ocurrencia de un accidente aéreo en el que fallecieron dos pasajeros además del piloto y resultó con lesiones de diversa gravedad el único sobreviviente. De otro lado, la motivación que define la parte demandante para entablar la acción en contra del segundo de los demandados, vale decir, el Fisco de Chile, se ajusta a la responsabilidad patrimonial que le incumbe por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Conforme a los antecedentes del proceso, los cuales se han reproducido, se solicitó medida prejudicial probatoria

respecto de la Dirección General de Aeronáutica Civil y la Junta de Aeronáutica Civil, representados legalmente por el Presidente del Consejo de Defensa del Estado, don Carlos Mackenney Urzúa, a quien se le notificó personalmente en dicha calidad, quien como Presidente del Consejo de Defensa del Estado y en su representación formula incidente de previo y especial pronunciamiento de falta de legitimación pasiva del Presidente del Consejo de Defensa del Estado para representar a la Dirección General de Aeronáutica Civil y a la Junta de Aeronáutica Civil. No obstante lo expuesto por la solicitante, quien insiste en la representación del Presidente del Consejo de Defensa del Estado respecto de las entidades de las que requiere la prueba en carácter de prejudicial, por lo dispuesto en su ley orgánica, específicamente en su artículos 2°, 3°, N° 1 y 18, N° 3, por lo cual debe asumir la defensa y representación del Fisco, en todos los juicios, procesos y actos no contencioso de cualquier naturaleza que se ventilen en los tribunales en contra de los servicios de la administración central, el tribunal de primer grado acoge el incidente y ordena al actor requerir directamente la solicitud a "las personas jurídicas que corresponde", motivo por el cual se notifica directamente a la Junta de Aeronáutica Civil y a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

El actor interpone demanda de indemnización de perjuicios y cobro de seguro, entre otros, en contra de la Dirección General de Aeronáutica Civil, repartición estatal representada por su Director General, el General de Brigada Aérea (A) don José Huepe Pérez; Junta de Aeronáutica Civil, representada por su Secretario General Suplente señor Guillermo Novoa Alcalde, y respecto del Fisco de Chile, representado por Carlos Mackenney Urzúa, procediendo a notificar la demanda a cada una de estas personas.

El Consejo de Defensa del Estado interpone excepciones dilatorias por no contener la demanda la exposición clara de los antecedentes de hecho en que se sustenta y las peticiones que somete a la decisión del tribunal, puesto que únicamente se expresa que el Fisco de Chile responde patrimonialmente por la Dirección General de Aeronáutica y la Junta de Aeronáutica Civil, sin justificar legalmente esta aseveración, por lo que no hay claridad del título al que se demanda al Fisco. Las excepciones son acogidas por el tribunal y se rectifica la demanda en el sentido que se dirige la demanda en contra de la Dirección General de Aeronáutica Civil, de la Junta de Aeronáutica Civil y el Fisco de Chile, los tres representados por el Consejo de Defensa del Estado, con posterioridad a lo cual el tribunal da traslado y doña Irma Soto Rodríguez, Abogado Procurador

Fiscal de Santiago del Consejo de Defensa del Estado, en representación del Fisco, contesta la demanda.

Queda expresado con toda claridad que la demandante obró correctamente al emplazar en una gestión jurisdiccional contenciosa al Presidente del Consejo de Defensa del Estado al ostentar la representación judicial del Fisco, de la cual carecen los órganos de la Administración Central y que fue dicho organismo el cual requirió se notificara directamente a la Dirección General de Aeronáutica Civil y a la Junta de Aeronáutica Civil. Luego interpuesta la acción en contra de todas estas "personas jurídicas" (en el lenguaje del juez de primer grado), entonces el mismo Consejo de Defensa del Estado, ahora requirió se precisara el título al cual se le demandaba, excepción dilatoria acogida por el tribunal y que motivó la rectificación de la demanda, expresando que se emplaza al Fisco, por ser quien responde por los servicios demandados, y quien es representado por el Presidente del Consejo de Defensa del Estado.

Se observa así que ha sido el Consejo de Defensa del Estado quien ha efectuado argumentaciones contradictorias, sin que se pueda aprovechar de ello al sostener nuevas alegaciones en el presente recurso sustentadas precisamente en ese error.

Noveno: Que, sin perjuicio de lo expuesto, establecido el supuesto fáctico sobre el que se erige la acción, resulta conveniente ahora analizar cuál es el supuesto normativo que permitirá desentrañar si la sentencia impugnada incurre en un vicio formal de nulidad como consecuencia de adoptar decisiones contradictorias que condena pero que a su vez exonera de responsabilidad a una misma persona, labor para la que es indispensable profundizar acerca de la naturaleza jurídica del servicio demandado.

El artículo 1° de la Ley N° 17.752 que fija la organización y funciones y establece disposiciones generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil, establece que: *"La Dirección General de Aeronáutica Civil será un servicio dependiente de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, cuyas funciones se le asignan en la presente ley y que, para los efectos de lo establecido en el Título III, del decreto con fuerza de ley 47, de 4 de diciembre de 1959, deberá considerarse como un servicio funcionalmente descentralizado. Le corresponderá fundamentalmente la dirección y administración de los aeródromos públicos y de los servicios destinados a la ayuda y protección de la navegación aérea. Dependerán de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Dirección Meteorológica de Chile y la Escuela Técnica Aeronáutica"*.

La definición legal del servicio en los términos descritos conlleva a entender que la DGAC constituye un servicio funcionalmente descentralizado para los efectos de lo establecido en el Título III, del Decreto con Fuerza de Ley 47, de 1959; tratamiento que supone que en materia de presupuesto este servicio público es reconocido como un servicio funcionalmente descentralizado, pues precisamente la remisión legal de la norma fue realizada con tal propósito.

No obstante, del examen del Decreto Ley Orgánico de Administración Financiera del Estado, de 1975, del Ministerio del Interior, en particular de su artículo 73, se advierte la derogación del Decreto con Fuerza de Ley N° 47 a que se alude en la definición legal del servicio en cuestión. Lo anterior no resulta baladí desde que la subsistencia de un texto normativo derogado en el artículo 1° del principal estatuto jurídico de la DGAC, conduce a un equívoco, que no resulta ser sino aparente, acerca de la correcta clasificación de los servicios públicos de conformidad a la distinción que se reconoce en el artículo 29 de la Ley N° 18.575, pues, en principio, en el evento de considerar que se está en presencia de un servicio descentralizado, debe entenderse que como todo servicio que reúne tal carácter, goza de personalidad jurídica y patrimonio propio y, como tal, susceptible de ser sujeto de

derechos y obligaciones de modo independiente de la Administración del Estado, con la personalidad del Fisco.

Con todo, como se adelantó, la confusión no resulta ser sino aparente, puesto que la DGAC constituye un servicio público centralizado que entonces -carente de personalidad jurídica y patrimonio propio- actúa con la personalidad y con los bienes del Fisco, bajo la dependencia del Presidente de la República.

Es así que el citado artículo 1° de la Ley N° 16.752 importa un reconocimiento legal acerca del vínculo de jerarquía existente entre la Dirección General de Aeronáutica Civil y la Fuerza Aérea, en tanto establece que la primera es un *servicio dependiente de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile*, mientras que la Carta Fundamental en su artículo 101, reconoce a las Fuerzas Armadas, de las que forma parte la Fuerza Aérea, la calidad de dependiente del Ministerio encargado de la Defensa Nacional. Desde luego, no resulta ser óbice a lo concluido la circunstancia que se reconozca al servicio la calidad de dependiente de la *Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile*, toda vez que aquella no es más que una entidad o repartición administrativa interna de la Fuerza Aérea que constituye precisamente el órgano de rango constitucional del cual depende el servicio en cuestión.

Décimo: Que planteada así la controversia, cabe señalar que el ejercicio de una acción indemnizatoria que persigue comprometer la responsabilidad del Fisco de Chile atendida la condición de servicio centralizado de la Dirección General de Aeronáutica Civil, mientras que de otro lado, procura que se determine la responsabilidad pecuniaria de un servicio que no puede ser sino satisfecha por el Fisco de Chile por su condición de centralizado, obliga entonces a entender que bajo dos premisas aparentemente distintas se establece una responsabilidad pecuniaria que debe ser satisfecha por un único patrimonio, vale decir, el del Fisco de Chile.

Desde luego, lo anterior permite vislumbrar una contradicción entre las decisiones que se contienen en la sentencia impugnada, al exonerar de responsabilidad al Fisco de Chile con motivo de declarar prescrita la acción deducida en su contra, empero, condenarle, al desestimar la misma excepción hecha valer por el servicio por efecto de haber operado la interrupción a su respecto.

Undécimo: Que no obstante lo señalado, conforme lo dispone el inciso penúltimo del artículo 768 del Código de Procedimiento Civil, el vicio de forma que puede causar la anulación de una sentencia debe ser corregido cuando el afectado haya sufrido un perjuicio sólo reparable con la invalidación del fallo y cuando éste ha influido en lo

dispositivo del mismo. En la especie, aun cuando el vicio que se atribuye a la sentencia impugnada, como consecuencia de evidenciar decisiones que resultan contradictorias, lo cierto es que su remoción tampoco conduciría a revertir lo decidido, puesto que la discordancia en los términos descritos no es sino producto de la interposición de una excepción mediante la cual se pide la extinción de responsabilidad como consecuencia de haber prescrito la acción intentada en contra de los demandados. Desde luego, exonerado de responsabilidad el Fisco de Chile porque se estimó cumplido el lapso ininterrumpido que la ley exige de inacción de los demandantes a partir de la ocurrencia del accidente aéreo, el recurrente no puede sino pretender a través del ejercicio de su recurso que idéntica decisión de exoneración de responsabilidad por la vía de la prescripción sea declarada en relación a la DGAC, desde que ésta y el Fisco de Chile constituyen la *misma persona* por la condición de servicio centralizado de la primera.

Sin embargo, la sentencia que se dicte en reemplazo de aquella invalidada obliga el análisis de los requisitos de procedencia de la excepción hecha valer en la contestación de la demanda. Es aquí donde aparece un elemento insoslayable que impide considerar que la divergencia anotada ha influido en lo dispositivo del fallo, puesto que aun al acogerse la excepción en relación al Fisco de Chile,

resulta inconcluso que promovida una medida prejudicial probatoria respecto de órganos de la administración central y su notificación al Fisco y a dichas reparticiones -a solicitud del Consejo de Defensa del Estado- tuvo por virtud el efecto de interrumpir civilmente la prescripción a su respecto, cuestión que conduce indefectiblemente al rechazo de la excepción en comento.

De esa manera, establecida en la sentencia impugnada la responsabilidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil de la que deriva la obligación de indemnizar los perjuicios sufridos por los demandantes, no es sino el Fisco de Chile quien debe concurrir con su patrimonio a la satisfacción de una obligación que el servicio en su carácter de centralizado se ve impedido de cumplir. De allí que evidenciándose decisiones divergentes, la declaración de nulidad no reviste una influencia sustancial en lo dispositivo del fallo desde que el rechazo de la excepción de prescripción como consecuencia de su interrupción, hace necesario que sea precisamente el Fisco de Chile quien deba satisfacer la indemnización a que ha sido condenado un servicio centralizado.

Duodécimo: Que en consecuencia, las razones anotadas conllevan a desestimar el recurso de casación en la forma.

II. En cuanto al recurso de casación en el fondo deducido por el Fisco de Chile.

Décimo tercero: Que en el primer acápite del recurso en estudio se denuncia la infracción de los artículos 142 y 143 del Código Aeronáutico, pues el establecimiento de la responsabilidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil se construye a partir de una norma genérica como es el artículo 3 de la Ley N° 16.752, en circunstancias que resolver de tal modo implica hacerlo con prescindencia de las reglas especiales de responsabilidad indemnizatoria establecidas en el Título IX del Código Aeronáutico que regulan la responsabilidad en materia aeronáutica, contemplando la totalidad de las posibles hipótesis a consecuencia de las cuales nace el tipo de responsabilidad de que se conoce y cuya titularidad radica en forma exclusiva y excluyente, en el transportador u operador.

Desde luego, contrariando el texto legal, la sentencia impugnada distribuye la responsabilidad en partes iguales entre quien debe ser el único obligado a ello y el servicio en cuestión, aun cuando no existe fundamento normativo para así concluir. Todo lo cual debe ser analizado, bajo la luz del principio de especialidad contenido en el artículo 13 del Código Civil, la improcedencia del cúmulo u opción entre la responsabilidad contractual -del transportista- y extracontractual y, la inexistencia de una norma que determine que la responsabilidad de la aerolínea es sin perjuicio de la responsabilidad de sujetos diversos.

Décimo cuarto: Que en un segundo capítulo de nulidad sustancial el recurrente denuncia la infracción del artículo 42 de la LBGAE, toda vez que establecida la falta de servicio como factor de imputación de responsabilidad de los órganos de la Administración del Estado, la sentencia impugnada en su fundamento sexto incurre en un yerro al sostener que no es necesario que se individualice el acto concreto que constituye la falta de servicio, pues, el factor de imputación como cualquier régimen de responsabilidad civil no puede sino ser establecido previa determinación del acto u omisión concreta que se atribuye al sujeto cuya responsabilidad se pide. De otro lado, también los sentenciadores del fondo incurren en un error cuando en el mismo motivo dan por satisfecha la relación de causalidad entre la conducta y el daño teniendo únicamente en consideración que *el accidente se podría haber evitado naturalmente, si no se hubiese autorizado la salida del vuelo en la ocasión referida*; deficiencia que en definitiva importa el establecimiento de una relación de causalidad en la que el hecho no es la causa directa y necesaria del daño causado, pues a la misma conclusión de vínculo causal podría alcanzarse de considerar que han de restringirse los vuelos a la zona norte del país o en periodos invernales atendidas las condiciones de visibilidad en uno y otro caso. De suprimir la condición que se le recrimina -la

autorización de despegue- no puede ser considerada la causa directa e inmediata del accidente, pues tal como quedó asentado por los tribunales del fondo, la causa basal del mismo no fue sino la falla operacional atribuible al piloto del Cessna CC-CHL.

Décimo quinto: Que el tercer capítulo de nulidad sustancial se erige sobre la base de infringir el fallo impugnado el artículo 3° letras c) y j) de la Ley N° 16.752 en relación con los artículos 76 y 84 del Código Aeronáutico, desde que el factor de imputación por falta de servicio requiere que se realice una comparación entre aquella conducta desplegada por el órgano y aquella que le era exigible atendidas las circunstancias que se presentaron. No obstante, los sentenciadores únicamente se limitaron a establecer que a la DGAC le correspondía organizar y controlar el tráfico aéreo y fiscalizar las actividades de la aviación civil en resguardo de la seguridad del vuelo, de suerte tal que la responsabilidad que se le atribuye únicamente es consecuencia de haber autorizado el vuelo, transformando de aquel modo un deber general de control y fiscalización en una obligación específica relacionada con el gobierno y conducción de la aeronave; aspecto que transgrede el principio de libertad en la aeronavegación según el cual la autoridad solo puede impedir el despegue de las aeronaves cuando exista una

causa legal que lo permita de conformidad a lo dispuesto en los artículos 76 y 84 del Código Aeronáutico.

Décimo sexto: Que en el cuarto capítulo del arbitrio el recurrente alega la contravención de los artículos 65 y 67 del Código Aeronáutico, porque el eje central de la decisión recae sobre desligar de responsabilidad al piloto del conocimiento y precaución acerca de las condiciones meteorológicas que se pudieren presentar en la ruta para, de aquel modo, atribuir a la DGAC responsabilidad en aquello, aun cuando la regulación en la materia impone dicha obligación de cargo del comandante de la nave.

Décimo séptimo: Que finalmente se estima por el recurrente que la sentencia impugnada infringe el artículo 29 de la LBGAE, en relación a los artículos 1 de la Ley N° 16.752 y 54 del Código Civil, por cuanto se decide condenar a la DGAC al pago de indemnizaciones en favor de los demandantes aun cuando en su condición de servicio centralizado no es sujeto de derecho y en cuanto tal carece de personalidad y patrimonio propio.

Décimo octavo: Que señalando la influencia de estos errores en lo dispositivo del fallo argumenta que de no haberse incurrido en ellos el sentenciador necesariamente habría desestimado la demanda dirigida en contra de la DGAC.

Décimo noveno: Que en estos autos se demanda indemnización de perjuicios para obtener el resarcimiento de aquellos sufridos con ocasión de un accidente aéreo el día 21 de junio de 2005, en el que falleció el piloto y dos pasajeros, resultando con lesiones de diversa gravedad el tercero de ellos, cuando realizaban un vuelo comercial en la aeronave Cessna U206G desde la ciudad de Puerto Montt hasta Chaitén en condiciones deficientes, acción que se dirige en contra de Servicios Aero Gala Limitada, la Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur, actual RSA Seguros Chile S.A., la Junta de Aeronáutica Civil, la Dirección General de Aeronáutica Civil y el Fisco de Chile. Fundando la acción se explica que la responsabilidad de las demandadas deviene tanto por la ocurrencia del siniestro en sí mismo como también por la falta de pago del seguro aéreo contratado.

De ahí que la responsabilidad que en los hechos se atribuye a Aero Gala Limitada provenga de su calidad de transportador reprochándosele en particular: a) No haber terminado de efectuar el transporte aéreo de pasajeros contratado, y, por el contrario, interrumpido dicho transporte en forma fatal, con el avión estrellado en contra de una montaña, fuera de su ruta, ocasionando la muerte de sus pasajeros José Baeza Diocarets y Francisco Feliú Mora, y dejando gravemente herido a José Rojas

Escobar, único sobreviviente, con secuelas físicas y psicológicas y todo su equipaje perdido; b) Efectuar el transporte en una aeronave que no cumplía con los estándares de seguridad para la aeronavegación, con su instrumental de vuelo plenamente operativo; pilotada por una persona que no contaba con experiencia previa y la necesaria idoneidad profesional; c) No verificar que la aeronave estuviera apta para iniciar la operación de vuelo; d) No recabar o desatender los informes meteorológicos de la ruta, que eran desfavorables, ni haber suspendido la realización del vuelo sobre la base de ellos; e) Realizar el vuelo en condiciones precarias, a una hora tardía en que era probable que el avión no arribaría a destino con luz solar suficiente para el aterrizaje, y f) No dar cumplimiento a su obligación de adoptar, antes y durante el vuelo, las medidas necesarias para la seguridad de la aeronave, de los pasajeros y de la carga, deficiencia que se tradujo en que el viaje no se terminara de ejecutar, concluyendo en un accidente fatal.

Asimismo, y en relación con el comandante de la nave, explica que ninguna de las obligaciones fue debidamente cumplida por aquél, agravándose la situación si se tiene en cuenta que emprendió vuelo bajo la condición de vuelo visual, planeando navegar a 3500 pies de altitud, en circunstancias que las condiciones meteorológicas eran

absolutamente adversas y que a más de 2000 pies de altitud no tendría visibilidad o una visibilidad restringida, es decir, despegó para volar a ciegas hacia su destino y como resultado de lo anterior, efectivamente perdió toda visibilidad, cuestión que tuvo por consecuencia que el piloto perdiera la noción de su ubicación, induciéndole, primero a cambiar varias veces de dirección y luego, la fatal decisión de efectuar un arriesgado descenso de altitud a ciegas, para tratar de bajar del techo de nubes y encontrar hitos geográficos por vía visual, que lo llevó a estrellar la aeronave violentamente con un cerro situado fuera de su ruta directa. Así explican que las condiciones meteorológicas en el aeropuerto "El Tepual" al momento del despegue, no eran las idóneas para que un piloto como el señor Ipinza Salaberry efectuara el vuelo, quien no sabía y por tanto, carecía de autorización para volar por instrumentos, de modo que despegar en esas condiciones fue un acto de gravísima negligencia, y permitirle despegar también, debiendo considerarse además, que la aeronave despegó apenas unos minutos antes de que, por lo avanzado de la hora, expirara el lapso en que se podía efectuar un vuelo visual. En efecto, sostienen que el vuelo estaba programado para durar una hora aproximadamente, si no experimentaba ningún contratiempo ni demora, y debía terminar, necesariamente, justo a la hora en que debía

navegarse por vuelo instrumental, para el cual el piloto no estaba habilitado.

Luego, la responsabilidad que se imputa a la Dirección General de Aeronáutica Civil por falta de servicio en su condición de servicio encargado de organizar y controlar el tránsito aéreo en el país, obedece a la autorización para emprender un vuelo en condiciones deficientes de aeronavegación, relacionadas con el contexto climático, el horario y la imposibilidad de realizar un vuelo visual prescindiéndose de aquél de tipo instrumental para el cual el piloto no se encontraba en situación de realizar.

También reclaman la responsabilidad de la compañía transportadora, de la compañía de seguros demandada, de la Junta de Aeronáutica Civil y de la Dirección General de Aeronáutica Civil por la falta de pago del seguro contratado.

Explican que los pasajeros del avión siniestrado se encontraban cubiertos por una póliza de seguro contratada por el transportador que cubre la responsabilidad legal de la aerolínea hacia los pasajeros por US\$125.000 y accidentes personales por asiento de pasajero por US\$300.000; sumas que no han sido pagadas por la aseguradora amparándose en la circunstancia de que el piloto no contaba con las horas de vuelo exigidas por la póliza, cuestión que resulta inoponible a los pasajeros

atendido que aun cuando aquello sea efectivo, el seguro en comento es un seguro de tipo legal contratado en beneficio de terceros ajenos a la contratación, vale decir, los pasajeros. De otro lado, la transportadora se limitó únicamente a la formulación de la denuncia por el siniestro acaecido prescindiendo de realizar las gestiones adecuadas para la obtención de las sumas aseguradas por los familiares de los pasajeros fallecidos y por el sobreviviente del accidente. Todo ello, sin perjuicio de la responsabilidad que sobre ella recae por el incumplimiento de las condiciones de cobertura de la póliza contratada.

Todavía más, refieren que la responsabilidad por la falta de pago del seguro legal aeronáutico, también recae en la DGAC y en la JAC, pues dentro de las funciones de la primera se encuentra la de fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones legales y reglamentarias relativas a la aeronavegación, mientras que en el caso de la segunda le compete establecer y controlar los requisitos de los seguros en esta materia, cuyo debido cumplimiento no puede ser sino desconocido en este caso en el que se pretende desconocer el pago que a cada uno de los actores les concierne por tal concepto.

Finalmente, la demanda también se dirige en contra del Fisco de Chile porque es la persona que en definitiva

responde con su patrimonio por los órganos de la Administración del Estado que han sido demandados.

Vigésimo: Que los sentenciadores dieron por establecidos como hechos de la causa los siguientes:

a).- Que el día 21 de junio de 2005 el avión Cessna Modelo U206G, Matrícula CC-CHL, piloteado por Luis Francisco Ipinza Salaberry, se estrelló aproximadamente a las 17:00 horas, a 14 kms. al este de la localidad de Ayacara, cerros de Comau, en la Décima Región, resultando fallecidos el piloto antes señalado y dos pasajeros, Francisco Javier Feliú Mora y José Bernardino Baeza Diocarets, y con heridas de carácter grave el tercer pasajero, José Luis Rojas Escobar.

b).- Que Aerogala Limitada detenta la calidad de explotador del avión Cessna Modelo U206G, Matrícula CC-CHL, involucrado en el accidente antes referido; sociedad que celebró un contrato de transporte aéreo con las víctimas.

c).- Que el despegue del avión fue autorizado por la torre de control del Aeropuerto El Tepual de la ciudad de Puerto Montt, que depende de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

d).- Que a través del actuar de la torre de control del Aeropuerto El Tepual de Puerto Montt, la Dirección General de Aeronáutica Civil autorizó el día 21 de junio de 2005 el despegue del avión Cessna Modelo U206G, Matrícula

CC-CHL, bajo las reglas del vuelo visual, en circunstancias que las condiciones meteorológicas a la hora del despegue fueron declaradas como inestables por la Dirección Meteorológica de Chile, existiendo la posibilidad de tener que desarrollarse en el transcurso del mismo hacia un vuelo instrumental atendido el empeoramiento de las condiciones meteorológicas. Ello de hecho ocurrió siendo la causa basal del accidente. Es el organismo dependiente de la Dirección de Aeronáutica quien en la ocasión referida, dispuso el despegue del vuelo, el que dada las condiciones climáticas no debió ser autorizado, omisión que en definitiva significó que se produjera el trágico desenlace.

e).- Que el único de los pasajeros sobrevivientes y los familiares de las víctimas fallecidas no han recibido montos que tengan por causa el contrato de seguro de aeronavegación celebrado entre la empresa transportadora y la Compañía de Seguros Cruz del Sur, actual RSA Seguros Chile S.A.

f) La muerte de Francisco Feliú Mora y de José Baeza Diocarets ocurrida como consecuencia del accidente materia de autos, causó dolor, pena, amargura y depresión con evidente menoscabo de su integridad síquica, afectiva y de su tranquilidad de espíritu a los demandantes, por la pérdida de su cónyuge, conviviente e hijos, hecho que ha ocasionado una impactante transformación en sus vidas y en

las de sus grupos familiares; luego idénticas consecuencias se advierten respecto del único de los sobrevivientes del accidente aéreo, José Rojas Escobar.

Vigésimo primero: Que sobre la base de los antecedentes fácticos referidos en el fundamento precedente, la sentencia de primer grado, confirmada por el fallo impugnado, establece la responsabilidad contractual de Aerogala Limitada como consecuencia de la celebración de un contrato de transporte aéreo en virtud del cual el transportador es obligado a indemnizar los daños causados con motivo u ocasión del transporte, así como también es forzoso indemnizar la muerte o lesiones causadas a los pasajeros durante su permanencia a bordo de la aeronave o durante la operación de embarque o desembarque, en los términos que describen los artículos 142 y 143 inciso 1° del Código Aeronáutico (fundamentos 38° y 39°).

También por la ocurrencia del siniestro se determina la responsabilidad de la DGAC utilizando como factor de imputación la falta de servicio, en tanto autorizó el despegue de la aeronave y la realización de un vuelo sin que constara a la autoridad que el piloto se encontrara con los requisitos suficientes para sustituir, de ser necesario, el vuelo visual por uno instrumental, incumpliendo su obligación legal de velar por la seguridad de los pasajeros, de conformidad a lo dispuesto en el

artículo 3° letra j) de la Ley N° 16.752, según el cual la DGAC tiene la competencia de fiscalizar las actividades de la aviación civil en resguardo de la seguridad de vuelo y dictar las instrucciones de general aplicación que sean necesarias para los fines señalados, de modo que al corresponderle autorizar el despegue de un vuelo, no puede pretender que dicha facultad sea entendida como un mero acto formal y que toda responsabilidad en aquella labor radique únicamente en el piloto, sino que dicha norma tiene como fundamento el velar por la seguridad del vuelo y de los pasajeros (fundamentos 33° y 34°).

De otro lado, en aquello que se relaciona con el seguro aéreo reclamado por los actores, en la sentencia de primer grado se decide desestimar tal acción en cuanto por ella se persigue la responsabilidad de la DGAC y de la JAC, teniendo en consideración para así resolver que: *"Los actores consideran que dichos organismos incurrieron en falta de servicio al no haber efectuado un control de la validez del seguro de accidentes aéreos en atención a la circunstancia fáctica de no pago a los beneficiarios. Al efecto debe tenerse presente que el artículo 1 del DL 2654 de 1979 dispone que los servicios de transporte aéreo, sean de cabotaje o internacionales, y toda otra clase de servicios de aeronavegación comercial, podrán realizarse por empresas nacionales y extranjeras, siempre que cumplan*

con los requisitos técnicos y de seguro que establezcan las autoridades nacionales. Corresponderá a la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil establecer y controlar los requisitos técnicos y de seguro que establezcan las autoridades nacionales y a la Junta de Aeronáutica Civil establecer y controlar los requisitos de seguros. De lo anterior aparece que la obligación de dichas autoridades se limita a establecer y controlar la existencia de la contratación del seguro y los requisitos de éste, mas ello no puede ser extendido a las circunstancias de verificar la veracidad de la información entregada por uno de los contratantes, en este caso Aerogala Ltda., no vislumbrándose que la Dirección General de Aeronáutica Civil y Junta de Aeronáutica Civil hayan incumplido sus obligaciones e incurrido en falta de servicio respecto de la situación de no pago del seguro alegado” (fundamento 27°).

Tampoco por idéntico concepto se declara la responsabilidad de la compañía de seguro demandada, pues se decide acoger la alegación de falta de titularidad de los actores para reclamar el pago intentado, porque la póliza de seguros “cubre al asegurado, esto es, a Aerogala Ltda. el pago de las indemnizaciones respecto de la responsabilidad legal que le podría caber a ésta última hacia terceros y hacia pasajeros, lo que necesariamente

requiere de la concurrencia de una declaración judicial previa, lo que no ha concurrido a la fecha de esta demanda” (fundamento 18°).

Finalmente, en relación al Fisco de Chile, la sentencia de primer grado, previo a desestimar la aplicación del plazo de prescripción de corto tiempo contenido en el artículo 175 del Código Aeronáutico, declara prescrita la acción ejercida en contra del Fisco de Chile por haber transcurrido el plazo de 4 años que establece el artículo 2332 del Código Civil entre la fecha de ocurrencia del siniestro y la notificación de la demanda el 28 de julio de 2010, sin que su transcurso se haya visto interrumpido civilmente por la notificación de la medida prejudicial probatoria de exhibición de documentos que no le empece al Fisco de Chile sino únicamente a la DGAC y a la JAC, según quedó asentado en el proceso, órganos respecto de los cuales sí ha de entenderse que operó la interrupción por la notificación de la citada medida dirigida en su contra (fundamentos 19° a 22°).

En tanto, la sentencia de segunda instancia agrega en cuanto a la responsabilidad por la ocurrencia del accidente que: *“es al organismo dependiente de la Dirección de Aeronáutica quien en la ocasión referida, dispuso el despegue del vuelo, el que dada las condiciones climáticas no debió ser autorizado, omisión que en definitiva*

significó que se produjera el trágico desenlace, lo que obviamente constituye una falta en el debido servicio que se debió haber prestado, en resguardo de la seguridad de vuelo y de los pasajeros que la nave iba a transportar. En estas condiciones, se concuerda entonces con la sentenciadora que en la especie hubo falta en el servicio y, por ello, se debe responder. En la especie, no se puede pretender como lo sostiene la defensa fiscal, que conforme a la norma ya señalada la DGAC tiene un rol solo programático y de mero control general. En efecto, no se puede obligar y dejar bajo la responsabilidad del piloto, toda vez que aquel no podría conocer y prever las condiciones meteorológicas que se pudieren presentar en la ruta, máxime en la época que se produjo el accidente y las condiciones climáticas que presenta la zona en esa época del año, lo que tendría un efecto directo en las resultas del vuelo, todo lo que se podría haber evitado naturalmente, si no se hubiese autorizado la salida del vuelo en la ocasión referida. De lo anterior, se puede concluir que en la especie ha existido responsabilidad de la DGAC por falta de servicio y que tuvo incidencia en el resultado dañoso que ha motivado la interposición de la demanda indemnizatoria, falta de servicio determinante de la responsabilidad y no necesariamente la conducta de algún funcionario en particular. De ello se desprende que en el

ámbito de la responsabilidad de la Administración no es necesaria la distinción, entre la actuación de los órganos y la actuación de los dependientes. La relación del funcionario con la administración es funcional, de modo tal que no se trata de una responsabilidad por el hecho ajeno. Por otra parte, tampoco será necesario individualizar el acto concreto que constituye la falta de servicio, porque basta que ésta sea atribuible a la organización del servicio público para que sea establecida. En el presente caso, como se ha concluido, no se está responsabilizando al Estado en forma objetiva o estricta, sino que el fundamento de aquella responsabilidad se sustenta y caracteriza por la falta de servicio que se caracteriza por un funcionamiento deficiente del servicio público y, por ello, debe responder frente a un hecho que ha provocado daño" (fundamento 6°).

Enseguida, en aquello que dice relación con la falta de titularidad de los actores acerca del cobro del seguro deviene de la ausencia de identidad entre los demandantes y el asegurado, puesto que de conformidad a la póliza "esta cubre al asegurado, esto es, a Aerogala Ltda., respecto de la indemnizaciones por la responsabilidad legal que le podría caber a esta última hacia terceros y pasajeros, lo que requiere de una declaración previa, esto, a la fecha de ocurrencia de los hechos, pues conforme a las modificaciones introducidas por la Ley 20.667, dicha

regulación ha sido reemplazada en forma completa, siendo distinto el régimen, todo lo que aparece de la norma actual, lo que no resulta aplicable al accidente cuyas indemnizaciones se persiguen en el presente proceso” (fundamento 8°).

A su vez, en relación a la responsabilidad que se les atribuye a la DGAC y a la JAC por la imposibilidad de cobro del seguro en cuestión, en la sentencia impugnada se establece que de conformidad a lo dispuesto en el artículo 1 del D.L. 2654, de 1979, *“la obligación y responsabilidad de las autoridades ya indicadas, se limita sólo a establecer y controlar la existencia de la contratación de un seguro y los requisitos de éste, pero ello en ningún caso podría ampliar su competencia y controlar la circunstancia de verificar la veracidad y conformidad de la información entregada por los contratantes del seguro, toda vez que la misma variará en cada caso y ello será motivo de control por el agente de seguro que participe en dicho trámite. La circunstancia requerida por el apelante no se puede extremar en orden a responsabilizar a las entidades ya indicadas en la comprobación de la información de un contrato que tiene la característica de ser particular entre las partes contratantes”* (fundamento 9°).

Las restantes consideraciones del fallo impugnado importan la equiparación y aumento de los montos

indemnizatorios concedidos a los hijos de las víctimas fallecidas, así como otorgar una indemnización tanto a la cónyuge como a la conviviente de aquéllos, el aumento de lo otorgado por concepto de daño moral al único de los sobrevivientes del accidente aéreo y conceder un monto indemnizatorio por el rubro de pérdida de equipaje de cada uno de los pasajeros de la aeronave siniestrada. Todo lo cual debe ser resarcido por la Dirección General de Aeronáutica Civil y la empresa transportadora en forma conjunta.

Vigésimo segundo: Que comenzando el análisis del recurso, cabe recordar que el recurrente centra la nulidad que pide en la infracción de los artículos 142 y 143 del Código Aeronáutico, en relación con el artículo 3° de la Ley N° 16.752, porque al determinar la responsabilidad de la DGAC se resuelve la controversia soslayando la aplicación de las normas que establecen la responsabilidad aeronáutica, conforme a las que la obligación de resarcir los perjuicios por el accidente aéreo en comento, recae en el transportista en forma exclusiva y excluyente.

En esta materia, cabe destacar que el estatuto normativo aplicable respecto de las demandadas en uno y otro caso son diversos, pues como órgano de la Administración del Estado, es la falta de servicio, el factor de imputación que se atribuye a la DGAC, mientras que la responsabilidad de

transportista aéreo se erige sobre la base de un régimen especial y excepcional que regula la responsabilidad del transportista aéreo de pasajeros, en cuya virtud se establecen los supuestos en los que el porteador aéreo de personas se encuentra compelido a responder por los perjuicios causados a las personas con motivo del contrato de transporte que las partes han celebrado de manera remota.

Esta Corte ha señalado de manera reiterada que la falta de servicio se presenta como una deficiencia o mal funcionamiento del servicio en relación a la conducta normal que se espera de él, estimándose que ello concurre cuando el servicio no funciona debiendo hacerlo y cuando funciona irregular o tardíamente, operando así como un factor de imputación que genera la consecuente responsabilidad indemnizatoria, siendo del caso destacar que esta responsabilidad tiene su fundamento en los artículos 38 de la Constitución Política de la República y 4° y 42 de la Ley N° 18.575.

Este factor de imputación en caso alguno limita la responsabilidad de los órganos de la Administración del Estado solamente al ejercicio de la función específica encargada por la ley, sino que se manifiesta en la actuación de él, sea que se relacione o no con su misión específica, pero que sea necesario que la desarrolle o simplemente que la lleve adelante por decisión de sus

autoridades y lo anterior se realice como parte de las funciones generales propias de todo servicio, como en el caso de autos la autorización de vuelo de una nave comercial.

Es decir, no es necesario que el mal funcionamiento se relacione exclusivamente con la prestación del servicio público que debe entregar el órgano, pues basta que aquella se presente en el funcionamiento de aquél, toda vez que los artículos 4 y 42 de la Ley N° 18.575, consagran un sistema de responsabilidad general, aplicable a toda la Administración.

Lo planteado resulta diverso a la responsabilidad aeronáutica que no es sino aquella obligación que recae sobre el explotador de la nave de resarcir o satisfacer aquellos perjuicios que surjan con ocasión del ejercicio de la aeronavegación. Su carácter de sistema particular, propio de la actividad que regula y de los riesgos que involucra, tiene por finalidad reglamentar la responsabilidad civil contractual del transportista aéreo de pasajeros, consagrando una del tipo objetivo cimentada en la teoría del riesgo creado, determinando en el artículo 143 del Código Aeronáutico los hechos generadores de esta responsabilidad.

De ahí que las infracciones de derecho que se denuncian se construyen a partir de una premisa errada al entender que

la regulación, entre otras materias, de la responsabilidad civil contractual del transportista aéreo de pasajeros contenida en el Código Aeronáutico, constituye el establecimiento de un régimen excluyente de la falta de servicio como factor de imputación de responsabilidad de los órganos de la Administración del Estado.

Vigésimo tercero: Que a mayor abundamiento es preciso señalar que los tribunales de justicia deben ceñirse al principio de pasividad que rige su actuar, como al de congruencia determinado por los asuntos sometidos a su decisión, principio que enlaza la pretensión, la oposición, la prueba, la sentencia y los recursos, siendo la congruencia procesal en la sentencia un imperativo a respetar por el magistrado al decidir la controversia.

Vigésimo cuarto: Que en íntima conexión con lo anterior resulta imprescindible traer a colación los artículos 160 y 170 N° 6° del Código de Procedimiento Civil.

El precepto preliminar de esta normativa -considerada como expresión positiva de uno de los principios formativos del proceso al que ya se ha hecho alusión: el de la congruencia- estatuye que los fallos deben extenderse de acuerdo al mérito del mismo, no pudiendo considerar puntos no sometidos expresamente a juicio por los contradictores,

salvo en cuanto las leyes autoricen o permitan proceder de oficio.

La segunda de las reglas antes consignadas, en armonía con la recién transcrita, establece que el acápite resolutivo del veredicto debe circunscribirse al asunto debatido, que abarca todas las acciones y excepciones ventiladas en juicio.

Vigésimo quinto: Que sabido es que los litigantes someten sus pretensiones al tribunal en los escritos relevantes del proceso: el actor en su demanda y el demandado en el de su contestación a la misma, como se desprende de los literales 4° del artículo 254 y 3° y 4° del artículo 309, ambos del Código de Procedimiento Civil.

Lo anterior es relevante por cuanto al confrontar el recurso de casación en el fondo con la demanda surge que el impugnante intenta introducir alegaciones nuevas, pues las críticas de ilegalidad que se formulan contra el laudo cuya invalidación persigue, se erigen sobre la improcedencia de la concurrencia de acciones de responsabilidad civil contractual y extracontractual en los daños causados en accidentes aéreos, cuestión que es una materia al margen del debate producido entre los litigantes y que, por ende, fue extraña a la controversia. En efecto, la acción indemnizatoria que se deduce encuentra su fundamento tanto en la responsabilidad contractual en el transporte aéreo de

personas y en la falta de servicio como factor de imputación de responsabilidad de los órganos de la Administración del Estado, no planteándose la defensa del Fisco respecto de las imputaciones hechas valer en su contra a partir de la improcedencia del denominado cúmulo de responsabilidades, sino más bien en el cumplimiento de las obligaciones que la ley impone a su cargo relacionadas con la supervisión e inspección de las actividades del particular.

Vigésimo sexto: Que es menester recordar la improcedencia de hacer valer una o más causales de casación fundadas en la infracción de preceptos legales que abordan materias distintas de las discutidas en la litis, que no fueron promovidas por las partes en la etapa de discusión, para conceder a la contraria la posibilidad de manifestar su parecer sobre la pertinencia de aplicarlas al caso sub judice, circunstancia que, de aceptarse, atentaría contra el principio de la bilateralidad de la audiencia. Esta inadmisibilidad se impone, además, por cuanto no han podido ser violentadas por los magistrados del fondo las reglas legales no invocadas por las partes al interponer las acciones, oponer sus excepciones, alegaciones o defensas. En este aspecto, se debe señalar que si bien el demandado sostiene la improcedencia del cúmulo u opción entre responsabilidad contractual y extracontractual, lo hace de

manera extemporánea, pues tal materia la introduce sólo en el arbitrio de apelación.

Vigésimo séptimo: Que tanto la doctrina como la jurisprudencia mantenida desde antiguo por esta Corte aparecen contestes en la improcedencia de fundamentar un recurso de casación en el fondo en aristas que, por ser ajenas a la discusión formalmente instalada, no pudieron ser consideradas y en definitiva no resueltas en el pronunciamiento que, por vía de semejante arbitrio, se pretende invalidar.

Vigésimo octavo: Que ante la generación de un hecho que ocasione daño, por una conducta ilegítima, el principio general de la legislación, recogido en los artículos 1556 y 2329, inciso primero, del Código Civil, es que todas las consecuencias perjudiciales que sufren los afectados por tales acciones y que puedan valorarse pecuniariamente deben ser reparadas íntegramente mediante la pertinente indemnización. En este aspecto se dota de contenido y cuantifica el monto de la obligación. La prestación de dar corresponde luego ser precisada en relación al título que genera la responsabilidad y la materia que se ha denominado por la doctrina como "obligación a la deuda" o la forma en que se distribuye o imputa a los deudores responsables la suma con la cual se repara el daño, en la relación de los obligados con el acreedor para satisfacer tal pretensión.

Vigésimo noveno: Que el segundo capítulo de nulidad requiere un análisis diverso desde que la infracción que se denuncia del artículo 42 de la LBGAE, se realiza bajo dos postulados diversos. En relación al primero éste se funda en el error en que incurrieron los sentenciadores de segunda instancia al entender que para determinar la falta de servicio como factor de imputación de responsabilidad, no es necesario individualizar el acto concreto que constituye la falta de servicio. Lo anterior aun cuando resulta cierto, en tanto en el fundamento sexto de la sentencia impugnada se advierte la mención acerca de la falta de necesidad de singularizar el acto que constituye la falta de servicio que se imputa al órgano, no lo es menos que el postulado de la causal de nulidad resulta ser no sólo inocuo sino además contradictorio con las afirmaciones que el propio recurrente invoca en el arbitrio al reconocer y por ende refutar el acto que configura la falta de servicio que se le reprocha por los sentenciadores del fondo, vale decir, la autorización del despegue de la aeronave permitiendo la realización de un vuelo sin que el piloto estuviera en condiciones suficientes para sustituir de ser necesario, un vuelo visual por uno instrumental. De manera que, aun cuando se incurre en un error en los términos descritos, el recurrente soslaya en su análisis que las consideraciones que sirven de sustento al fallo se

han enderezado sobre un hecho que se ha tenido por cierto que es precisamente la comisión de acto que constituye la falta de servicio que se reprocha a la demandada.

Trigésimo: Que dicho aquello el siguiente de los postulados del capítulo de nulidad que se analiza, esto es, la infracción del artículo 42 de la LBGAE basado en que la conducta que se atribuye a la DGAC no es la causa directa y necesaria del accidente, así como los capítulos de casación tercero y cuarto, se construyen contrariando las circunstancias fácticas establecidas en el proceso e intenta variarlas proponiendo otras que, a juicio del recurrente, estarían probadas, esto es, que el acto que se atribuye a la DGAC no constituye la causa basal del accidente, tratándose de un órgano impedido de adoptar decisiones acerca del gobierno y conducción de la aeronave, prescindiéndose en tal sentido de la responsabilidad que recae en el piloto como principal garante de una conducción segura, cuestiones que los sentenciadores descartaron al establecer, en base a las conclusiones del informe final del accidente de aviación N° 1388ES de la DGAC, que la causa del accidente aéreo es la autorización de despegue del avión Cessna bajo las reglas del vuelo visual, en circunstancias que las condiciones meteorológicas fueron declaradas como inestables por la Dirección Meteorológica de Chile, de modo tal que la necesidad de efectuar el vuelo

instrumental por el empeoramiento de las condiciones climáticas era un hecho irrefutable, no siendo posible trasladar la responsabilidad de aquello en forma exclusiva al piloto de la aeronave. Dicha finalidad, por cierto, es ajena a un recurso de esta especie destinado a invalidar una sentencia en los casos expresamente establecidos por la ley, porque en la casación se analiza la legalidad de una sentencia, labor que realiza un escrutinio respecto de la aplicación correcta de la ley y el derecho, pero no en torno a los hechos tal como éstos han sido dados por probados o asentados por los magistrados a cargo de la instancia, supuestos fácticos que no puede modificar esta Corte, a menos que se haya denunciado y comprobado la efectiva infracción de normas reguladoras del valor de la prueba, cuestión que no ha sido establecida en el caso de autos desde que ni siquiera se ha alegado la vulneración de las normas en comentario.

Trigésimo primero: Que, tal como lo ha sostenido reiteradamente esta Corte, las sentencias se construyen estableciendo hechos en base a la prueba rendida, prueba que debe ser analizada por el tribunal de la instancia de acuerdo a normas que indican los parámetros de valoración. A los hechos así establecidos se les debe aplicar la ley para solucionar el conflicto, y es justamente esta labor de aplicación de ley la que puede ser revisada por el tribunal

de casación. Empero, el tribunal de casación no podría, al pronunciarse sobre un recurso de casación en el fondo, discutir el valor que el tribunal de la instancia correspondiente ha atribuido a la prueba allegada por las partes en relación con sus derechos ejercitados en juicio.

Trigésimo segundo: Que descartados los yerros jurídicos denunciados resulta innecesario analizar el error de derecho acusado en el último capítulo de la nulidad sustancial, puesto que éste resulta inocuo. En efecto, conforme lo dispone el inciso penúltimo del artículo 767 del Código de Procedimiento Civil, el recurso de casación en el fondo procede en contra de sentencias que se hayan pronunciado con infracción de ley, cuando esta vulneración haya influido substancialmente en lo dispositivo del fallo. Esta última exigencia expuesta reviste la máxima relevancia en el caso sub lite, pues en lo concreto, descartado los restantes capítulos de casación, quedó inamovible aquella línea argumental en que se establece el irregular comportamiento de la Administración que configuran la falta de servicio que se le reprocha, cuestión que impide que el recurso pueda prosperar, pues el acápite en estudio se relaciona únicamente con el órgano que verá afectado su patrimonio como consecuencia de la condena impuesta a la DGAC. De lo anterior surge que aun cuando esta Corte coincidiera con el recurrente acerca del error de derecho

al condenar a un servicio centralizado al pago de las sumas concedidas en favor de los demandantes, igualmente este arbitrio no podría prosperar, pues construida la falta de servicio por las actuaciones deficientes de la DGAC, la remoción del vicio que se atribuye no conduciría a modificar lo decidido, en tanto precisamente por tratarse de un servicio centralizado es la ley la que ordena que deban actuar bajo la personalidad jurídica y con los bienes y recursos del Fisco de Chile, siendo precisamente este último quien debe enfrentar patrimonialmente la condena.

Trigésimo tercero: Que por lo expuesto en los motivos precedentes, el recurso de casación en el fondo ha de ser desestimado.

III. En cuanto al recurso de casación en el fondo deducido por la parte demandante.

Trigésimo cuarto: Que en un primer capítulo los demandantes denuncian la infracción del artículo 1 del Decreto Ley N° 2.654, de 1979, el artículo 1449 del Código Civil, el artículo 36 del DFL 251, de 1931 y los artículos 1545 y 1546 del Código Civil, en relación con el artículo 550 del Código de Comercio y la cláusula N° 14 de las condiciones particulares de la póliza, porque al desestimar los sentenciadores del fondo el pago del seguro aéreo por falta de titularidad de los actores, soslayan la circunstancia de tratarse de un seguro en favor de

terceros, vale decir, los pasajeros o, en su defecto, sus herederos.

Acorde con la descripción del artículo 1 del D.L. N° 2.654, de 1979, es claro que se estableció la exigencia de un seguro aeronáutico obligatorio que los transportadores deben contratar en beneficio de sus pasajeros, pues constituye un mecanismo de protección de los mismos, brindándoles una cobertura económica a los pasajeros o a terceros en superficie que sufran daños con ocasión de siniestros de las aeronaves. En ese entendido, agregan que no resulta posible entender la constitución de un seguro de carácter obligatorio que en definitiva sea inútil para sus beneficiarios por desidia del transportador en hacerlo efectivo o por cuestionamientos posteriores.

A su vez, tratándose de una estipulación en favor de otro, como son los pasajeros o sus herederos, es inconducente que la empresa aseguradora pretenda desatender el cumplimiento de su obligación de indemnizar a los beneficiarios que han aceptado el contrato en su favor y que por lo demás han exigido su cumplimiento.

También, razonan acerca del yerro en que incurren los sentenciadores del fondo al entender que se requiere de una declaración judicial previa para el cobro del seguro, puesto que acorde con el artículo 36 del DFL 251, según el que si la contratación del seguro es obligatoria para el

ejercicio de una actividad, como acontece en la especie, el beneficiario podrá demandar ante la justicia ordinaria la resolución de las dificultades que se susciten con la compañía aseguradora -a pesar de la existencia de una cláusula sobre arbitraje-, que no es sino lo que se ha hecho valer en este juicio.

Finalmente, de conformidad con lo previsto en los artículos 1545 y 1546 del Código Civil es indudable que la compañía aseguradora debe concurrir al pago del seguro, toda vez que la cláusula 15 de las condiciones generales de la póliza de seguro y el artículo 550 del Código de Comercio, en la versión vigente a la época del contrato y del accidente, establecen que el asegurador contrae como obligación principal, la de pagar la suma asegurada. La dictación de la Ley N° 20.667 no fue en reemplazo de una legislación anterior sobre el seguro de responsabilidad civil, al ser aquella inexistente, sino que únicamente su emisión permitió aclarar la naturaleza y finalidad del seguro en cuestión, al establecer la titularidad de los terceros perjudicados para exigir judicialmente el pago de la indemnización contemplada en la póliza.

Trigésimo quinto: Que en un segundo capítulo de nulidad los demandantes denuncian una infracción de derecho en la sentencia impugnada al desestimar la acción en cuanto a través de su ejercicio se persigue la responsabilidad de

la Dirección General de Aeronáutica Civil y de la Junta de Aeronáutica por el no pago del seguro aéreo.

En relación a la JAC sostienen que de conformidad a lo dispuesto en los artículos 3° y 6° del DFL N° 241 del Ministerio de Hacienda, en relación con el artículo 1 del D.L. N° 2.654, de 1979, y el contenido de la resolución exenta N° 2.469 de 16 de mayo de 2000 de la Junta de Aeronáutica Civil, le corresponde establecer y controlar los requisitos de los seguros en términos aptos y eficaces en beneficio de los pasajeros. En otras palabras, es labor de la JAC determinar los requisitos que deben cumplir los seguros y controlar que no se tornen inoperantes por condiciones restrictivas de la póliza que hagan ilusoria la protección que se pretende de los pasajeros.

En relación a la DGAC alegan que es responsable subsidiariamente en relación a la JAC, por la falta de servicio constituida por la falta de pago del seguro, importando la sentencia impugnada una infracción al artículo 3° letra z) de la Ley N° 16.752 que impone a dicho órgano la obligación de fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias relativas a la aeronavegación, que no es sino haber verificado en el caso de que se conoce, que el piloto cumpliera con las horas de vuelo exigidas en la póliza, considerando, además, que la

comprobación de dicha exigencia no puede ser constatada por los pasajeros.

De ahí que la correcta aplicación de las normas que se echa en falta, hubiesen permitido que en caso de oposición de la compañía de seguros, subsidiariamente es responsable del pago del seguro, la JAC por haber aceptado como válida y conforme a derecho una póliza ineficaz y, subsidiariamente, la DGAC por haber autorizado un vuelo piloteado por quien no cumplía con los requisitos exigidos en la póliza.

Trigésimo sexto: Que en el último de los capítulos de nulidad sustancial, los demandantes acusan la infracción de los artículos 342 y 346 del Código de Procedimiento Civil, 1702 del Código Civil y del artículo 160 del Código de Procedimiento Civil, en relación este último del artículo 170 del mismo texto legal, porque se desestimó lo solicitado por el único de los pasajeros sobrevivientes por concepto de lucro cesante, considerando la falta de prueba para demostrar lo pretendido por tal rubro, aun cuando se adjuntaron antecedentes de prueba suficientes -prueba instrumental que describe- para comprobar la procedencia de lo solicitado.

Trigésimo séptimo: Que señalando la influencia de estos errores en lo dispositivo del fallo argumenta que de no haberse incurrido en ellos el sentenciador

necesariamente habría acogido la demanda estableciendo la responsabilidad de los demandados por la falta de pago del seguro contratado y accediendo a lo solicitado por concepto de lucro cesante.

Trigésimo octavo: Que en esta materia, cabe recordar que los sentenciadores del grado decidieron acoger la alegación efectuada por la compañía aseguradora, fundada en la falta de titularidad de los demandantes para efectuar el cobro del seguro aeronáutico atendido que es la empresa transportista quien goza de la calidad de asegurado mas no los actores.

A nivel legal, no se contemplan disposiciones que regulen el seguro aeronáutico, ni en el actual Código Aeronáutico ni en su antecesor el D.F.L. N° 221, de 1931, del Ministerio del Interior, sobre Navegación Aérea. No obstante, existe una referencia tangencial que reconoce su existencia, en el artículo 221 del Código Aeronáutico, a propósito de la extensión de la hipoteca que grava a la aeronave, sobre las indemnizaciones del seguro por pérdida o avería del bien hipotecado, salvo disposición en contrario; estableciendo además, que será nulo el pago que haga el asegurador en perjuicio de los derechos del acreedor hipotecario. Sin embargo, el Código Aeronáutico considera un sistema de responsabilidad aeronáutica en el que regula las limitaciones de responsabilidad civil del

transportador en el contrato de transporte aéreo, por daños a los pasajeros, sea lesión o muerte (4.000 U.F. por pasajero) permitiendo que en este caso las partes estipulen montos mayores. También los daños a los equipajes (cantidad equivalente a 40 U.F.), a la mercadería (cantidad que no exceda de 1 UF por cada kilogramo de peso de la aeronave), y por el retardo en la ejecución del transporte (cantidad que no exceda de 250 U.F.). De otro lado, señala la limitación de responsabilidad del explotador por daños a los terceros en la superficie (establece máximos conforme a determinados rangos de kilogramo de peso de la aeronave). A su vez, como disposición general de la responsabilidad aeronáutica, el legislador establece que no puede estipularse que se fijarán límites de indemnización inferiores pues se tendrán por no escritos. Y así también que estos límites pueden excederse si se probare el dolo o la culpa del transportador, explotador o sus dependientes en el ejercicio de sus funciones.

De otro lado, el Decreto Ley N° 2.564, de 1979, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, en su artículo 1, establece que: *"Los servicios de transporte aéreo, sean de cabotaje o internacionales, y toda otra clase de servicios de aeronavegación comercial, podrán realizarse por empresas nacionales o extranjeras, siempre que cumplan con los requisitos de orden técnico y seguro*

que establezcan las autoridades nacionales. Corresponderá a la Dirección General de Aeronáutica Civil establecer y controlar los requisitos técnicos y a la Junta de Aeronáutica Civil establecer y controlar los requisitos de seguros. La Junta de Aeronáutica Civil o la Dirección General de Aeronáutica Civil, según corresponda, podrán ordenar la suspensión de las actividades de las aeronaves o empresas de aeronavegación que no cumplan los requisitos técnicos o de seguros que hayan dictado”.

Lo anterior constituye el reconocimiento de la obligación de carácter legal de contratación de seguros para el desarrollo de los servicios de transporte aéreo, sean de cabotaje o internacionales, y toda otra clase de servicios de aeronavegación comercial, remitiendo la regulación de las especificaciones de ese contrato a normas administrativas, como ocurre con la norma antecesora de la Resolución Exenta N° 604, de 25 de julio de 2011, de la Junta de Aeronáutica Civil, esto es, la Resolución Exenta N° 2469, de 19 de mayo de 2000, sobre seguros aéreos, dentro de cuyas disposiciones establece que las aeronaves civiles de uso comercial sólo podían prestar sus servicios de transporte y trabajos aéreos, si sus seguros se encontraban aprobados por dicho órgano. Además, se facultaba a la Junta para suspender la operación de toda aeronave comercial que no contara con la cobertura exigida,

debiendo renovarse el contrato de seguro antes de su vencimiento, fijándose montos mínimos para el seguro de aviación por daños a pasajeros (2000 U.F. por pasajero), y por daños a terceros (2.5 U.F. por cada kilogramo de peso de la aeronave), estableciendo, también, el modo de acreditar la contratación de seguros.

Trigésimo noveno: Que asimismo cabe destacar que las características específicas del seguro aeronáutico están dadas por la naturaleza especial de los riesgos; la magnitud económica de los daños cubiertos; la concentración tanto temporal como económica del riesgo; y, la falta de equilibrio, la cual conlleva a limitar la responsabilidad cubierta por cada tramo, así por ejemplo, el establecimiento de seguros distintos de responsabilidad civil de pasajero o de equipaje registrado o no. Otras características son su obligatoriedad; la limitación de responsabilidad; y, su tendencia a la internacionalización.

Cuadragésimo: Que también puede decirse que los grupos principales de seguros aeronáuticos son: a) el *seguro de casco*; b) el *seguro de responsabilidad civil*, que engloba daños a terceros no pasajeros en la superficie, sean personas o cosas, daños a pasajeros y sus equipajes, daños a la carga, mercancías y correo, daños a los propietarios de aeropuertos, con inclusión del control de tráfico aéreo, la de los propietarios de los hangares, de los

paracaidistas, la de los productos entregados y otros; y, c) el *seguro de accidentes personales*, que comprende el seguro automático de accidentes de pasajeros, el seguro temporal, el seguro de itinerarios, el seguro de ocupantes por asientos, pólizas o cupones, el seguro de la tripulación, que puede incluir a su vez seguro de pilotos, seguro de otros miembros de la tripulación, seguro de instructores de vuelo y seguro de los alumnos-pilotos.

La distinción entre un seguro de accidentes personales y el seguro por responsabilidad civil resulta ser determinante, puesto que tratándose el primero de un seguro de personas o respecto de las personas, cubre los riesgos que puedan afectar la existencia o integridad de las personas, operando de forma automática; en el segundo de los casos, vale decir, tratándose de un seguro de responsabilidad civil, el asegurador se obliga a indemnizar los daños y perjuicios causados a terceros, de los cuales sea civilmente responsable el asegurado, por los hechos previstos en la póliza. Dicho de otro modo, el seguro de responsabilidad civil, tiene una cobertura por riesgos de pérdida en el patrimonio del asegurado en el evento de hacerse efectiva su responsabilidad civil frente a pasajeros y terceros.

Cuadragésimo primero: Que, asentadas las ideas anteriores, cabe analizar si en la especie es posible

concluir que los actores tienen la titularidad que los sentenciadores del fondo echan en falta.

En este punto, es preciso señalar que el tratamiento adecuado de la materia hace necesario realizar la distinción efectuada en el fundamento anterior, puesto que la póliza N° 1885931 demuestra una cobertura por daños al casco (casco a todo riesgo), pero además por responsabilidad civil a terceros, con exclusión de pasajeros y tripulación, por un monto inicial de US\$ 71.000 aumentado a partir del día 3 de mayo de 2005 a US\$ 125.000, y una cobertura por accidentes personales "asiento de pasajero" considerando un total de cinco pasajeros, por US\$300.000. Lo anterior supone una reglamentación diferenciada, debido a que tratándose de la responsabilidad legal hacia terceros que no sean pasajeros, la compañía indemnizará al asegurado por todas las sumas de las que sea legalmente responsable de *pagar y pagare*, como daños compensatorios, incluso las costas declaradas en contra del asegurado, por concepto de lesión corporal, *fatal u otra*.

Acorde con la naturaleza del tipo de cobertura de que se trata, no puede sino entenderse que el asegurado, esto es, aquel a quien en términos generales afecta el riesgo que se transfiere al asegurador, es Servicios Aéreos Aerogala Limitada, porque al ser un seguro de responsabilidad civil, el asegurador, vale decir, el que toma de su cuenta el

riesgo, se obliga a indemnizar los daños y perjuicios causados a terceros, de los cuales sea en definitiva civilmente responsable el asegurado, por un hecho y en los términos previstos en la póliza.

Sin embargo, tratándose de un seguro de accidentes personales su cobertura se relaciona con los riesgos que puedan afectar la existencia o integridad de las personas, de modo que el asegurado precisamente es aquel que padece la afectación o, en su defecto, el beneficiario en caso de muerte, considerando que este tipo de seguros tiene por propósito en términos generales proteger financieramente en caso de accidentes, con un capital asegurado por fallecimiento o incapacidad permanente o temporal y/o un reembolso de gastos médicos incurridos como consecuencia del mismo.

La trascendencia de lo expuesto radica en que la falta de titularidad que los sentenciadores evidencian, es analizada bajo la premisa de identidad entre los distintos tipos de seguros, cuestión que como se dijo, no resulta posible debido a las divergencias que se advierten en cuanto a las coberturas en uno y otro tipo de seguro.

Cuadragésimo segundo: Que, en consecuencia, es efectivo que los sentenciadores incurrieron en el error de derecho que se les atribuye en el primer capítulo de casación, toda vez que por la sola circunstancia que el

asegurado es Servicios Aéreos Aero Gala Limitada en la cobertura del seguro de responsabilidad civil, se confiere la misma calidad en relación a la cobertura de accidentes personales, circunscribiéndoles erradamente al mismo tratamiento.

En razón de lo anterior se advierte la clara vulneración de los artículos 1545 del Código Civil y 1° del D.L. N° 2.654, de 1979, toda vez que es la inaplicación de la primera norma y la errada interpretación de la segunda la que conduce a descartar sin más la titularidad de los actores, omitiendo toda consideración acerca de la calidad de asegurados en materia de seguros de accidentes personales, atribuyéndole un tratamiento similar a un seguro de cobertura diversa como sucede en materia de seguros por responsabilidad civil.

Cuadragésimo tercero: Que no modifica la anterior conclusión la circunstancia que la sentencia de segundo grado agregara que la materia propuesta por el recurrente se encuentra regulada en la actual legislación sobre seguros contenida en la Ley N° 20.667 -inaplicable por ser posterior a los hechos-, puesto que aun cuando es efectivo que dicha normativa no resulta aplicable, lo cierto es que la naturaleza de los seguros, con prescindencia del texto normativo en comento, impide reconocer en uno y otro caso la identidad entre los asegurados.

Cuadragésimo cuarto: Que el error en la aplicación de la ley ha tenido influencia sustancial en lo dispositivo del fallo toda vez que ha determinado el rechazo de la acción incoada en contra de la compañía de seguros demandada, por lo que corresponde hacer lugar al recurso de casación en el fondo interpuesto.

Cuadragésimo quinto: Que en relación al segundo error de derecho, éste resulta innecesario de abordar, puesto que está relacionado con la responsabilidad de la JAC y la DGAC por el no pago del seguro, el cual resulta procedente y por el cual ya se ha acogido el recurso de nulidad.

Cuadragésimo sexto: Que el tercer capítulo del recurso objeta que se rechazara, con error de derecho, la demanda por lucro cesante de José Rojas Escobar, puesto que los magistrados del fondo afirmaron que no se había acompañado prueba en primera y que solamente se había agregado una liquidación de sueldo, sin embargo, --expresa el recurso -- lo cierto es que se acompañaron otros tres documentos que justificarían lo solicitado.

La demanda indica: "Por lucro cesante: Demandamos por este tipo de daños, todas las diferencias que se han producido entre las remuneraciones que don José Rojas ha debido percibir en su trabajo desde la fecha del accidente, que se fijan en la suma de \$ 15.000.000." Luego en el escrito de apelación se hace referencia al peritaje de

Carlos Madariaga Dallez para justificar la diferencia de ingresos del actor (fojas 995 y 996). Como se ha dicho, el recurso sustancial se sustenta en los documentos acompañados en segunda instancia y que se relacionan en el escrito de fojas 1016 (letra C, fojas 1018 y 1019).

Se ha reproducido lo relativo al lucro cesante demandado, puesto que en primer lugar éste fue requerido de manera genérica, determinando un monto general, sin expresar la remuneración percibida antes del 21 de junio de 2005 y la que obtiene con posterioridad, como tampoco se indica el tiempo por el cual se extiende dicha diferencia. Además, en los documentos aludidos en el escrito de casación (fojas 1125), que son reiteración de los acompañados en segunda instancia, no se llega a determinar el presupuesto de la acción, esto es que con motivo de los hechos demandados se le perjudicara al actor mediante una remuneración menor, puesto que se indica que fue nombrado en el cargo el 26 de abril de 2005 y el certificado y liquidación de remuneraciones, de 23 de marzo de 2006 y junio de 2007 respectivamente, se refiere precisamente a ese mismo cargo.

Tales argumentaciones dejan de manifiesto que la omisión de la valoración de la prueba por los jueces de la instancia, no ha influido substancialmente en lo dispositivo del fallo, puesto que sobre la base de tales

antecedentes probatorios, mediante la valoración legal de los mismos, no permitiría acreditar el presupuesto de la acción en los términos que se reclama, por lo cual se impone el rechazo de este capítulo del recurso.

Por estas consideraciones y de conformidad a lo dispuesto en los artículos 764, 765, 767 y 805 del Código de Procedimiento Civil, se declara:

I.- Que **se rechazan** los recursos de casación en la forma y en el fondo interpuestos por la Abogado Procurador Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, por la parte demandada, a fojas 1078, en contra de la sentencia de segunda instancia de fecha doce de octubre de dos mil dieciséis, escrita de fojas 1065 a 1077, y

II.- Que **se acoge** el recurso de casación en el fondo de la parte demandante, interpuesto en lo principal de fojas 1104, en contra de la expresada sentencia de la Corte de Apelaciones de Santiago, la que es **nula** y se la reemplaza por la que se dicta, sin previa vista de la causa y separadamente a continuación.

Acordada la decisión, en la parte que acoge el recurso de casación en el fondo de la demandante, con el **voto en contra** de la Ministro señora Egnem quien, sin compartir el contenido de los motivos trigésimo noveno al cuadragésimo cuarto, fue del parecer de desestimar el presente arbitrio por las siguientes razones:

Primero: Que establecida como ha quedado la responsabilidad, entre otros, de la empresa transportadora AeroGala Limitada, la Póliza de Seguros por ella contratada cubre precisamente los riesgos y responsabilidad que a esa entidad pudieren corresponder por un siniestro que -para lo que aquí interesa- afectare a terceros, y en particular, a los pasajeros del avión a que se refiere esta causa, cuya es precisamente la situación de la especie.

Es entonces la contratante asegurada, empresa AeroGala Limitada, en las actuales circunstancias, la única titular de eventuales acciones en contra de la Compañía de Seguros Cruz del Sur, actual RSA Seguros Chile S.A.

Segundo: Que en las condiciones precedentemente descritas, los jueces del grado no incurrieron, en concepto de la disidente, en los yerros jurídicos, que en relación a este particular se les atribuye en el recurso, en tanto, determinaron, acertadamente, que los actores carecen de legitimación activa para accionar en la forma que lo han hecho, en contra de la Compañía de Seguros Cruz del Sur, actual RSA Seguros Chile S.A.

Regístrese.

Redacción a cargo del Ministro señor Muñoz y de la disidencia, su autora.

Rol N°

Pronunciado por la Tercera Sala de esta Corte Suprema integrada por los Ministros Sr. Sergio Muñoz G., Sra. Rosa Egnem S., Sra. María Eugenia Sandoval G., Sr. Carlos Aránguiz Z., y Sr. Manuel Valderrama R. No firma, no obstante haber concurrido a la vista al acuerdo de la causa, el Ministro señor Muñoz por estar con feriado legal. Santiago, 23 de enero de 2018.

Autoriza el Ministro de Fe de la Excma. Corte Suprema

En Santiago, a veintitrés de enero de dos mil dieciocho, notifiqué en
Secretaría por el Estado Diario la resolución precedente.

Santiago, veintitrés de enero de dos mil dieciocho.

En cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 785 del Código de Procedimiento Civil, se procede a dictar la siguiente sentencia de reemplazo.

Vistos:

Se reproduce la sentencia en alzada, con excepción de sus fundamentos décimo octavo, vigésimo quinto, cuadragésimo primero, cuadragésimo quinto, cuadragésimo noveno y quincuagésimo segundo. Asimismo, en el considerando vigésimo segundo se sustituye la frase "25 de enero" por "20 de abril"; en el fundamento cuadragésimo octavo se elimina la frase "no objetada"; y, en el motivo quincuagésimo primero se sustituye la cifra "2.500" por "4.000".

También se reproduce la sentencia invalidada, con excepción de sus fundamentos octavo y vigésimo primero, y previa eliminación en el motivo sexto de la frase que comienza "Por otra parte, tampoco será necesario" hasta su punto final. Se reproducen, a su vez, de su parte resolutive, los numerales 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 8.

Se reproducen además los fundamentos vigésimo, vigésimo segundo y trigésimo octavo a cuadragésimo primero del fallo de casación que antecede.

Y teniendo en su lugar y además presente:

1°.- Que está asentado en autos que el accidente aéreo ocurrido el 21 de junio de 2005 tuvo por causa basal la autorización de despegue bajo las reglas de vuelo visual del avión Cessna modelo U206G, en circunstancias que las condiciones meteorológicas inestables declaradas por la Dirección de Meteorológica de Chile, tornaban necesario sustituir el vuelo por uno de tipo instrumental, que el piloto no estaba en condiciones de realizar.

Las referidas circunstancias fueron consideradas por los jueces del grado para establecer la responsabilidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil y del transportista aéreo de pasajeros, toda vez que sentaron la falta de servicio del primero, al autorizar un vuelo en condiciones deficientes, mientras que, el segundo de los mencionados, debe responder por los perjuicios causados a las personas con motivo del contrato de transporte que las partes celebraron de manera remota.

2°.- Que lo anterior es trascendente toda vez que el fallo, en cuanto asienta la responsabilidad de los demandados bajo los supuestos que han sido expuestos, se encuentra ejecutoriado, por lo que esta Corte debe estar a tales supuestos y determinaciones al dictar este fallo de reemplazo, pues el error de derecho constatado en el fallo de casación que antecede se relaciona únicamente con la procedencia de la responsabilidad de la empresa aseguradora, por lo que no se puede analizar nuevamente los

supuestos que determinan la responsabilidad del Fisco de Chile por las actuaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, como tampoco del porteador aéreo de personas, no sólo por una cuestión de competencia sino porque además lo impide el principio aplicable en la especie de "tantum devolutum appellatum", conforme al cual el tribunal ad quem sólo tiene facultades para conocer de los puntos impugnados por el recurso.

3°.- Que, establecida la responsabilidad de los obligados al pago, que trasunta en concurrir de manera conjunta al pago de las indemnizaciones determinadas por concepto de daño material y moral, se torna trascendente el rol del asegurador, en tanto el principio de reparación integral del daño exige indemnizar todo el perjuicio sufrido, cuestión que hace imperioso el análisis de la situación desde la perspectiva de quien padece los efectos del daño irrogado mas no de quien en definitiva debe soportar la carga de la reparación, aun cuando la indemnización involucra un peso económico para quien debe reparar.

4°.- Que, dentro de ese escenario, para determinar la responsabilidad del asegurador, es indispensable examinar el documento justificativo del seguro, esto es, la póliza 1885931, de conformidad con el cual, tratándose de la responsabilidad civil a terceros hasta por un monto de US\$70.000 - según se lee a fojas 319-, la compañía debe

indemnizar al asegurado, vale decir, Servicios Aéreos Aero Gala Limitada, por todas las sumas que éste llegue a ser *legalmente responsable de pagar y pagare* como daños compensatorios.

Empero, distinta es la situación del seguro de accidentes personales, debido a que su objeto radica en otorgar una indemnización al asegurado a consecuencia de las lesiones producidas por un accidente, tal como se describe en el artículo 1° de las condiciones generales del seguro al establecer que *"La compañía cubre al asegurado el pago de las indemnizaciones que se indican en esta póliza, como una compensación de los daños corporales provenientes de accidentes que puedan ocurrirle en su vida privada o en el desempeño de la profesión u oficio que se indica en la póliza. En caso de incapacidad temporal o permanente, este pago se hará al asegurado y, en caso de muerte, el beneficiario señalado en la póliza, de acuerdo con las condiciones que a continuación se expresan y hasta la concurrencia de las sumas máximas que en ella se establecen (...)"*. Lo dicho no es sino la manifestación de que mediante su contratación se persigue cubrir los daños sufridos por el asegurado con motivo de un accidente, desde luego bajo determinadas condiciones.

5°.- Que, como se observa en el caso de autos, tratándose de "accidentes personales asiento de pasajero" se establece la suma de US\$300.000 por un total de cinco

pasajeros, bajo las condiciones de cobertura detalladas en "la cláusula de accidentes personales para pasajeros y tripulación, inscrita en el Registro de la S.V.S. bajo el código Pol 1 92 026 planes "A": muerte y plan "B" incapacidad permanente", vale decir, acorde al primero de los planes citados, en caso de muerte por accidente, la compañía aseguradora se obliga al pago de una indemnización consistente en la suma convenida por las partes, al beneficiario indicado en la póliza o en su defecto a los herederos legales del asegurado, mientras que por incapacidad permanente se conviene pagar al asegurado los porcentajes que se describen según el tipo de inhabilidad permanente de que se trate.

6°.- Que asentado en el proceso que con ocasión del accidente se produjo el deceso de dos de los pasajeros del avión siniestrado, Francisco Javier Feliú Mora y José Bernardino Baeza Diocarets, procede el pago de la suma convenida a los demandantes en calidad de herederos legales de los asegurados, correspondiente a US\$60.000 por asegurado, monto que resulta de la fracción entre el monto total acordado en la póliza -US\$300.000- y la cantidad total de asegurados -cinco pasajeros-.

De otro lado, respecto de la situación del único de los sobrevivientes, José Luis Rojas Escobar, es preciso señalar que las lesiones sufridas como consecuencia del siniestro, principalmente relacionadas por el estado de politraumatismo

padecido, constituye un estado de incapacidad funcional parcial de sus extremidades, de modo que de conformidad con los términos descritos en el artículo 3° -Plan B- de las condiciones generales en materia de seguro de accidentes personales, corresponde ser indemnizado con el 100% de la suma asegurada, vale decir, US\$60.000.

7°.- Que, no resulta ser óbice a lo concluido los postulados en los que la compañía aseguradora construye su defensa acerca de la improcedencia de pago de las sumas convenidas, motivada en la falta de idoneidad del piloto de la aeronave por no satisfacer con la experiencia profesional exigida, al no tener 3.200 horas generales de vuelo conforme fue informado por la empresa de aeronavegación contratante, esto es, el estipulante.

En efecto, si bien es cierto que dentro de las exigencias de los pilotos que forman parte de las condiciones de la póliza según se lee a fojas 327, se identificó a Francisco Ipinza Salaberry con las horas de vuelo mencionadas -que no se condicen con el tiempo informado por la DGAC de 105 y 906 horas de vuelo privado y comercial, respectivamente-, no lo es menos que el beneficiario en cuyo favor nace el derecho que emana del contrato, es un tercero, puesto que el contrato es celebrado únicamente entre el estipulante y el promitente, a saber, la empresa de transporte aéreo y la compañía de seguros, de modo que al celebrarse la convención, los efectos de ésta se

radican de manera directa e inmediata en el patrimonio del beneficiario, siendo la deficiencia anotada -de ser efectiva la falta de idoneidad del piloto como condición- un aspecto que concierne a eventuales responsabilidades entre los contratantes. En especial a la luz de lo estipulado en las condiciones particulares del documento de la póliza respecto del piloto, según se lee a fojas 317 y el certificado de fojas 186, como cualquier otra información proporcionada por la compañía aseguradora.

Por estas consideraciones y teniendo además presente lo dispuesto en los artículos 186 y siguientes y 768 del Código de Procedimiento Civil, se declara que **se revoca** la sentencia de veinticuatro de marzo de dos mil quince, escrita a fojas 887, sólo en cuanto se rechaza la demanda dirigida en contra de la RSA Seguros Chile S.A. como continuadora legal de la Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A. y, en su lugar, se decide que se acoge parcialmente la demanda de fojas 224, rectificada a fojas 458, y se condena a la referida compañía a pagar a título de seguro de accidentes personales: a) la suma de US\$ 60.000 en favor de los beneficiarios del asegurado fallecido José Baeza Diocarets; b) la suma de US\$ 60.000 en favor de los beneficiarios del asegurado fallecido Francisco Feliú Mora; y, c) la suma de US\$ 60.000 en favor del asegurado José Luis Rojas Escobar.

Acordada la revocatoria, con el **voto en contra** de la

Ministro señora Egnem, quien fue del parecer de confirmar la decisión del fallo de primer grado en cuanto desestimó la demanda enderezada en contra de la Compañía de Seguros Cruz del Sur, actual RSA Seguros Chile S.A., por carecer los actores de legitimación activa para accionar como lo hicieron, tal como se consignó en el voto disidente del fallo de casación que antecede.

Regístrese y devuélvase con sus agregados.

Redacción a cargo del Ministro señor Muñoz y de la disidencia, su autora.

Rol N° .

Pronunciado por la Tercera Sala de esta Corte Suprema integrada por los Ministros Sr. Sergio Muñoz G., Sra. Rosa Egnem S., Sra. María Eugenia Sandoval G., Sr. Carlos Aránguiz Z., y Sr. Manuel Valderrama R. No firma, no obstante haber concurrido a la vista al acuerdo de la causa, el Ministro señor Muñoz por estar con feriado legal. Santiago, 23 de enero de 2018.

Autoriza el Ministro de Fe de la Excma. Corte Suprema

En Santiago, a veintitrés de enero de dos mil dieciocho, notifiqué en
Secretaría por el Estado Diario la resolución precedente.