

NOMENCLATURA : 1. [40]Sentencia  
JUZGADO : 16° Juzgado Civil de Santiago  
CAUSA ROL : C-34031-2017  
CARATULADO : MORALES/CLUB AEREO DE SANTIAGO

Santiago, nueve de Julio de dos mil veinte.

**Vistos.**

Con fecha 22 de noviembre de 2017, comparece doña **Javiera Morales Pellegrini**, con domicilio en calle El Morado N° 667, comuna de Copiapó, quien interpone demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios en contra del **Club Aéreo de Santiago**, corporación de derecho privado sin fines de lucro, representada legalmente por su gerente general don Fernando Larraín Egusquiza, ignora profesión u oficio, ambos con domicilio en Avenida Alcalde Fernando Castillo Velasco N° 7941, comuna de La Reina.

Con fecha 23 de enero de 2018, comparece don **Jaime Parra Santos** y don **Pablo Panchillo Antinao**, ambos abogados, en representación judicial del demandado **Club Aéreo de Santiago**, quienes proceden a contestar la demanda oponiendo la excepción de prescripción de la acción incoada en autos.

Con fecha 06 de febrero de 2018, la parte demandante evacua el trámite de réplica.

Con fecha 15 de febrero de 2018, la parte demandada evacua el trámite de duplica.

Con fecha 20 de febrero de 2018, se llama a las partes a audiencia de conciliación, realizada con fecha 25 de abril de 2018, sin que las partes llegaran a acuerdo debido a la no comparecencia de la parte demandante.



Foja: 1

Con fecha 05 de junio de 2018, se recibe la causa a prueba, rindiéndose la que consta en autos.

Con fecha 09 de diciembre de 2019, se cita a las partes a oír sentencia.

**Considerando.**

**Primero:** Que, comparece doña **Javiera Morales Pellegrini**, quien interpone demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios en contra del **Club Aéreo de Santiago**, representado legalmente por su gerente general don Fernando Larraín Egusquiza, todos debidamente individualizados.

Funda su pretensión en los antecedentes de hecho y de derecho que se pasan a exponer.

Señala que con fecha 05 de diciembre de 2016, el piloto privado de avión don Mauricio Antreassian Farah, la invitó a realizar un sobrevuelo en el sector de Laguna de Acúleo. Agrega que el despegue de la aeronave se realizaría desde el aeródromo Eulogio Sánchez.

Indica que una vez en dependencias del club aéreo al que pertenecía, se le asignó un avión marca Piper, modelo PA-38-112, matrícula CC-KXA, cuyo dueño es la demandada, al que se le realizó el pre vuelo correspondiente y se verificó el combustible, teniendo un total de 16 galones.

Manifiesta que con posterioridad abordó la aeronave y se dirigió hasta los estacionamientos frente a la torre de control, lugar en el que abordó el avión. En ese instante el piloto solicitó autorización a control terrestre del aeródromo, siendo autorizado a rodar al punto de espera de la pista 19, a las 12:11 hora local, iniciando el rodaje durante el que realizó los chequeos y pruebas correspondientes, siendo autorizado finalmente a despegar a las 12:21 hora local.

Relata que la aeronave realizó la carrera de despegue rotando sin observaciones, y durante el ascenso tuvo una pérdida de potencia del motor



Foja: 1

lo que la hizo descender abruptamente. Agrega que casi de forma inmediata se recuperó la potencia, volviendo a ascender, realizado un viraje por la izquierda con la intención de volver a la pista, lo que no fue posible por una nueva pérdida de potencia del motor, aterrizado forzosamente en la calle Volcán Antuco, comuna de Peñalolén, donde impactó contra postes del alumbrado público y la calle.

Hace presente que producto del impacto tanto el piloto al mando como la pasajera resultaron con lesiones graves, y la aeronave con daños importantes en su fuselaje, alas, tren de aterrizaje, motor y hélice.

En cuanto a las causas y consecuencias del accidente refiere lo que a continuación se indica.

**En relación a las causas del accidente**, señala que de las inspecciones realizadas por la DGAC, y que constan en el informe final del accidente de aviación N° 1798 CG, cuya copia acompaña, se verificó la compresión de los cuatro cilindros del motor, observando que los cilindros frontales N° 1 y N° 2, no tenían compresión (0 psi), por lo que se desarmaron, dando cuenta esto que en el cilindro N° 2 la válvula de escape estaba trabada en la posición abierta, producto del impacto de la aeronave contra el terreno. Agrega que en el cilindro N° 1 se observó que en el asentamiento de la válvula de escape, el vástago, su guía, y la propia válvula de escape, tenían sedimentos de la combustión adheridos y carbonizados, que la trabaron en la posición abierta.

Continuando con lo anterior indica que en seguida se destrabó la válvula de escape del cilindro N° 1, y en consideración a que se encontraron los dos anillos de compresión del pistón alineados en sus aberturas, se realizaron las siguientes pruebas de compresión: a) con los anillos alineados en su abertura se obtuvo 70 psi, b) se reubicaron opuestamente las aberturas de dichos anillos, obteniendo 72 psi.

En este contexto, cita el “Manual de la Federal Aviation Administration FAA” “Aviation Maintenance Technician Handbook powerplant (FAA-H-8083-32, Volume 1)”, en su Capítulo 1 “Aircraft Engines”, Título “Piston Ring”, subtítulo “Oil Control Rings”, que establece



**Foja: 1**

“...si entra demasiado aceite en la cámara de combustión, se quemará y dejará una capa gruesa de carbón en las paredes de la cámara de combustión, la cabeza del pistón, las bujías y los cabezales de las válvulas. Este carbón puede hacer que las válvulas y los anillos del pistón se peguen si entra en las ranuras del anillo o en las guías de las válvulas”.

Cita demás el “Service Instruction” N° 1425A, emitido por Textron (Instrucción de servicio del fabricante del motor del avión, que establece los procedimientos de mantenimiento sugeridos para reducir la posibilidad de atascamiento de válvulas), el que señala “La experiencia de campo ha demostrado que la contaminación del aceite del motor aumenta la posibilidad de adherirse y/o atascar las válvulas. Esta situación ocurre cuando los contaminantes en el aceite de lubricación del motor se depositan en los vástagos de la válvula, restringiendo el movimiento de la válvula y dando como resultado una oscilación intermitente del motor o una falla. Si no se toman medidas correctivas para eliminar los depósitos, una válvula podría quedar atascada, causando daño al motor. La velocidad de acumulación de contaminantes de aceite se incrementa por altas temperaturas ambientales, vuelo lento con enfriamiento reducidos y alto contenido de plomo en el combustible”.

Sostiene que conforme al referido informe, la aeronave tuvo en definitiva una falla de potencia del motor durante el despegue que impidió al piloto mantener el vuelo, aterrizando forzosamente en la vía pública. Dicha falla de potencia durante el despegue se produjo, a su juicio, por la pérdida de compresión del cilindro N° 1, debido a que su válvula de escape quedó atascada en la posición abierta, impidiendo la hermeticidad del cilindro. Esto último, en su opinión, se debió a la acumulación de sedimentos de la combustión en la guía y asentamiento de la válvula de escape, que se pudo deber a una mayor cantidad de aceite al interior del cilindro y a la contaminación del aceite en el tiempo, por las altas temperaturas ambientales, vuelo lento con enfriamiento reducido y alto contenido de plomo en el combustible, facilitando la formación de carbón en su interior, según las instrucciones de servicio, previamente citadas.



Foja: 1

En cuanto las consecuencias del accidente indica que consta en el parte policial N° 3887 de fecha 06 de diciembre de 2016, correspondiente a la 43° Comisaría de Peñalolén, cuya copia acompaña, que sufrió lesiones de carácter grave consistentes en un tórax grave, complicado trauma torácico, fracturas esternón, contusión cervical y erosiones faciales con riesgo de muerte.

Hace presente además que el referido informe de la DGAC N° 1798 CG, concluye lo siguiente: i) que durante el despegue la aeronave tuvo una pérdida de potencia del motor, provocada por la pérdida de compresión del cilindro N° 1, ii) esta pérdida de compresión se debió al atascamiento de su válvula de escape en la posición abierta, lo que no permitió que el cilindro estuviera hermético, iii) el atascamiento de la válvula de escape en la posición abierta se debió a la acumulación de sedimentos de la combustión en la guía y asentamiento de la válvula, iv) dicha acumulación de sedimentos se pudo deber a una mayor cantidad de aceite al interior del cilindro y a la contaminación del aceite en el tiempo, por condiciones como altas temperaturas ambientales, vuelo lento con enfriamiento reducido y alto contenido de plomo en el combustible, v) los anillos de compresión alineados en el pistón del cilindro N° 1 probablemente permitieron el ingreso de una mayor cantidad de aceite a la cámara de combustión, y vi) la condición de alineamiento de los anillos del cilindro N° 1 se debe haber producido con posterioridad al registro de compresión de 75 psi, correspondiente al 14 de junio de 2016, fecha de inspección de la aeronave. Lo anterior en atención a que el registro de fecha 02 de diciembre de 2016 de 70 psi, es igual a la compresión medida en las inspecciones del accidente, después de destrabar la válvula de escape.

En cuanto al derecho cita los elementos constitutivos de la responsabilidad civil extracontractual que atribuye a la demandada, a saber, acción u omisión, culpa o dolo, daño y relación de causalidad entre la acción u omisión dolosa o culpable y el daño.

De lo anterior desprende que en la especie, el accidente aéreo se debió a la omisión culpable de la demandada en la toma de medidas correctivas durante los mantenimientos de la aeronave, en los términos



**Foja: 1**

sugeridos en la Service Instruction N° 1425A, emitido por Textron Lycoming, desde que la causa del accidente se produjo por la pérdida de potencia del motor del avión como consecuencia de la pérdida de compresión del cilindro N° 1, debido a que su válvula de escape quedó atascada en la posición abierta impidiendo la hermeticidad del cilindro. Dicho atascamiento de la válvula de escape en la posición abierta, se debió a su vez a la acumulación de sedimentos de la combustión en la guía y asentamiento de la válvula (contaminación del aceite del motor), lo que, a su juicio, se podría haber evitado si se hubiesen tomado las medidas correctivas correspondientes, en los términos sugeridos por el citado Service Instruction N° 1425A, cuestión que debió haber previsto el demandado y que por su negligencia causó un efecto dañoso, cuales son, las graves lesiones sufridas a consecuencia del accidente, que la tuvieron con riesgo vital, provocando perjuicios materiales y morales.

En cuanto a los perjuicios reclamados hace presente lo siguiente:

Por concepto de daño emergente, constituido por la pérdida o disminución patrimonial, actual y efectiva que ha sufrido a causa de los costos en que ha incurrido con ocasión del accidente, solicita un monto que avalúa en \$65.000.000.-

Por concepto de lucro cesante, constituido por todo aquello que ha dejado de percibir como consecuencia del accidente sufrido, solicita un monto que avalúa en \$35.000.000.-

Por concepto de daño moral, constituido por las graves lesiones causadas como consecuencia del accidente, que la tuvieron con riesgo de muerte y que incluyen el dolor corporal, perjuicios estéticos, deterioro del normal desarrollo de la vida familiar, afectiva y sexual, daños en la autoestima y sufrimiento por el trauma vivido, solicita un monto que avalúa en \$100.000.000.-.

Previas citas legales solicita tener por interpuesta demanda en juicio ordinario civil de indemnización de perjuicios en contra del Club Aéreo de Santiago, representado legalmente por su gerente general don Fernando Larraín Egusquiza, todos debidamente individualizados, y en definitiva



Foja: 1

condenar a la demandada al pago de una indemnización de perjuicios cuyo monto total asciende a la suma de \$200.000.000.-, más reajustes e intereses,, con expresa condena en costas.

**Segundo:** Que, comparecen don **Jaime Parra Santos** y don **Pablo Panchillo Antinao**, en representación judicial del demandado **Club Aéreo de Santiago**, quienes proceden a contestar la demanda oponiendo la excepción de prescripción de la acción incoada en autos.

Fundan la excepción opuesta en los antecedentes que se pasan a exponer.

Señala que a la operación área descrita por la demandante, realizada desde SCTB con fecha 05 de diciembre de 2016, se le deben aplicar las normas del Código Aeronáutico del Título IX “De la responsabilidad aeronáutica”, y que comprende los siguientes capítulos: I. De la responsabilidad en el transporte aéreo, II. De la responsabilidad por daños a terceros en la superficie. III. De la responsabilidad por abordaje aéreo, IV. De los daños causados a terceros en la superficie en caso de abordaje aéreo, V. disposiciones generales, capítulo dentro del que además se encuentra el artículo 175 que dispone que “Las acciones establecidas en este título 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, según el caso”.

Manifiesta que la demandante notificó su demanda sobre indemnización de perjuicios a su representado, el día 08 de enero de 2018, fecha en que se trabó la *litis*. Agrega que el hecho que motivó la demanda ocurrió el día 05 de diciembre de 2016. De lo anterior concluye que la acción incoada en autos por la actora, conforme al artículo 175 del Código Aeronáutico, se encuentra prescrita.

Fundamenta la aplicación de la normativa establecida en el Código Aeronáutico, en base a que toda la actividad aeronáutica Chilena e internacional es una universalidad jurídica totalmente autónoma e independiente, donde predominan los principios de la autodeterminación y no intervención.



Foja: 1

De esta manera concluye que todas las actividades aeronáuticas civiles realizadas en Chile se encuentran reguladas por el Código Aeronáutico, leyes, reglamentos y procedimientos aeronáuticos especiales, que tiene su principal sustento en los tratados internacionales, que son normas de derecho internacional público y privado, cita al efecto el artículo 6 del indicado Código.

**Tercero:** Que, la parte demandante al evacuar el trámite de réplica reitera los fundamentos de hecho y de derecho contenidos en su demanda, haciendo presente en cuanto a la excepción de prescripción opuesta lo que a continuación se indica.

Refiere que lo planteado por la demandada no es efectivo, en cuanto a que a los hechos esgrimidos en la demanda se les aplique el referido Título IX del Código Aeronáutico. Agrega que analizando los capítulos que componen el referido Título, ninguno de ellos aplica para el caso de autos, y que por lo mismo no existiendo un estatuto de responsabilidad civil de carácter especial que aplique para el caso concreto, aplica aquel de carácter general y supletorio establecido en los artículos 2314 y siguientes del Código Civil.

En este sentido refiere que para que se aplique el capítulo I del Código Aeronáutico, se requiere de la existencia de un contrato de transporte, presupuesto que no existe en los hechos que describe en su demanda.

En cuanto a la aplicación del capítulo II del citado Código, se requiere que la acción de una aeronave en vuelo ocasione daños a las personas o cosas que se encuentren en la superficie, lo que no ocurre con su representada, pues ella iba de pasajera cuando ocurrió el accidente.

En relación a la aplicación del capítulo III del Código Aeronáutico, refiere que se requiere que ocurra una colisión entre dos o más aeronaves en vuelo, lo que no sucedió en el accidente descrito en la demanda.

Finalmente manifiesta que el capítulo IV del referido Código tampoco es aplicable en la especie, toda vez que se requiere, además de la colisión de





**Foja: 1**

dos o más aeronaves, daños a terceros en la superficie, lo que no ha acontecido en autos.

Concluye de lo expuesto que el artículo 175 del Código Aeronáutico, en que se fundamenta la excepción opuesta, no aplica en la especie, por no concurrir los presupuestos fácticos necesarios que originan las acciones establecidas en el Título IX del mismo. Luego hace presente que el estatuto de responsabilidad que debe aplicarse es el de responsabilidad por culpa o negligencia contemplado en los artículos 2284 y siguientes del Código Civil, por lo que a su vez, se debe rechazar la excepción opuesta por el demandado en autos.

**Cuarto:** Que, la parte demandada al evacuar el trámite de dúplica reitera los antecedentes de hecho y de derecho en que fundamenta la excepción de prescripción opuesta a la demanda, especialmente en aquello que dice relación con la aplicación a la especie de las disposiciones contenidas título IX del Código Aeronáutico, haciendo presente además que la demandante tiene la calidad de pasajero y celebró un contrato de transporte aéreo con el Club Aéreo de Santiago, el que denomina como “Compromiso de Vuelo Especial”. Cita jurisprudencia que a su juicio, avalaría la indicada alegación.

En cuanto al accidente invocado por la actora como fundamento de su pretensión indemnizatoria, refiere que los dichos de la demandante evidencian una errónea maniobra del piloto al mando de la aeronave, toda vez que a los pilotos se les señala que deben cumplir con el procedimiento de vuelo, el que indica que jamás se debe regresar a la pista ante una falla de motor en el despegue, ya que lo correcto sería buscar un lugar delante de la trayectoria de vuelo, idealmente despoblado, donde poder aterrizar la aeronave, lo que no aconteció, toda vez que el piloto tomó la mala decisión de regresar, realizando para ello un viraje hacia la izquierda, enfrentando los primeros cerros de la cordillera.

Respecto de la causas del accidente esgrimidas por la demandante en su demanda y que se apoyan en el Informe Final de la DGAC N° 1798CG, refiere que el mismo adolece de errores graves, principalmente en cuanto a



**Foja: 1**

los cilindros supuestamente examinados, aduce que el informe no da cuenta de que todos ellos fueran examinados, además según pruebas realizadas al cilindro N° 1, antes y después del accidente, éste se encontraba en perfecto estado, lo que a su juicio es indicativo de que la falla de potencia del motor, si es que existió, no se debió a dicha causa.

Agrega que el indicado informe se funda hechos que no se argumentaron debidamente, estableciéndose en consecuencia una causal equivocada en cuanto al siniestro ocurrido con fecha 05 de diciembre de 2016 a la aeronave matrícula CC-KXA.

Manifiesta además que la demandante, en su demanda, menciona el manual de la “Federal Aviation Administration FAA”, manual que establece una determinada situación que pudiese provocar una eventual falla en la aeronave, pero lo dicho en el manual de la FAA nunca se acreditó en el informe de accidente de aviación N° 1798CG de la DGAC.

Refiere que al momento de realizar pericias a los pistones 1 y 2, el indicado informe de accidente, no señala que se encontraron los anillos pegados de estos pistones, y solo hace referencia a que en el pistón N° 1 los anillos en sus aberturas se encontraban alineados, y que al realizar la prueba de compresión, éstos arrojaron 70 psi lo que se encuentra en un rango normal acorde con lo que exige el fabricante.

En cuanto a la supuesta contaminación del aceite del motor, hace presente que el informe que analiza, jamás estableció que la causa del accidente fuera una mala calidad del aceite de motor de la aeronave, incluso dicho aceite no aparece haber sido examinado.

Aduce que el indicado informe de la DGAC, señaló que la causa del accidente se debió a la falla del cilindro N° 1, en circunstancias que una aeronave perfectamente puede seguir volando en el caso de que falle un cilindro. Agrega que en dicho informe nada se dice de la falla operacional cometida por el piloto al virar a la izquierda para regresar a la pista.

Hace presente en el mismo orden de ideas, que el referido informe fue realizado por un investigador técnico que no es especialista en motores,



**Foja: 1**

no es mecánico de aeronaves y además es piloto de helicópteros y no de aviones.

Desprende de lo expuesto que los investigadores en el informe solo concluyeron probabilidades y que el mismo adolece de graves errores y contradicciones.

Indica que por lo anterior su representado decidió realizar un peritaje privado para establecer todos los errores contenidos en el informe final de accidente de aviación N° 1798 CG, instrumento que acompaña a autos.

Hace presente además que su representada ha realizado una presentación a la DGAC, con fecha 19 de octubre de 2017, con el objeto de que dicho organismo corrigiera el referido informe, solicitud que además reiteró con fecha 15 de febrero de 2018.

En cuanto al lucro cesante reclamado por la parte demandante, indica que la actora al momento del accidente no se encontraba trabajando, ya que era estudiante universitaria, compañera del piloto de la aeronave siniestrada.

Continuando con su cuestionamiento al informe de la DGAC respecto al accidente aéreo de marras, cita normativa reglamentaria de la indicada institución, que regula la investigación de los accidentes de aviación, para concluir que la indicada institución no tomó en consideración dicha normativa, toda vez que no se registró, reunió ni analizó toda la información, tampoco se agotaron las diligencias y peritajes para esclarecer los hechos que motivaron el accidente.

Finalmente hace presente que la normativa evacuada por la DGAC, define lo que es el piloto al mando, y señala que es el principal responsable de la operación de una aeronave, luego a su juicio, parece lógico que la demanda de marras, debió haber sido dirigida en contra del piloto al mando, don Mauricio Antreassian Farah.

**Quinto:** Que, dada la naturaleza de la acción deducida, los hechos a probar son las siguientes; la circunstancias en que aconteció el accidente aéreo invocado en autos, que dicho accidente es atribuible a la negligencia o



**Foja: 1**

dolo de la parte demandada, y que a raíz de lo anterior se originaron los perjuicios que reclama la parte demandante.

**Sexto:** Que, la parte demandada con el objeto de acreditar los fundamentos de su pretensión acompañó en forma legal los siguientes documentos.

1. Copia Informe Final Accidente de aviación N° 1798 CG, elaborado por el Departamento de Prevención de Accidentes de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
2. Copia Parte Policial N° 3887, de fecha 06 diciembre de 2016, emitido por la 43° Comisaría de Peñalolén
3. Copia Simple comprobante de caja N° 0000082745 de fecha 19.01.2017, emitido por Clínica Las Condes.
4. Copia simple Boleta electrónica N° 5335910, de fecha 19.01.2017, emitida por Clínica Las Condes, por un monto total de \$36.416.809.
5. Copia simple Boleta electrónica N° 5335913, de fecha 19.01.2017, emitida por Clínica Las Condes, por un monto total de \$4.403.225.
6. Copia simple Boleta electrónica N° 2137415, de fecha 19.01.2017, emitida por Clínica Las Condes, por un monto total de \$4.680.929.
7. Copia simple Boleta electrónica N° 2137418, de fecha 19.01.2017, emitida por Clínica Las Condes, por un monto total de \$4.708.933.
8. Copia simple Boleta electrónica N° 2137420, de fecha 19.01.2017, emitida por Clínica Las Condes, por un monto total de \$1.961.758.
9. Copia simple Boleta electrónica N° 2137421, de fecha 19.01.2017, emitida por Clínica Las Condes, por un monto total de \$916.168.
10. Copia simple Boleta electrónica N° 512999, de fecha 19.01.2017, emitida por Clínica Las Condes, por un monto total de \$4.841.674.
11. Copia simple Boleta electrónica N° 513000, de fecha 19.01.2017, emitida por Clínica Las Condes, por un monto total de \$609.131.



Foja: 1

**Séptimo:** Que, la parte demandada con el objeto de acreditar sus excepciones, alegaciones y defensas, acompañó en forma legal los siguientes documentos.

1. Copia informe privado accidente aeronave Piper PA38-112, elaborado por el ingeniero aeronáutico Jorge Traub.
2. Copia documento del Club Aéreo de Santiago dirigido a la DGAC con fecha 19 de octubre de 2017.
3. Copia documento del Club Aéreo de Santiago dirigido a la DGAC con fecha 15 de febrero de 2018.
4. Copia documento denominado Compromiso de Vuelo Especial.
5. Copia sentencia Excelentísima Corte Suprema Rol 5140-2015.
6. Copia autorizada Documento denominado Compromiso de Vuelo.
7. Copia autorizada Resolución Exenta N° 16 de fecha 13 de abril de 2018.
8. Tres copias autorizadas de la resolución exenta N°0436, evacuada por la Dirección General de Aeronáutica Civil, de fecha 19 de mayo de 2017.
9. Copia autorizada de documento Lista de chequeo de Procedimiento de emergencia, firmada por el instructor de vuelo don Cristi Ramírez Quiroz.
10. Copia autorizada de Licencia de piloto e instructor de don Cristian Ramírez Quiroz.
11. Copia autorizada de cédula de identidad de don Cristian Ramírez Quiroz.
12. Dos copias autorizada de resolución exenta N° 16 de fecha 13 de abril de 2018, evacuada por la Dirección General de Aeronáutica Civil, de fecha 13 de abril de 2018



Foja: 1

13. Cuatro copias autorizadas de documento Hoja de registro de actividades aéreas del piloto Mauricio Antreassian, con firma autorizada de don Cristian Ramírez Quiroz.
14. Copia autorizada de certificado de fecha 8 de febrero de 2019, con firma autorizada del Gerente General del Club Aéreo de Santiago.
15. Copia autorizada de correo electrónico de fecha 20 de diciembre de 2016.
16. Tres copias autorizadas de documento informe técnico de fecha 7 de junio de 2018, con firma autorizada de Juan Videla Muñoz
17. Copia autorizada de certificado de fecha 10 de diciembre de 2018 con firma autorizada de don Juan Raúl Videla Muñoz, Jefe de Mantenimiento del Club Aéreo de Santiago, Supervisor de Mantenimiento licencia N°544.
18. Tres copias autorizadas de documento Informe Técnico, de fecha 16 de octubre de 2017, con firma autorizada de don Juan Raúl Videla Muñoz.
19. Nueve copias autorizada de documentos denominados Registro de trabajos de mantenimiento en el avión PA-38-112 matrícula CC-KXA.
20. Copia autorizada de licencia de mecánico de mantenimiento y cédula de identidad de don Erasmo Cartes Urrutia.
21. Copia autorizada de licencia de supervisor de mantenimiento y cédula de identidad de don Luis Antonio Hernández Hernández.
22. Copia autorizada de informe de apreciación de despegue y emergencia de la aeronave PP-38, matrícula CC-KXA, con firma autorizada de don Carlos Vargas Donoso.
23. Copia autorizada de cédula de identidad de don Carlos Vargas Donoso.



Foja: 1

24. Copia autorizada de documento denominado incidente PA-38 KXA, con forma autorizada de don Juan Manuel Molina Palma.
25. Copia autorizada de cédula de identidad de don Juan Manuel Molina Palma.
26. Copia autorizada de documento de fecha 29 de mayo de 2018, con firma autorizada de don Juan Videla Muñoz.
27. Tres copias autorizadas de informe técnico de piezas de motor de fecha 29 de mayo de 2018, realizado por don Erasmo Cartes y don Luis Sandoval.
28. Copia autorizada de documento denominado como “Informe pericial de aeronave suplemento N° 001”, de fecha 25 de abril de 2019, realizado por don Luis Sandoval Velázquez.
29. Siete Copias autorizadas de documento denominado como “Informe pericial de aeronave” de fecha 29 de junio de 2018, realizado por don Luis Sandoval Velázquez.,
30. Dos Copias autorizadas de documento denominado acta de verificación de restos de aeronave accidentada matrícula CC-KXA.
31. Copia autorizada de licencia de ingeniero aeronáutico de don Luis Sandoval Velásquez.
32. Copia autorizada de cédula de identidad de don Luis Sandoval Velázquez.
33. Certificado sobre informe de peso y balance, firmado por don Juan Videla Muñoz, de fecha 10 de diciembre de 2018.
34. Dos hojas de documento denominado informe de peso y balance de la aeronave matrícula CC-KXA, con firma del ingeniero aeronáutico Arturo Jacoby Van Eweyk.
35. Tres hojas documento denominado inventario de la aeronave matrícula CC-KXA.



**Foja: 1**

36. Copia autorizada de certificado de aeronavegabilidad de la aeronave CC-KXA, con fecha de expiración 22 de diciembre de 2016.
37. Seis copias autorizadas del manual de procedimiento de emergencia del avión Piper Tomahawk PA-38.
38. Ocho copias autorizadas del documento análisis del informe final de accidente de aviación n° 1798CG, realizado por el ingeniero aeronáutico Jorge Traub.
39. Copia autorizada de licencia de ingeniero aeronáutico de Jorge Traub.
40. Copia autorizada de cédula de identidad de don Jorge Traub.
41. Copia autorizada de diploma de titulación como ingeniero aeronáutico de don Jorge Traub, otorgado por la Fuerza Aérea de Chile.
42. Copia autorizada de compromiso de vuelo, con firma autorizada de don Cristián Ramírez Quiroz.
43. Copia autorizada de documento de verificación de licencia, emitido el 5 de diciembre de 2016, por la DGAC, con firma autorizada de don Cristián Ramírez Quiroz.
44. Tres copias autorizadas de documento denominado “Responder Solicitud N° 4833”.
45. Documento denominado comunicaciones, con timbre de la DGAC:.

**Octavo:** Que, a su vez la parte demandante presentó a declarar en calidad de testigos, en audiencia cuyas actas constan a folio 82, 83 y 121, a las siguientes personas.

1. Don Luis Antonio Hernández Hernández C.I. N° 11.993.730-2.
2. Don Juan Raúl Videla Muñoz C.I. N° 7.149.454.-3.





Foja: 1

3. Don Guillermo Julio Eduardo Ugarte Baltra C.i n° 4.660.056-8
4. Don Juan Manuel Molina Palma C.I n° 6.626.641-9.

**Noveno:** Que, además la parte demandada provoco la prueba confesional de la parte demandante la que consta en acta de folio 125.

**Décimo:** Que, con fecha 01 de agosto de 2019 se realiza audiencia de percepción documental solicitada por la parte demandada, en la que se examinó un dispositivo de almacenamiento digital (Pendrive), acompañado por ésta, custodiado bajo el N° 5325. Visualizado su contenido se comprueba que contiene lo que a continuación se indica:

-Archivo formato MP4, que contiene a su vez un video cuya duración es de un minuto y veintiocho segundos, fechado el día 05 de diciembre de 2016. A las 12:06:08, y en el que se aprecia el despegue de una aeronave.

**Undécimo:** Que, habiéndose ordenado al tercero Clínica Las Condes S.A., por resolución de fecha 13 de junio de 2019, que exhibiera la documentación solicitada por la parte demandada en su presentación de fecha 04 de junio de 2019, la indicada institución acompañó por presentación de fecha 02 de julio de 2019, los siguientes instrumentos:

1. CD-R Ficha Clínica.
2. Boletas N°513000-2137415-2137418-2137420-2137421-5335910-5335913 y 51299
3. Resumen de la cuenta y los financiadores.
4. Comprobante de canje por el pago del copago.

**i.- En cuanto a la excepción de perentoria de prescripción opuesta por la parte demandada.**

**Duodécimo:** Que, habiéndose cuestionado por la parte demandada la vigencia de la acción incoada en autos, cabe analizar la concurrencia en autos de dicha alegación.

**Décimo tercero:** Que, en este sentido y como se ha indicado, la parte demandada ha opuesto a la demanda la excepción de prescripción.



Foja: 1

Funda dicha excepción en que en la especie cabe aplicar las disposiciones del Código Aeronáutico, especialmente aquellas que dicen relación con el Título IX “ De la responsabilidad aeronáutica”, dentro de las que se encuentra el artículo 175, norma que establece que las acciones establecidas en este título 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, según el caso.

**Décimo cuarto:** Que, al evacuar el traslado conferido la parte demandante solicita el rechazo de la excepción opuesta, toda vez que en su parecer, analizando los capítulos que componen el Título del código aeronáutico invocado por la parte demandada, ,ninguno de ellos aplica para el caso de autos, y por lo mismo no existiendo un estatuto de responsabilidad civil de carácter especial que aplique para el caso concreto, aplica aquel de carácter general y supletorio establecido en los artículos 2314 y siguientes del Código Civil.

**Décimo quinto:** Que, en este punto resulta importante tener presente que la parte demandante funda su demanda de indemnización de perjuicios en los artículos 2.314 y siguientes del Código Civil, disposiciones que regulan la responsabilidad extracontractual por culpa, estatuto de general aplicación en nuestro derecho privado.

Conforme a lo anterior, fluye entonces que la excepción de prescripción opuesta por la demandada parte de un supuesto errado, debido a que la acción incoada en autos no es de aquellas contempladas en el Título IX del Código Aeronáutico, que dicho sea contempla un estatuto de responsabilidad objetiva que no ha sido invocado por la demandada como fundamento de su pretensión.

Luego habiéndose incoado la acción contemplada en el artículo 2.314 del Código de Bello, a juicio de esta sentenciadora, el plazo extintivo aplicable a la misma es el de cuatro años previsto en el artículo 2.332 de la citada normativa, por lo que es dable concluir entonces que la demanda de autos fue interpuesta dentro del término contemplado por dicha disposición para tales efectos, debiéndose en consecuencia rechazar la



Foja: 1

excepción de prescripción, como se consignará en lo resolutivo del presente fallo.

**Décimo sexto:** Que, el criterio explicitado en el considerando anterior resulta conteste con lo asentado por la jurisprudencia de nuestros Tribunales Superiores de Justicia, que en casos similares ha señalado *“si bien la responsabilidad regulada en el artículo 155 y siguientes del citado cuerpo normativo (Código Aeronáutico), es de carácter objetivo ..., no es menos cierto que ella dice relación exclusivamente con los casos en que se reclame la indemnización de que se trata al amparo de las prescripciones del mismo Código y no de otro cuerpo legal. En la especie, por el contrario, se ha demandado a la sucesión del piloto que con su actuar negligente causó el daño de que se trata y, además, al Fisco de Chile en cuanto empleador del mismo, sin invocar los beneficios que una responsabilidad como la descrita en el referido Código reporta a la víctima, ni limitarse, tampoco, a las restricciones que el mismo texto impone al interesado.*

*En efecto, la indudable ventaja que representa para el actor la interposición de una demanda en que se persiga la responsabilidad objetiva del causante de los daños, derivada de la menor exigencia probatoria que ella supone, ha sido equilibrada por el legislador mediante la imposición de límites a las sumas que se pueden pretender en esa clase de juicios...*

*Sin embargo, en autos la demandante ha desechado esa vía procesal y, asumiendo la mayor carga probatoria que su opción supone, ha elegido reclamar la responsabilidad de los demandados basada en las reglas generales de nuestro derecho de daños, lo que implica acreditar, entre otros supuestos, la ocurrencia de una actuación negligente del sujeto que intervino en los hechos y descarta la limitación numeraria antedicha ”<sup>1</sup>.*

**ii.- En cuanto a la responsabilidad extracontractual que se atribuye a la demandada.**

**Décimo séptimo:** Que habiéndose demandado por la vía de la responsabilidad extracontractual, ha de señalarse que son requisitos

<sup>1</sup> Excelentísima Corte Suprema, Causa Rol 4374-2015. En el mismo sentido Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago, Causa Rol 8576-2014.



Foja: 1

copulativos para su procedencia, la capacidad del agente, una acción u omisión ilícita del mismo, la culpa o dolo de su parte, el perjuicio o daño a la víctima, la relación de causalidad entre la acción u omisión culpable o dolosa y el daño producido, y la no concurrencia de una causal de exención de responsabilidad.

**Décimo octavo:** Que, para determinar la procedencia de la pretensión de la demandante, y por lo mismo la existencia de la mencionada responsabilidad extracontractual de parte de la demandada, se hace necesario verificar la concurrencia de manera copulativa de los presupuestos enunciados en el considerando anterior, los que deben ser acreditados por la actora, toda vez, que son el fundamento de la obligación indemnizatoria cuya existencia y cumplimiento reclama, principio probatorio, este último, que se desprende del citado artículo 1698 de nuestro Código Civil.

**Décimo noveno:** Que, respecto al primero de los requisitos citados en el considerando décimo séptimo, relativo a la capacidad de a parte demandada, al ser la capacidad la regla general en nuestro ordenamiento jurídico, y al no haberse alegado hipótesis de incapacidad alguna, se da por concurrente.

**Vigésimo:** Que, respecto de los requisitos de acción u omisión dolosa o culpable, necesarios para que se origine la responsabilidad civil extracontractual de la demandada, dada su estrecha relación, se analizará su concurrencia de manera conjunta.

En este contexto es necesario señalar que no puede haber responsabilidad “si no existe un daño reconducible a la conducta libre de un sujeto, que puede consistir en un hecho positivo (una acción), o en uno negativo (una omisión). Este principio de la responsabilidad civil se encuentra recogido en nuestro derecho, en particular, en las normas de los artículos 1437, 2284, 2314 y 2329 del Código Civil” (Barros, Tratado de Responsabilidad Extracontractual, p.36).

Este comportamiento positivo o negativo además debe ser ilícito, es decir, contrario al ordenamiento jurídico, constituyendo la conducta una



Foja: 1

infracción a un deber de cuidado, que puede estar establecido específicamente en la propia legislación o desprenderse de manera general de ella, esto último es lo que sucede con el principio general de que no es lícito dañar a otros sin causa justificada.

La acción u omisión culposa constituye entonces un comportamiento inadecuado, un error de conducta, supone un descuido, imprudencia o negligencia cuando no se hace lo que se debía haber hecho, infringiéndose con esto un deber de cuidado.

**Vigésimo primero:** Que, del análisis del libelo pretensor, puede concluirse que la demandante ha esgrimido como conducta ilícita que atribuye a la demandada, la omisión culpable de ésta respecto de la toma de medidas correctivas durante los mantenimientos de la aeronave siniestrada, lo que su vez favorecido la falla en el motor de dicha aeronave que se tradujo en pérdida de potencia, ocasionado de esta forma el referido accidente.

**Vigésimo segundo:** Que valorada en forma legal la prueba rendida por la parte demandante, individualizada en el considerando sexto, especialmente aquella que dice relación con la copia del informe final de accidente de aviación N° 1798CG, realizado por el Departamento de Prevención de Accidentes de la Dirección General de Aeronáutica Civil, organismo técnico especializado a quien conforme a la ley le corresponde la investigación administrativa de los accidentes de aeronaves que se produzcan en el territorio nacional, y la copia del parte policial N° 3887, ambos aparejados en el folio 1 y no objetados en la oportunidad procesal correspondiente por la parte demandada, permiten a esta juez, conjuntamente con la percepción documental de fecha 01 de agosto de 2019, y la Resolución Exenta n° 0436 de fecha 19 de mayo de 2017, acompañada por la propia demandada, asentar los siguientes hechos relacionados con la dinámica del accidente de marras:

-Con fecha 05 de diciembre de 2016, el piloto sr. Mauricio Antreassian Farah, al mando de la aeronave marca Piper, modelo PA-38-112, de propiedad de la parte demandada, en compañía de doña Javiera Morales Pellegrini en calidad de pasajera, durante el despegue de la pista 19 del



Foja: 1

Aeródromo Eulogio Sánchez, ubicado en la comuna de la Reina, producto de una pérdida de potencia del motor no logró mantener la trayectoria de vuelo deseada y aterrizó forzosamente en la vía pública. A consecuencia de ello la demandante resultó con Tec grave complicado, trauma torácico complicado, fractura de esternón, contusión cervical y erosiones faciales, con riesgo de muerte.

**Vigésimo tercero:** Que, el referido informe también permite asentar que la pérdida de potencia del motor de la aeronave siniestrada, fue provocada por la pérdida de la compresión de uno de sus cilindros (N°1), actuando además como factores contribuyentes de esto: i) El atascamiento de la válvula de escape del cilindro N° 1, en la posición abierta, por residuos de la combustión acumulados en la guía y asentamiento de la válvula de escape y ii) Los anillos de compresión alineados del cilindro N° 1, que probablemente permitieron el ingreso de una mayor cantidad de aceite a la cámara de combustión, facilitando la formación de carbón en el tiempo.

**Vigésimo cuarto:** Que, lo hasta aquí asentado permite a esta Juez concluir que la causa basal del accidente ocurrido el día 05 de diciembre de 2016 se debió a una falla mecánica en el motor de la aeronave marca Piper, modelo PA-38-112, de propiedad de la demandada.

Cabe concluir además que la referida acumulación de sedimentos en la guía y asentamiento de la válvula de escape del Cilindro N° 1, provenientes de residuos de la combustión, constadas por las inspecciones y pruebas de compresión realizadas en la investigación llevada a cabo por la DGAC, permiten asentar en autos, no obstante las mantenciones reglamentarias que se habían realizado a la aeronave siniestrada, la última incluso 3 días antes del accidente, que la referida falla mecánica es atribuible a una deficiente mantención del motor de la aeronave en cuestión.

Se constata así que en los procesos de mantenimiento, que son de responsabilidad exclusiva de la demandada, no se siguieron las sugerencias del fabricante en cuanto la toma de medidas correctivas<sup>2</sup>, respecto de la

---

<sup>2</sup> 1.13.3 Informe Final Accidente de Aviación N° 1798CG



**Foja: 1**

evitación de acumulación de contaminantes y/o limpieza de los sedimentos que provocaron el atascamiento de la válvula de escape en la posición abierta, generando la pérdida de compresión del cilindro N° 1, lo que a su vez repercutió en la pérdida de potencia del motor de la aeronave siniestrada, forzando al piloto de la misma a aterrizar de emergencia, a instantes de haber despegado. Luego es dable concluir la concurrencia en autos de la conducta ilícita que se atribuye por la demandante al Club Aéreo de Santiago, demandado en estos autos.

**Vigésimo quinto:** Que, a su vez la abundante prueba rendida por la parte demandada, valorada en forma legal, a juicio de esta Juez resulta insuficiente para desvirtuar la efectividad de los hechos y conclusiones a las que se ha arribado a partir del referido Informe Final de Accidente de Aviación n° 1798 CG de la Dirección General de Aeronáutica Civil y de lo prevenido en la copia del parte policía N° 3887.

En este sentido cabe hacer presente además, que la prueba documental de la demandada, en su mayoría corresponde a supuestas pericias, análisis y apreciaciones del accidente, y sus eventuales causas, las que por cierto contradicen la opinión técnica de un organismo estatal especializado como la DGAC, al que por ley corresponde la investigación de los accidentes aéreos, han sido realizados a iniciativa de la propia parte que los presenta en juicio, por terceros en su mayoría ajenos al procedimiento, y que no han reconocido la autoría de los mismos en el proceso, razones por lo que esta Juez, dada la naturaleza de lo debatido y la complejidad del objeto sobre el que recaen, no puede otorgarles valor, toda vez que los mismos debieron haber sido incorporados a la *litis* a través del medio de prueba pertinente, como lo es el correspondiente informe pericial, con las formalidades e imparcialidad propia de la referida probanza.

**Vigésimo sexto:** Que, también la prueba testimonial rendida por la demandada, adolece de igual insuficiencia, toda vez que los deponentes, todos ellos empleados del Club Aéreo de Santiago y en dicha calidad relacionados con las mantenciones realizadas a la aeronave siniestrada, se limitan a dar cuenta de la realización de dichas mantenciones, rechazar la existencia de falla mecánica aquí constatada, y atribuir la responsabilidad



Foja: 1

por el accidente al piloto de la aeronave, sin dar cuenta o explicar la contradicción existente entre sus declaraciones y el informe de la DGAC y las conclusiones que de él se derivan.

**Vigésimo séptimo:** Que, en nada altera lo hasta aquí razonado la alegación de la parte demandada en cuanto a que la investigación de la Dirección General de Aeronáutica Civil ha sido reabierta por nuevos antecedentes aportados por dicha parte, toda vez que si bien la indicada reapertura es efectiva según da cuenta la Resolución Exenta N° 16 de fecha 13 de abril de 2018, no se ha aportado a autos prueba alguna en el sentido de que con ocasión de la misma se hayan modificado las conclusiones a las que arribó el Informe Final de Accidente de Aviación n° 1798 CG de la DGAC.

**Vigésimo octavo:** Que en relación al daño, este se puede conceptualizar como todo “detrimento, perjuicio o menoscabo que se recibe por culpa de otro en la hacienda o la persona. En materia civil, el daño es sinónimo de perjuicios” (Barros, Tratado de Responsabilidad Extracontractual, p.126), daño que además debe originarse como una consecuencia inmediata y directa de la acción u omisión ilícita imputable al agente, es decir, debe concurrir en la especie una relación de causalidad entre la actuación ilícita del agente y la generación de los consecuentes daños.

**Vigésimo noveno:** Que, en cuanto a la existencia de daño alegado por la actora, elemento necesario para que surja la obligación de indemnizar que se atribuye a la demandada, la demandante desglosa el daño perseguido mediante el ejercicio de la presente acción de la siguiente manera:

i) Por concepto de daño emergente constituido por los costos incurridos a causa del accidente, éstos son valuados en la suma de \$65.000.000.-.

ii) Por concepto de lucro cesante, constituido por lo que la actora ha dejado de percibir como consecuencia del accidente, éste es valuado en la suma de \$35.000.000.-.





Foja: 1

iii) Por concepto de daño moral por las graves lesiones causadas a la víctima como consecuencia del accidente aéreo, éste es avaluado en la suma de \$100.000.000.-.

**Trigésimo:** Que, en cuanto al daño emergente reclamado por la demandante, cabe hacer presente que este corresponde al detrimento patrimonial efectivo que ha experimentado la víctima con ocasión del hecho culposo asentado en autos, se trata entonces de una lesión de un derecho que integra el activo del patrimonio, importando en consecuencia un empobrecimiento real del patrimonio de quien reclama dicho detrimento.

**Trigésimo primero:** Que, del mérito de la documental aparejada al proceso por la demandante, individualizada en el considerando 6º, números: 2,3,4,5,6,7,8,9,10 y 11, instrumental que es concordante además con los documentos exhibidos por Clínica Las Condes, y de los que es dable concluir que producto del accidente que afectó a doña **Javiera Morales Pellegrini** y las lesiones de carácter grave consecuencias del mismo, la demandante requirió la asistencia médica de que dan cuenta las copias de las boletas de honorarios por dichos servicios emitidas por referida Clínica, lo que implicó a su vez un desembolso efectivo por concepto de copago, según dan cuenta el en los instrumentos individualizados en los números 3 y 4 del considerando 11º, de una importante suma de dinero, lo que conlleva en consecuencia un detrimento efectivo en el patrimonio de la demandante, constituyéndose de esta forma un daño emergente en la actora y que esta magistratura avalúa prudencialmente en la suma de \$35.249.599.-, que como se ha indicado corresponde al copago efectivo por prestaciones y servicios médicos que la actora debió pagar a Clínica Las Condes a consecuencia del accidente.

**Trigésimo segundo:** Que, en cuanto al lucro cesante reclamado por la demandante, cabe hacer presente que ésta solo se limitó a enunciar en su libelo pretensor una cuantiosa cantidad de dinero que reclama por dicho concepto, sin aportar antecedente alguno que sirva para justificar la misma, ni menos permita fundar bases para su cuantificación. Luego esta sentenciadora se ve impedida de verificar en la especie la concurrencia del alegado lucro cesante y determinar el monto del mismo, toda vez que



**Foja: 1**

carece de parámetros objetivos, con los niveles de certeza necesarios y que impone la naturaleza del daño reclamado.

Lo anterior en consecuencia lleva a rechazar la pretensión indemnizatoria por lucro cesante, como se consignará en lo resolutivo del presente fallo.

**Trigésimo tercero:** Que, en cuanto al daño moral alegado, éste puede ser entendido, tal como lo hace el profesor René Abeliuk Manasevich como un menoscabo de un bien no patrimonial, en cuanto dolor, pesar, angustia y molestias psíquicas que sufre una persona en sus sentimientos, consecuencias del hecho ilícito; un hecho externo que afecta la integridad física o moral del individuo.

**Trigésimo cuarto:** Que, sin perjuicio de que en autos no se haya rendido probanza por la parte demandante en cuanto a la existencia del daño moral alegado, la concurrencia del mismo, a juicio de esta sentenciadora puede presumirse atendida la gravedad de las lesiones físicas padecidas por la demandante con ocasión del accidente y que la tuvieron en riesgo vital.

**Trigésimo quinto:** Que, en la determinación del quantum de la indemnización, cabe señalar que en la especie se configura el daño moral padecido por el demandante por los motivos expresados en el considerando anterior, razón por la que pese a lo complejo de calcular y cuantificar este tipo de daño, el Tribunal lo regula prudencialmente en la cantidad de \$ 15.000.000 para la demandante de autos.

**Trigésimo sexto:** Que, en lo referente a la reajustabilidad de las indemnizaciones que se individualizarán en la parte resolutive de esta sentencia, éstas se reajustarán de conformidad a la variación que experimente el I.P.C., desde el día en que la presente sentencia quede ejecutoriada hasta el momento del pago efectivo.

**Trigésimo séptimo:** Que, respecto de los intereses, las sumas contempladas en lo resolutivo del fallo devengarán el interés corriente desde la fecha en que la sentencia quede firme o ejecutoriada, hasta la época de su pago efectivo.



Foja: 1

Por estas consideraciones y, de conformidad con lo dispuesto en los Artículos 160, 170, 254, 342, 346, 384 y 426 del Código de Procedimiento Civil; artículos 1698, 1700, 1702, 1706, 2314 y siguientes del Código Civil, se declara:

I.- Se rechaza la excepción de prescripción opuesta por el demandado en lo principal de su presentación de fecha 23 de enero de 2018.

II.- Se acoge la demanda opuesta en lo principal de la presentación de fecha 22 de noviembre de 2017, sólo en cuanto se condena al demandado **Club Aéreo de Santiago** al pago de una indemnización a doña **Javiera Morales Pellegrini** por daño emergente por la suma de \$35.249.599.-. y por daño moral por la suma de \$ 15.000.000 . Sumas que deberán ser reajustadas y aplicárseles los intereses indicados en los considerandos trigésimo sexto y trigésimo séptimo.

III.- Que se rechaza la demanda en todo lo demás.

IV.- Que se condena en costas al demandado.

Regístrese y archívese en su oportunidad.

**Rol N° 34.031-2017**

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



