

FOJA: 891 .- .-

NOMENCLATURA : 1. [40]Sentencia
JUZGADO : 18º Juzgado Civil de Santiago
CAUSA ROL : C-7335-2006
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 Schrittt, 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 Ugarte, ambos con domicilio en Avenida Providencia Nº 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 Nº 1314, Providencia; **Junta de Aeronáutica Civil**, entidad gubernamental

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 Rojas en hojas 16 y 17 de dicho informe: “A partir de ese momento, las condiciones meteorológicas eran muy adversas, el avión se movía en todos los sentidos, hacia arriba, hacia abajo y reiteradamente;... después de 25 minutos no teníamos visibilidad, por lo tanto no tuvimos a la vista alguna isla o el mar o algún punto importante de identificación.”

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 definitiva le tocaría correr.

Mientras tanto, refiere, ante la evidencia del no arribo del avión a destino, a la hora estimada para ello, y de la pérdida de contacto, tanto radial como de los radares de la zona, los familiares, amigos y la comunidad entera de la zona comenzaron una penosa vigilia a la espera de noticias, mientras se

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 acarrearón 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 sobreviviente, aduciendo al efecto que la mencionada póliza no contemplaba gastos médicos, preocupación que aumentó dado que tampoco se establecía el período de asistencia, ni los gastos en que debía incurrir entre el tiempo que mediará entre el inicio del tratamiento y el de alta definitiva. Aclara que

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 en el tipo de avión que pilotaba al momento del accidente.

Hace presente que de acuerdo a la legislación, le corresponde a la Junta de aeronáutica civil las siguientes obligaciones respecto al seguro:

1. Tomar los recaudos para que la póliza de seguros con que debe contar toda aerolínea, cumpla con los requisitos legales;

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; y

e) Que los funcionarios de la DGAC tampoco comprobaron que el piloto de la aeronave cumpliera con los requisitos que contemplaba la póliza, no existiendo constancia alguna de que lo haya hecho.

En cuanto a las causas del accidente, el capítulo 4 del informe final de la DGAC, expresa en su hoja 20 que éste: “...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.” 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 es una sola, siendo la contractual y la extracontractual meras variantes de una institución única, lo que admite interponer demandas fundadas indistintamente en ambas especies, conjunta o separadamente, sin perjuicio de lo cual, y para el evento que este tribunal sostuviere el criterio de que se trata de instituciones jurídicas diferentes, interpone la demanda en contra de

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”, según lo dispuesto por el N° 3 del artículo 1553 del Código Civil. Agrega que en cuanto a la especie de responsabilidad contractual que le cabe al transportador en el ejercicio de sus actividades, ella está regulada por los artículos 142 y siguientes del Código Aeronáutico, citando al efecto dicho artículo y los artículos 143, 144 y 172. Asimismo, y en relación con el

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 no podrá cumplirse en naturaleza, mediante la indemnización de compensatoria que impetra.

Dice que la culpa grave de la demandada, que en este caso alcanza los extremos de una imprudencia manifiestamente temeraria, queda de manifiesto si se considera:

* 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 accidente de aviación.

II. Responsabilidad extracontractual de Aerogala

Señala que subsidiariamente, para el evento hipotético y absolutamente improbable de que, por cualquier razón o consideración de

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 piloto, primero, cambió varias veces de dirección, y luego, adoptó la fatal decisión de descender para tratar de orientarse visualmente.

En efecto, expresa, esa posibilidad era inconmensurablemente riesgosa en atención a la magnitud de la tormenta por la que atravesaba, razón por la cual lo que debió haber hecho era solicitar el auxilio remoto al aeropuerto o

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 (Informe final, página 12), día que correspondía al solsticio de invierno en el hemisferio sur, es decir, el día más corto del año.

Expone que no cuentan con el dato de la hora de la puesta de sol en Chaitén, aeropuerto de destino el día 21 de junio de 2005, pero sí con antecedentes que permiten establecerlo. En efecto, añade, el centro de

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 Aeródromo El Tepual, para que los controladores del tráfico aéreo, esto es, el Centro de Control de Tráfico de Área de Puerto Montt, dependientes de la Dirección demandada, hubieran podido advertir que la aeronave en cuestión, al poco rato de decolar, zigzagueaba constantemente, que se desviaba de su ruta y que comenzó a descender bajo la cota de vuelo que había informado

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.

a. Responsabilidad por el no pago del seguro.

En beneficio de los pasajeros de toda aeronave comercial chilena, los transportadores deben contratar una póliza de seguros, que en este caso emitió la Compañía de Seguros Cruz del Sur, hoy RSA Seguros Chile S.A., el

que es un seguro obligatorio y de origen legal, fijándose sus características y finalidades por la Junta de Aeronáutica Civil, por Resolución Exenta N° 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 N° 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 N° 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 compañía aseguradora no ha pagado por ninguna de las dos coberturas, incumpliendo con el mandato del artículo 550 del Código de Comercio, que establece que la principal obligación que contrae el asegurador es la de pagar a los beneficiarios del seguro la suma asegurada o, en su caso, la parte de ella que corresponda.

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 justificación.

c. Responsabilidad de la Junta de Aeronáutica Civil por la falta de pago del seguro.

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.

Si en definitiva, indica, la compañía de seguros no indemniza íntegramente a los pasajeros y/o sus deudos, por las coberturas de responsabilidad civil y de accidentes personales, entonces deberá hacerlo en su lugar la Junta de Aeronáutica Civil, porque ella aceptó la póliza cuya

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 hacer efectivo el servicio público que está llamada a cumplir, y sería en su lugar responsable por, o no haber aceptado sin más dicha póliza, o haber impedido que se efectuara un vuelo que no estuviera amparado por el seguro legal correspondiente, porque el piloto no cumplía con los requisitos que en ella se fijaban, correspondiéndole a la DGAC desvirtuar que su

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 reparatoria, a saber, el principio de la certidumbre del daño, según el cual el daño debe ser cierto, real y efectivo, pudiendo reclamar indemnización aquellos que hubiesen sufrido por el ilícito un daño que reúna copulativamente los tres requisitos precedentemente indicados; y el del interés legítimo lesionado, por el cual debe tratarse de un interés conforme o

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.

Hace presente que la ventaja de ejercer esta acción por rebote, radica en que quien la ejerce es porque resultó directamente dañado por la acción u omisión lesiva y, por ende, reclama la reparación de un daño propio, ejerciendo un derecho originario, lo que, además se traduce en que la cuantía de la indemnización debe verse caso a caso, lo que no excluye la

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.

En relación a los daños y perjuicios sufridos por los demandantes, corresponde analizar los efectos que tuvo y aún tiene el accidente del avión siniestrado, sobre los actores de esta causa, así como los perjuicios derivados del siniestro y el seguro que deben ser pagados.

1. Perjuicios experimentados por don José Luis Rojas Escobar.

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 desde la fecha del accidente, que se fijan en la suma de \$15.000.000.

c) Por daño moral: 20.000 UF, tendientes a resarcir, en parte, los padecimientos y angustias sufridos en el accidente mismo, como por el quebrantamiento de su salud, los continuos padecimientos, los dolores físicos que a diario debe experimentar este demandante, la larga y lenta

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, son expresar sentimiento alguno con quienes la rodean, cerrándose mentalmente a cualquier muestra de cariño o afecto, dejando incluso de pololear. Agrega que su madre trató de buscar ayuda profesional, sin embargo los psicólogos de la zona de Chaitén, mientras dicha ciudad existía, no tenían horas disponibles y no pudo asistir a ninguno, convirtiéndose hasta

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 quien se hizo cargo de todos los gastos fúnebres iniciales, esto es, el ataúd y parte de la sepultura, la cual la familiar sigue pagando hasta hoy, debido a su alto valor.

Refiere que la indiferencia y la carencia en la transmisión de sus afectos, se reflejaron en su matrimonio, encontrándose actualmente

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 familiar, como su rendimiento escolar, es así como son niños huraños, envidiosos de los compañeros a quienes retiran sus padres, bajando sus rendimientos escolares, siendo reacios para recibir y acatar las instrucciones pedagógicas que se les imparten, y se han cerrado a los afectos hacia su entorno.

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.

Señala que el pesar por la muerte del Sr. Baeza se vio aumentado por el estado en que quedaron sus restos, quien falleció por politraumatismo esquelético y visceral. Además, indica, la muerte de su compañero le significó quedar en el más absoluto de los desamparos, no debiendo ser obstáculo

para concederle la indemnización, el hecho de no ser cónyuges, por cuanto 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 afectado 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 casa uno de ellos.

II. A LA COMPAÑÍA DE SEGUROS CRUZ DEL SUR hoy RSA Seguros Chile S.A., a pagar a cada una de las siguientes categorías personas: 1. Don José Rojas 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 fojas 425 don Luis Fernando Bravo Ibarra, abogado por la demandada RSA Seguros (Chile) S.A, contesta la demanda, haciendo presente que la parte demandante, en lo que respecta a su representada, persigue el cumplimiento del contrato de seguros de que da cuenta la Póliza N 1885931

emitida por la Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A., hoy RSA Seguros Chile S.A. y que a través de ello se pague a sus mandantes las sumas 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 asegurada, que estos tuvieran a lo menos 1.000 horas de vuelo totales, 500 horas en la marca y modelo del avión y contar con las habilitaciones para el tipo y usos según las exigencias de la DGAC, por lo que la información

entregada constituyó una seria transgresión a las condiciones de cobertura y asegurabilidad impuestas, lo que ocasiona la nulidad del contrato según lo 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 Salaberry, todo ello con 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.

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, 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 que se acoja la excepción de prescripción opuesta, negando lugar a la demanda en todas sus partes, tanto en cuanto dice relación con el Fisco por las eventuales participaciones de la DGAC como de la Junta de Aeronáutica Civil.

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 referencia visual para poder realizar la operación de vuelo. Añade que para poder operar en condiciones de vuelo VFR, se deben cumplir ciertas condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y tacho de nubes, iguales o mejores que los mínimos

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 fueran propias de un vuelo IFR (vuelo por instrumento) lo que debía haber realizado era retornar al Aeropuerto El Tepual, sin perjuicio de solicitar ayuda a la autoridad aeronáutica.

De lo anterior, comenta, se puede presumir que el piloto no estimó que su operación estuviere en riesgo, lo que se condice con el testimonio del

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 Aeronáutica Civil en cuanto autorizó realizar el vuelo en el día del accidente, puesto que era obligación del piloto advertir cualquier contratiempo que justificara no realizar el vuelo, o adoptar las medidas pertinentes si lo hubiere, toda vez que la Dirección General de Aeronáutica Civil no puede impedir el vuelo de una aeronave, como se establece en el artículo 84 23 del

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 accidente de aviación ya antes descrito, contaba al momento del siniestro con un seguro vigente de responsabilidad por daños a terceros y por cinco asientos de pasajeros. Agrega que el seguro fue tomado en la Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur S.A., hoy RSA Seguros Chile SA (póliza N° 1885931, con vigencia desde el 27 de Abril del 2005 hasta el 26 de Abril de

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 consecuencia de actividades privadas sometidas a un control público por parte de la Administración, circunstancia que la distingue en su esencia de la actividad administrativa de prestación de servicios públicos, puesto que en el caso de marras se trata en realidad de un "control de vigilancia" que le está encomendado al Estado. Añade que la Administración, en este sentido,

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 responsabilidad del estado por falta de servicio debe probarse el mal funcionamiento del mismo o el no funcionamiento del servicio, lo que nos traslada inmediatamente al terreno de la responsabilidad subjetiva, en donde no basta el daño y la causalidad.

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 consideración para su fijación.

Indica que esta regulación deberá hacer primar la idea de justicia y de equidad, limitada por los principios de razonabilidad y proporcionalidad, debiendo considerar también y especialmente, la prueba que se rinda en el proceso sobre la real entidad de los daños, puesto que no hay reglas que

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 y Dirección General de Aeronáutica Civil, (Fisco) por cuanto no existe norma legal alguna que contemple la solidaridad en el caso de autos.

Respecto de los reajustes, intereses y costas, expresa que la reajustabilidad y los intereses que se solicitan, legalmente solo podrían perseguir el resarcimiento a los demandantes del retardo o mora en el

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.

En cuanto a la excepción de prescripción, dice que no es procedente ni la establecida en el Código Aeronáutico ni la civil ordinaria del artículo 2515 del Código Civil y que la contemplada en el artículo 2332 de dicho cuerpo legal, fue oportunamente interrumpida, interrupción que también operaría

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 encuentren 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 jurídicas en contra de las cuales dicha solicitud fue enderezada, entre el 17 y el 21 de junio de 2006, entre ellos al Presidente del Consejo de Defensa del Estado por sí y en representación de la Dirección General de Aeronáutica Civil y de la Junta de Aeronáutica Civil. Con posterioridad a ello, añade, y ante un incidente promovido por el Consejo de Defensa del Estado, con fecha 25 de

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 seguridad del vuelo es un objetivo que compete a las empresas de aeronavegación comercial, a los tripulantes de vuelo y cabina, pero de una manera principal al Estado.” Agregando que “Es obligación del Estado fiscalizar de manera estricta que toda operación de vuelo se pueda realizar en la más óptimas condiciones de seguridad.”

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 definitiva acoger la demanda, con costas.

A fojas 513 se tuvo por contestada la demanda en rebeldía de la demandada Servicios Aéreos Gala Ltda.

A fojas 514 consta la dúplica del Consejo de Defensa del Estado, ratificando todo lo dicho en la contestación de la demanda.

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 Schrittt, 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 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, solicitando 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

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.

II. A LA COMPAÑÍA DE SEGUROS CRUZ DEL SUR hoy RSA Seguros Chile S.A., a pagar a cada una de las siguientes categorías personas: 1. Don José Rojas Escobar; 2. Sucesión de don Francisco Javier Feliú Mora y 3. Sucesión de don José Bernardino Baeza Diocarets, la 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.

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, 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 Salaberry, todo ello con

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 Rojas Escobar a Asociación de Discapacitados Físicos de San Fernando; Recibo de dinero "Buho Carbonless 2211" N° 3, emitido por el demandante Sr. José Luis Rojas Escobar, con fecha 23 de febrero de 2006, a cuenta de Bono FONASA, por el monto de \$15.000; Recibo de dinero "Buho Carbonless 2211" N° 37, emitido por el demandante Sr. José Luis Rojas Escobar, con fecha 23 de febrero de

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 emitida con fecha 12 de abril 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 servicio prestado: Curación de Quemados. Monto: \$4.672; copia de boleta N° 38085 emitida con fecha 16 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 \$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 \$39.980; bono de atención de salud N° 1720645731 emitido por don Rodrigo Fernández Vergara, profesional dependiente de FONASA, con fecha 17 de noviembre de 2005, 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 \$39.980; bono de atención

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 médicas que tuvo que solventar el Sr. Rojas a raíz del accidente señalado en autos. Se consigna en este estado el detalle de estos gastos y su valor total por \$1.149.454; factura N° 0327450 emitido con fecha 25 de abril de 2006 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 \$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 y Operación General DAR 91 de la Dirección General de Aeronáutica Civil y Reglas del Aire volumen I DAN 91 de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que contienen Copia del Informe final del Accidente de aviación N° 1388 ES, efectuado por don Ernesto Santander Campillo, las disposiciones técnicas para los vuelos visual e instrumental, custodiados bajo el N° 384-14.

7º) Que la demandada Dirección General de Aeronáutica Civil acompañó Copia del Informe Final de la investigación N° 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 N° 1781-07; Copia simple de la Resolución de la DGAC, Exenta N° 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 N° 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 N° 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 N° 01885931 de Casco Aéreo (Endoso N° 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 N° 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 legal de la misma y de los pasajeros, así como los accidentes personales para el piloto, y sin tachas.

También señalan que no corresponde a ninguna autoridad pública verificar el cumplimiento efectivo de las condiciones de cobertura del seguro,

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 procedimiento en que aquella sea la causa de pedir, circunstancias que no concurren respecto del presente juicio por lo que mal puede ser considerada por este Tribunal la circunstancia alegada para justificar el no pago del seguro contratado.

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 este tribunal a fojas 51 de autos, la gestión preparatoria intentada por los demandantes con fecha 30 de mayo de 2006, no empece al Fisco de Chile, por lo que habiéndosele notificado la demanda de indemnización de perjuicios con fecha 28 de julio de 2010, ha transcurrido con creces el plazo de prescripción de cuatro años establecido en el artículo 2332 del Código

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 presupuestos 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.

25º) 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 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 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, Sres. Francisco Javier Feliú Mora y don José Bernardino Diocarets, resultando con heridas de carácter graves el tercer pasajero Sr. José Luis Rojas Escobar.

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 junio de 2005 el despegue del avión Cessna Modelo U206G, Matrícula CC-CHL, bajo las reglas del vuelo visual en circunstancias de 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.

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 Aérocala 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.”

38º) Que en dicho contrato de transporte aéreo Aerogala Limitada detenta el carácter de transportador resultando aplicable a su respecto lo dispuesto en el artículo 142 del Código Aeronáutico que establece: “En virtud del contrato de transporte, el transportador es obligado a indemnizar los daños causados con motivo u ocasión del transporte, en la forma y dentro de

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 cambio de vida producto de la muerte de su padre, por lo existiendo un daño moral grave, se fija prudencialmente como monto de indemnización por daño moral, la suma de 2.000 unidades de fomento para cada uno de los demandantes antes señalados.

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 neto que habría tenido el patrimonio de la víctima de no haber ocurrido el hecho por el cual un tercero es responsable, dicha circunstancia no resulta probada en autos, al no haber acompañado el actor prueba alguna tendiente a acreditar las remuneraciones percibidas con anterioridad al accidente, por lo que dicho concepto no puede prosperar.

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; Ley 16.752; Decreto N° 222 del Ministerio de Defensa; Decreto con fuerza de ley N° 241 del Ministerio de Hacienda; Resolución Exenta N° 2469 del año 2000, se declara:

I.- Que se rechaza la demanda deducida en contra de los demandados Compañía de Seguros Cruz del Sur hoy RSA Seguros Chile S.A., Junta de Aeronáutica Civil y el Fisco de Chile.

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**

