

NOMENCLATURA : 1. [40]Sentencia  
JUZGADO : 19º Juzgado Civil de Santiago  
CAUSA ROL : C-19495-2018  
CARATULADO : ESPINOSA/SOCIEDAD CONCESIONARIA  
COSTANERA NORTE S.A.

Santiago, tres de julio de dos mil veinticinco

**Vistos:**

Con fecha 28 de junio del 2018, comparecen **don Osvaldo Contreras Strauch, don Osvaldo Contreras Buzeta, don Jaime Apparcel Carrillo y don Andrés Maira Cuevas**, abogados, en representación judicial de **don Felipe Andrés Pérez Espinosa**, chef; **don Luis Humberto Espinosa Pinto**, jubilado; **doña Elizabeth Adriana Espinosa Campos**, dueña de casa; **don José Agustín Pérez Mellado**, empleado; **doña Sofía Elizabeth Pérez Espinosa**, enfermera; **doña Catalina De Lourdes Campos Moraga**, dueña de casa; y **doña Lorena Espinosa Campos**, auditora; todos domiciliados para estos efectos en calle Málaga N°50, oficina 32, comuna de Las Condes, y vienen en interponer en juicio ordinario de mayor cuantía demanda de indemnización de perjuicios en contra de **Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A.**, sociedad concesionaria de la obra fiscal denominada “Concesión Internacional Sistema Oriente-Poniente”, representada legalmente por su gerente general **don Diego Beltrán Savino Raspini**, desconocen profesión u oficio, ambos con domicilio en calle General Prieto N°1430, comuna de Independencia.

Con fecha 28 de agosto del 2018, la parte demandada es notificada de forma personal subsidiaria de la demanda.

Con fecha 21 de septiembre del 2018, la parte demandada comparece e interpone excepción dilatoria.

Con fecha 22 de noviembre del 2018, se rechazan la excepción dilatoria.

Con fecha 04 de diciembre de 2018, la parte demandada evacúa la contestación de la demanda.

Con fecha 07 de diciembre del 2018, se tiene por evacuada la contestación de la demanda y se confiere traslado a la réplica.

Con fecha 15 de diciembre del 2018, la parte demandante evacúa la réplica.

Con fecha 21 de diciembre del 2018, se tiene por evacuada la réplica y se confiere traslado a la dúplica.

Con fecha 29 de diciembre del 2018, la parte demandada evacúa la dúplica.

Con fecha 09 de enero del 2019, se tiene por evacuada la dúplica y se cita a las partes a audiencia de conciliación.

Con fecha 04 de marzo del 2019, se certificó la no comparecencia de las partes a la audiencia de conciliación.



**Foja: 1**

Con fecha 25 de marzo del 2019, se recibe la causa a prueba, rindiéndose la que consta en autos.

Con fecha 11 de junio del 2019, se acoge recurso de reposición de la resolución que recibió la causa a prueba.

Con fecha 10 de septiembre de 2020, se acoge incidente de acumulación, acumulándose a estos autos la causa tramitada a rol C-4057-2020 ante el 16° Juzgado Civil de Santiago.

Con fecha 11 de mayo de 2021, llamadas ambas partes a conciliación respecto de la causa acumulada a estos autos, ésta no se produce.

Con fecha 11 de mayo de 2021, se recibe la causa acumulada a prueba, rindiéndose la que consta en autos.

Con fecha 14 de junio del 2021, se acoge recurso de reposición de la resolución que recibió la causa acumulada a prueba.

Con fecha 12 de diciembre del 2024, encontrándose la causa en estado, se cita a las partes a oír sentencia.

**CONSIDERANDO:**

**I. En cuanto a las tachas opuestas por la demandada**

**PRIMERO:** Que, en audiencias testimoniales efectuadas con fechas 04 y 05 de julio de 2019, a folio 67 y 76, comparece la demandada de autos, quien opone las tachas contenidas en los numerales 6 y 7 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, en contra de los testigos ofrecidos por la demandante, don Adolfo Joaquín García Aliaga y doña Paola Clementina Parra González, fundamenta ambas tachas indicando que los testigos tienen un interés al menos indirecto en el resultado del juicio y un vínculo de amistad íntima con el demandante.

**SEGUNDO:** Que evacuando el traslado conferido, la demandante solicita el rechazo de las tachas deducidas. Respecto de la causal del numeral 6, señala que los testigos no persiguen beneficio económico alguno a su favor; en cuanto a la causal del numeral 7, indica que en base a las declaraciones de los testigos no es posible colegir que exista una amistad íntima entre los testigos y el demandante de autos.

**TERCERO:** Que, respecto a la primera causal de inhabilidad planteada por la demandada, se debe considerar lo que ha resuelto la jurisprudencia, en el sentido de una interpretación estricta en lo que se refiere al interés del testigo, esto es, un interés netamente económico y que se subordine al resultado obtenido en el juicio. En este contexto, las respuestas dadas por los testigos a las preguntas de tacha no dan cuenta de un interés actual de naturaleza económica vinculado al resultado del juicio, por lo que no es dable suponer que sus declaraciones carezcan per-se de imparcialidad.

Respecto a la alegación de relación de íntima amistad de los deponentes, es necesario recordar que la amistad debe ser de carácter íntimo, esto es, reflejada en actos de estrecha familiaridad, que deben expresarse por medio de hechos graves a calificar por el Tribunal, lo que no se desprende en modo alguno de las respuestas dadas por los testigos a las preguntas de tacha.

Por estas consideraciones se rechazarán las tachas deducidas por la demandada en contra de los testigos, conforme se señalará en lo resolutivo de la presente sentencia.

**II. En cuanto a las tachas opuestas por la demandante**

**CUARTO:** Que, en audiencia testimonial efectuada con fecha 14 de agosto de 2019, a folio 122, comparece la demandante de autos, quien opone la tacha contenida



**Foja: 1**

en el numeral 5 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, en contra del testigo ofrecido por la demandada, don Nelson Fernando Noriel Molina Gajardo, señalando que el testigo se desempeña como Gerente de Seguridad Vial de la demandada de autos, siendo así un trabajador dependiente de la persona que exige su testimonio.

**QUINTO:** Que evacuando el traslado conferido, la demandada solicita su rechazo, indicando que no se le ha exigido al testigo venir a declarar por parte de su empleador, sumado a que la causal invocada actualmente no tiene aplicación en nuestro ordenamiento jurídico por cuanto la legislación laboral establece derechos en favor de los trabajadores para garantizar su estabilidad con independencia de las declaraciones testimoniales que puedan prestar en un juicio.

**SEXTO:** Que, conforme a lo razonado, los argumentos esgrimidos no son suficientes para dar lugar a la causal indicada, toda vez que sin perjuicio de que el testigo sea trabajador dependiente de la parte demandada, la legislación laboral vigente permite proteger y garantizar a los trabajadores, sin que se vea afectada su imparcialidad por la relación que lo liga a la demandada, razón por la cual será rechazada la tacha interpuesta por la demandante como se dirá en lo resolutivo de la presente sentencia.

**III. En cuanto a la objeción documental de la demandada**

**SÉPTIMO:** Que, con fecha 17 de junio del 2022, a folio 385, la parte demandada interpuso objeción documental en contra de los documentos remitidos por la Clínica Bicentenario SpA, a folio 378, al contestar el oficio solicitado por la demandante a folio 323. Arguye que los documentos aparejados son instrumentos privados emanados de terceros que no han comparecido al juicio para reconocerlos, no constando que hayan sido emitidos por las personas que en ellos se señala ni tampoco su veracidad e integridad del contenido.

**OCTAVO:** Que, la mera aserción de carecer los documentos de autenticidad e integridad resulta insuficiente como sustento de una objeción que exige la afirmación positiva del vicio que se acusa junto con la relación circunstanciada de los hechos en que se apoya, y teniendo en consideración que las alegaciones se orientan al mérito de los antecedentes acompañados, se rechaza la objeción documental, sin perjuicio del valor probatorio que en definitiva se les asigne, por lo que las alegaciones del objetor se considerarán al momento de valorar la prueba.

**IV. En cuanto a los autos rol C-19495-2018 seguidos ante este Tribunal**

**NOVENO:** Que, comparecen don Osvaldo Contreras Strauch, don Osvaldo Contreras Buzeta, don Jaime Apparcel Carrillo y don Andrés Maira Cuevas, abogados, en representación judicial de don Felipe Andrés Pérez Espinosa, don Luis Humberto Espinosa Pinto, doña Elizabeth Adriana Espinosa Campos, don José Agustín Pérez Mellado, doña Sofía Elizabeth Pérez Espinosa, doña Catalina De Lourdes Campos Moraga y doña Lorena Espinosa Campos, e interponen en juicio ordinario de mayor cuantía, a lo principal, demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad civil extracontractual en contra de Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A., representada legalmente por su gerente general don Diego Beltrán Savino Raspini, y, en subsidio, interponen demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad civil contractual.

**I. Los hechos**

Relatan que con fecha 07 de febrero de 2018, aproximadamente a las 4.35 horas, su representado don Felipe Andrés Pérez Espinosa, quien desempeñaba sus funciones como conductor de la empresa UBER y transportaba a cuatro pasajeros de nacionalidad



**Foja: 1**

coreana, transitaba su vehículo marca Peugeot, modelo 206 X Line 1.6, año 2008, P.P.U. BBPY-10, por la tercera pista de circulación demarcada de la calzada Nor-Poniente de la autopista concesionada “Costanera Norte”, operada por la demandada.

Señalan que el vehículo era conducido a velocidad reglamentaria y en el correcto sentido de circulación, cuando, sorpresivamente, y sin percibir ningún tipo de advertencia o señal de peligro en la ruta, fue colisionado de forma frontal por otro vehículo marca Daewoo, modelo Espero 2.0, P.P.U. RU-8805 conducido por don José Manuel Martínez Muñoz, que mantenía un trayecto en contra del normal sentido del tránsito.

Sostienen que, según consta en las conclusiones descritas en el denominado “Informe Técnico Pericial” emitido por Carabineros, que se acompañará en la instancia procesal correspondiente, el accidente en cuestión se produjo exclusivamente por la acción temeraria y riesgosa del Sr. Martínez Muñoz quien manejó contra el normal sentido del tránsito, lo que originó obstruyera la correcta circulación del vehículo conducido por su representado, colisionándolo con todos los tercios de la parte frontal de la carrocería. Producto de la fuerza del impacto, el vehículo del Sr. Pérez Espinosa, giró en arco desde su parte posterior hacia la izquierda, describiendo un ángulo de 45° aproximadamente, siendo de manera simultánea proyectado en dirección hacia el Nor Oriente, trayecto en el cual chocó contra la barrera de contención emplazada al Sur Oriente de la vía.

Respecto a lo mismo, continúa, en base a las grabaciones obtenidas de las cámaras de la Autopista, se puede comprobar que el automóvil conducido por el Sr. Martínez Muñoz, quien realizó una maniobra de viraje en “U” desde la Ruta 68 ingresando contra el normal sentido del tránsito, por donde condujo por más de 14 minutos, avanzando aproximadamente 23 kilómetros, hasta que se produjo la referida colisión con el vehículo de su representado.

A raíz de la referida colisión, indican, además de la pérdida total de ambos vehículos, se produjeron las siguientes consecuencias entre las personas participantes:

1. Don Felipe Andrés Pérez Espinosa, sufrió lesiones gravísimas quedando politraumatizado, con hematoma yuxtadural cervical, fractura de apófisis espinosas de cuerpos vertebrales, lo que en definitiva implicará una paraplejía de por vida, según consta en diversos diagnósticos médicos, los cuales al mismo tiempo descartaron la total ausencia de alcohol u otros estupefacientes en su sangre.

2. Se produjeron los fallecimientos del conductor del vehículo Daewoo, don José Manuel Martínez Muñoz y del ciudadano coreano Leen Jaeju, pasaporte N°M54532805, pasajero del vehículo del demandante.

3. La señora Rocío Aydee Castillo Sebastián y la menor Angélica Alexandra Rodríguez Alvarado pasajeras del vehículo Daewoo, y los señores Aleumi Lee, Chanwoog Park, Siyeon Park, todos de nacionalidad coreana, pasajeros del vehículo Peugeot, resultaron con lesiones de diferente consideración.

Refieren que el vehículo conducido por el Sr. Martínez Muñoz, no sólo ingresó a la autopista contra el normal sentido del tránsito con total facilidad, sin que hubiese una barrera de contención que se lo impidiese, sino que además condujo por prácticamente un cuarto de hora sin que la sociedad concesionaria y demandada en autos emitiera algún tipo de advertencia o señal de emergencia que pudiera prevenir a los conductores que transitaban por el normal y correcto sentido del tráfico el trayecto de otro vehículo que manejaba en el sentido contrario.



**Foja: 1**

Al respecto, destacan que existieron diversas radioemisoras que, informadas acerca de tan irregular y peligrosa situación, informaron en tiempo real que un vehículo venía transitando por un largo trayecto contra el normal sentido del tránsito, cuestión que la sociedad demandada sólo se dio por aludida e informó luego de consumada la colisión.

En el mismo sentido, hacen presente que sin perjuicio que una autopista urbana de alta velocidad como la concesionada a la sociedad demandada debería garantizar un trayecto seguro y sin interferencias que pudieran afectar la seguridad de los vehículos que transitan por ella, nos encontramos frente a un caso donde un vehículo pudo ingresar sin mayor dificultad.

En consecuencia, arguyen, no obstante haber sido percibido por las cámaras de la sociedad demandada, el vehículo marca Daewoo, modelo Espero, conducido por don José Manuel Martínez Muñoz pudo transitar a alta velocidad por la autopista por 15 minutos, tiempo más que suficiente para que el equipo de seguridad de la sociedad concesionaria pudiera haber detonado una señal de alerta que advirtiera gravísima situación, lo cual muy probablemente habría evitado tan trágico desenlace. Cabe tener especialmente en consideración que la autopista, en dicho sector, cuenta con tres pistas de circulación, de tal forma que, si su representado hubiese sido alertado que existía un vehículo que venía viajando en sentido contrario por el espacio de más de 20 kilómetros, habría podido accionar para evitar la colisión.

A propósito de lo anterior, destacan que la sociedad demandada cuenta con recursos multimillonarios, disponiendo de un Centro de Control Operativo (CCO) que es capaz de monitorear en tiempo real secciones enteras de la autopista a través de 187 cámaras de circuito cerrado de TV y sensores; y puede informar a los usuarios del estado de la circulación a través de carteles de mensajería variable<sup>1</sup>; o bien reproduciendo mensajes de voz por medio de altoparlantes indicando a los usuarios las medidas y/o acciones a tomar en caso de incidente. Es decir, si el referido Centro de Control Operativo (CCO), esto es, si alguno de funcionarios de la demandada, hubiese detectado la irregularidad automovilística que estaba aconteciendo en esos momentos (ingreso de un vehículo por una salida y circulación del mismo en contra del sentido del tránsito) el CCO habría advertido a su representado del incidente en cuestión.

A mayor abundamiento, agregan, la circunstancia que agrava particularmente la situación, corresponde a que el referido vehículo marca Daewoo Espero ingresara a la autopista a las 4:22 horas contra el normal sentido del tránsito, y que su representado, por su parte, sólo lo hiciera (en el correcto sentido) a las 4:28 horas, a través de la entrada de Puente Bulnes, lugar que se encuentra a escasos metros del Centro de Vehículos de Emergencia de la Autopista. En consecuencia, existieron a lo menos 6 minutos de diferencia entre los ingresos de ambos vehículos a la autopista, por lo que, si el actuar de la demandada hubiera sido mínimamente diligente, (además de haber alertado de la situación a través de mensajes en los pórticos y por alto parlante), debería haber enviado y/o desplegado alguno de los vehículos de emergencia que disponía y haber procedido acto seguido a cerrar cada una de las entradas a la autopista (Vivaceta, Bulnes y Dorsal), lo que casi con total certeza habría evitado el accidente.

## **II. El derecho**

### **1. Marco regulatorio de la actividad concesionada**

Indican que la explotación de las autopistas concesionadas está regulada por un conjunto de normativas de carácter técnico, las cuales se enmarcan dentro de un marco jurídico de carácter especial.



**Foja: 1**

Tratándose de un contrato de concesión de carácter administrativo, continúan, los intervinientes son el Estado, a través del Ministerio de Obras Públicas (MOP), y la respectiva sociedad concesionaria que se adjudica por un determinado período de tiempo la actividad que será explotada y mantenida, en este caso la prestación del servicio de autopista de alta velocidad.

Mencionan que las concesiones que se otorguen contemplarán la obligación del concesionario de cumplir, durante toda la vigencia de la concesión, con los niveles de servicio, estándares técnicos o ambos, establecidos en las respectivas bases de licitación, para las diferentes etapas y condiciones de la concesión.

Al respecto, señalan, el Decreto con Fuerza de Ley, DFL del Ministerio de Obras Públicas (MOP), denominado “Ley de Concesiones de Obras Públicas”, establece en su artículo primero: *“Artículo 1º.- La ejecución, reparación o conservación de obras públicas fiscales, por el sistema establecido en el Artículo 87º del decreto supremo N° 294, de 1984, del Ministerio de Obras Públicas, las licitaciones y concesiones que deben otorgarse, ya se trate de la explotación de las obras y servicios o respecto del uso y goce sobre bienes nacionales de uso público o fiscales, destinados a desarrollar las áreas de servicios que se convengan, se regirán por las normas establecidas en el presente decreto con fuerza de ley, su Reglamento y las bases de la licitación de cada contrato en particular, que el Ministerio de Obras Públicas elabore al efecto.”* A su turno, continúa, el artículo 23 de la referida normativa establece: *“El régimen jurídico durante la fase de explotación, será el siguiente: 1.- El concesionario deberá conservar las obras, sus accesos, señalización y servicios en condiciones normales de utilización, y 2.- La continuidad de la prestación del servicio le obligará, especialmente, a: a) Facilitarlo en condiciones de absoluta normalidad, suprimiendo las causas que originen molestias, incomodidades, inconvenientes o peligrosidad a los usuarios de las obras, salvo que la adopción de medidas que alteren la normalidad del servicio obedezcan a razones de seguridad o de urgente reparación...”*

En este caso, indican, en particular según lo dispuesto por el Decreto Supremo N°375 del Ministerio de Obras Públicas (MOP) del año 2000, se le otorgó, por un plazo de 30 años, a la sociedad demandada COSTANERA NORTE S.A., la concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Concesión Internacional Sistema Oriente-Poniente", también denominada “Costanera Norte”. A raíz de del referido contrato, la actividad de la demandada SOCIEDAD CONCESIONARIA COSTANERA NORTE S.A, queda sujeta a las normas establecidas en el DS N°900 del MOP, denominado Ley de Concesiones de Obras Públicas y en el DS N°956 del MOP.

En complemento a esto último, agregan, para el caso sub-lite también son plenamente aplicables las normas estipuladas en las Bases de Licitación de la referida Obra “Sistema Oriente-Poniente”, las cuales forman parte del contrato de concesión entre la demandada y el MOP, como también las normas estipuladas en el Reglamento Interno redactado por la concesionaria y aprobado por el MOP. En estas últimas normativas se encuentran reguladas tanto los derechos y obligaciones de la Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A. como de los usuarios de la misma, y las intervenciones a realizar por el MOP.

Finalmente señalan que junto a todos los instrumentos y cuerpos normativos ya mencionados, la sociedad demandada, en su calidad de empresa concesionaria, debe responder por los daños ocasionados a los usuarios de las autopistas, según lo establecido en los artículos 2314 y siguientes del Código Civil que regulan los delitos y cuasidelitos.



Foja: 1

En suma, concluyen, el conjunto de los diversos instrumentos y normas ya citadas, constituyen el marco regulatorio de la actividad de explotación de la concesión de la autopista Costanera Norte y permiten determinar la responsabilidad que le corresponde a la demandada en el caso sub-lite.

2. Régimen de responsabilidad aplicable a las sociedades concesionarias de autopistas

Refieren que en los últimos años ha existido amplio consenso por parte de la jurisprudencia nacional respecto a qué régimen de responsabilidad civil corresponde aplicar a las empresas concesionarias de autopistas, existiendo un consenso en que éste debe ser el de responsabilidad civil extracontractual.

En efecto, mencionan, según fallo de un recurso de casación en el fondo de fecha 30 de enero del año 2013, Rol N°216-2011, la Corte Suprema señaló lo siguiente: *“Décimo Séptimo: Que en cuanto al recurso de casación en el fondo interpuesto por la Sociedad Concesionaria Autopista del Sol S.A, y previo al análisis de los capítulos que lo conforman es necesario reiterar lo que ha señalado esta Corte respecto a la naturaleza de la responsabilidad que podría afectar a una concesionaria ante un accidente vial ocurrido en una ruta concesionada. Tal como se sostuvo en los autos N°6918 2008, el estatuto jurídico aplicable a la responsabilidad que atañe a una sociedad concesionaria respecto de daños ocurridos en una ruta o carretera concesionada se rige por su ley propia y por las de orden extracontractual o de culpa aquiliana”.*

En otras palabras, exponen, teniendo presente el fallo mencionado, se considera en la determinación de la obligación indemnizatoria por parte de una sociedad concesionaria la exigencia de un juicio de culpabilidad, de lo que se colige que la naturaleza de esta clase de responsabilidad extracontractual sea subjetiva (Corte Suprema Rol 27950-2014, 23 de julio del año 2015).

A mayor abundamiento, destacan que la Excma. Corte Suprema reiteró lo antes dicho en sentencia de fecha 5 de noviembre del año 2013, relativa al Recurso de Casación en el Fondo, pronunciada en autos rol N°9163-2012, caratulados “Ayala Álvarez Nelly con Sociedad Concesionaria Autopista Vespucio Sur S.A, Consejo de Defensa del Estado”, afirmando que: *“Tal como lo ha sostenido esta Corte, el estatuto jurídico aplicable a la responsabilidad que atañe a una sociedad concesionaria respecto de los daños ocurridos con motivo de la ejecución de la obra o su explotación, se rige por su propia ley –Ley de Concesiones de Obras Públicas- y por las de orden extracontractual de derecho común. Por lo tanto, no se excluye para la determinación de la obligación indemnizatoria la exigencia de un juicio de culpabilidad”.*

En el mismo sentido se ha pronunciado la doctrina, citando por ejemplo lo indicado por el profesor Pedro Zelaya Etchegaray, quien sostiene: *“En estricto derecho, la relación entre la concesionaria y el usuario accidentado no es de derecho privado, sino que — cosa bien distinta— puede estar regida por el derecho privado si el usuario decide demandar. En efecto, sólo una vez producido el accidente, el usuario podría demandar una posible responsabilidad conforme a las normas de derecho privado (arts. 2314 y siguientes del Código civil)”. Complementa lo anterior indicando: “No parece razonable intentar forzar las cosas y “crear” una relación contractual —preexistente al accidente— allí donde no hay más que la prestación de un servicio público, regulado por un contrato público—administrativo y por ley especial. Tampoco parece conveniente crear ficticiamente un contrato privado allí donde las normas de la culpa extracontractual son más que suficientes para dar una satisfactoria respuesta a la víctima demandante” (Zelaya Etchegaray, Pedro. Una Artificial y peligrosa “contractualización” de la*



**Foja: 1**

responsabilidad civil de las autopistas concesionadas. El Mercurio Legal, 30 de agosto del año 2011).

El mismo profesor Zelaya, continúan, en un artículo publicado el día 9 de noviembre del año 2011, titulado “La responsabilidad Extracontractual de las Autopistas Concesionadas frente a los daños de los Usuarios” se pregunta “¿Qué sucede si un animal entra a la ruta concesionada por un sector donde no existe reja de confinamientos al momento del accidente y causa daños a un usuario del camino?”. Tras dejar establecido que la eventual responsabilidad civil de la concesionaria es de naturaleza extracontractual (pues no existe ni se configura contrato alguno entre ella y los usuarios del camino, aun cuando paguen peaje), el profesor Zelaya indica que: “*El servicio de construcción, conservación, reparación y mantención de la autopista es una obligación que la empresa privada asume para con el Estado, y no respecto de un potencial usuario del camino. Es el Estado (MOP) – y la normativa vigente al momento de adjudicar la obra- los que determinan los grados, niveles o estándares de seguridad que éstas deben tener. Por otro lado, el artículo 21 de la Ley es claro en expresar que la relación de la concesionaria para con terceros, se rige por el derecho privado, vale decir, por el derecho común o derecho civil. Cuando el artículo 35 de la Ley dispone que la concesionaria debe responder de los daños de cualquier naturaleza, sólo repite lo señalado por el Derecho Común, vale decir, que la concesionaria debe responder por todos los daños probados, de cualquier clase o naturaleza, ya sean patrimoniales o extrapatrimoniales, sin distinción alguna y el artículo 62 del Reglamento que preceptúa que ella deba adoptar todas las medidas para evitar daños a terceros, no está creando una responsabilidad puramente objetiva, pues el Juez debe calificar jurídicamente la conducta adoptada por la concesionaria demandada*”.

En suma, concluyen, como ha quedado de manifiesto, la responsabilidad de la demandada por los accidentes que se pudieran producir en su ruta, es de carácter extracontractual subjetivo, razón por la cual corresponderá explicar a continuación cómo su actuar negligente ha provocado un daño que debe ser indemnizado.

3. De la responsabilidad civil extracontractual de la demandada en el caso de autos

Exponen que el principio que inspira el orden de la responsabilidad civil extracontractual es el juicio normativo que consiste en “*imputar a una persona una obligación reparatoria en razón del daño que ha causado a otra persona*” (KELSEN, Hans, “Teoría Pura del Derecho”, Buenos Aires, Eudeba, 1960).

Para el caso sub-lite, sostienen, se cumplen cada uno de los presupuestos establecidos para la configuración de la responsabilidad civil extracontractual de la sociedad demandada, y concretamente, se configura la infracción a los deberes de cuidado, seguridad y vigilancia que corresponden a este tipo de empresas concesionarias, lo que implica un actuar negligente de parte de la demandada.

Conforme a lo expuesto, continúan, en la legislación civil nacional, para que se configure la responsabilidad civil extracontractual, es necesaria la concurrencia de los siguientes requisitos copulativos:

- a) La existencia de una acción u omisión por parte de él o los demandados;
- b) Que dicha acción u omisión haya sido realizada con culpa o negligencia (acto ilícito);
- c) Que producto de aquella acción u omisión, se hayan provocado daños al o los demandantes; y



Foja: 1

d) Que, entre la acción u omisión culpable realizada por los demandados y el daño ocasionado, exista una clara relación de causa a efecto.

En efecto, arguyen, los cuatro requisitos previamente señalados tienen pleno asidero en la doctrina y jurisprudencia chilena. Precisamente, un destacado autor nacional se refiere a ellos señalando que, para este modelo de responsabilidad civil, se deben reunir las siguientes condiciones: “i) Una acción libre de un sujeto capaz, ii) realizada con dolo o negligencia, iii) que el demandante haya sufrido un daño y iv) que entre la acción culpable y el daño exista una relación causal suficiente para que éste pueda ser objetivamente atribuido al hecho culpable del demandado.” (BARROS BOURIE, Enrique, “Tratado de Responsabilidad Extracontractual”, Primera Edición, año 2006, pág. 62).

A) *La existencia de una acción u omisión por parte de la empresa demandada*

En primer lugar, señalan, la responsabilidad civil extracontractual supone la existencia de una acción u omisión por parte de un sujeto o grupo de ellos, la cual, en el evento de provocar un daño a otro, queda sujeto a indemnización que puede reclamarse por la o las víctimas. Desde ya, cabe tener en consideración que el hecho dañoso no sólo se provoca por acciones (el hecho de “hacer” algo) sino que también por omisiones (la circunstancia de “no hacer” algo) que fue lo que precisamente lo que aconteció con la conducta desplegada por la demandada.

En efecto, refieren, la responsabilidad civil que se configura en el caso de marras se debe a la omisión por parte de la empresa concesionaria en cuanto a la no adopción de medidas que pudieran haber librado a nuestro representado de la trágica colisión donde se vio involucrado nuestro representado y las ya citadas personas heridas o fallecidas. Esto último queda en total evidencia, por el hecho que la demandada no realizó ningún tipo de acción conducente a evitar la concreción de la colisión vehicular, tales como instalar barreras de contención para haber evitado el referido “viraje en U” del vehículo conducido por José Manuel Martínez Muñoz, y a través de su Centro de Control Operativo (CCO), no activando ningún tipo de mensaje de alerta en las pantallas de múltiples pórticos por los cuales el vehículo de su representado alcanzó a transitar, o bien, reproducir mensajes de voz por medio de altoparlantes alertando a los intervinientes del lamentable suceso acerca del peligro inminente al que estaban expuestos. Es decir, si alguno de funcionarios de la sociedad demandada, hubiese sido mínimamente diligente habría detectado el incidente (ingreso de un vehículo por una salida y circulación del mismo en contra del sentido del tránsito), teniendo prácticamente 15 minutos para haber advertido de la situación a su representado.

Complementaria y adicionalmente a lo anterior, agrega la infracción a los deberes de cuidado, seguridad y vigilancia que corresponden a este tipo de empresas concesionarias, según lo indicado expresamente en el artículo 62 del Reglamento de la Ley de Concesiones, norma que prescribe: “*Daños a Terceros. 1.- La sociedad concesionaria deberá adoptar, durante la concesión, todas las medidas para evitar daños a terceros y al personal que trabaja en la obra. Igualmente deberá tomar todas las precauciones para evitar daños a la propiedad de terceros y al medio ambiente durante la concesión de la obra. 2.- La sociedad concesionaria será la única responsable de todo daño, de cualquier naturaleza, que con motivo de la ejecución de la obra y de su explotación se cause a terceros, al personal de la obra, a la propiedad de terceros o al medio ambiente, a menos que el daño sea exclusivamente imputable a medidas impuestas por el MOP después de la publicación del decreto supremo de adjudicación en el Diario Oficial*”.



**Foja: 1**

Este deber, sostienen, obliga a la concesionaria a ejecutar todas y cada una de las medidas de protección y resguardo correspondientes, a fin de evitar que se produzcan siniestros como aquél sufrido por su representado, lo que evidentemente en el caso de marras no ocurrió.

Finalmente, en relación a la capacidad de la sociedad demandada, indican, ésta se encuentra constituida bajo la figura jurídica de una sociedad anónima, persona jurídica de derecho privado, la que es legalmente capaz según los términos del artículo 2319 del Código Civil.

*B) Que la acción u omisión haya sido realizada con culpa o negligencia (acto ilícito)*

El segundo requisito de la responsabilidad civil extracontractual, indican, consiste en que la acción u omisión ejecutada haya sido realizada con culpa o negligencia por parte del agente que la comete. Es a partir de este requisito en virtud del cual se funda el elemento subjetivo que sirve de fundamento de la responsabilidad civil extracontractual. De esta forma, en razón de este elemento, surge lo que se conoce como el modelo de responsabilidad subjetiva.

En el caso de marras, señalan, queda de manifiesto que la omisión culposa por parte de la demandada deriva de haber sido totalmente contraria a los mínimos deberes de cuidado exigidos al concesionario según la normativa ya indicada.

Concretamente, arguyen, la negligencia se configura por la total pasividad y falta de respuesta que la demandada tuvo para, por un lado, impedir que un vehículo pudiera ingresar sin ninguna dificultad contra el normal sentido del tránsito, y lo más grave, que pudiera circular por prácticamente 15 minutos sin que existiera ninguna señal o aviso al respecto que hubiera podido alertar del inminente riesgo a su representado. A propósito de lo mismo, el Centro de Control Operativo (CCO) de la sociedad demandada, que – según se jacta en su página web-, “*cuenta con 187 cámaras de circuito cerrado de TV y sensores para monitorear en tiempo real secciones enteras de la autopista, pudiendo informar a los usuarios del estado de la circulación a través de carteles de mensajería variable; o bien reproduciendo mensajes de voz por medio de altoparlantes indicando a los usuarios las medidas y/o acciones a tomar en caso de incidente*” (<http://web.costaneranorte.cl/autopista/descripcion/>); no hizo absolutamente nada al respecto, existiendo tiempo de sobra para efectuar cualquier tipo de medidas.

Como agravante, recalcan que no obstante contar con toda la tecnología, recursos, personal especializado y que en el transcurso de largos 15 minutos para haber actuado, la demandada, no alertó ni emitió ningún tipo de mensaje de emergencia, lo anterior sin lugar a dudas habrían evitado o al menos disminuido considerablemente que se configurara el referido desenlace fatal.

*C) El daño*

Señalan que otro elemento necesario para que se configure la responsabilidad civil extracontractual corresponde al daño, mediante el cual la indemnización de perjuicios tiene como fin resarcir este efecto “*...de modo de compensar a la víctima del incumplimiento, el menoscabo y privación patrimonial que se sigue de la infracción de la conducta de vida*” (RODRIGUEZ GREZ, Pablo, ob. cit., pág. 215).

Conforme a lo anterior, exponen, el daño puede clasificarse en dos grandes grupos:

i) Patrimoniales: Son aquellos que afectan bienes que tienen un significado económico y que por tanto se traducen en una disminución del activo (daño emergente, el cual comprende la destrucción o deterioro de una cosa, de gastos en que la víctima



**Foja: 1**

debe incurrir o por cualquiera otra pérdida patrimonial), o porque el hecho del responsable ha impedido que el activo se incremente (lucro cesante).

Sobre este tipo de daños, refiere, y vinculándose al campo de la responsabilidad contractual el inciso primero del artículo 1556 establece: *“La indemnización de perjuicios comprende el daño emergente y el lucro cesante, ya provengan de no haberse cumplido la obligación, o de haberse cumplido imperfectamente, o de haberse retardado el incumplimiento.”*

ii) Extrapatrimoniales: El otro tipo de daño que tiene una gran relevancia para efectos de la reclamación de su indemnización son aquellos que importan la lesión de bienes de índole no patrimonial como el dolor, pesar, o molestia que sufre una persona en su sensibilidad física o en sus sentimientos, creencias o afectos. También se le conoce ampliamente como “daño moral”.

En el caso de marras, sostienen, el demandante y su núcleo familiar más cercano, han sufrido en carne propia estos tipos de daños debido al actuar negligente por parte de la demandada, y que, según lo explicado previamente, ameritan la obligación por parte de éstos de resarcirlos íntegramente a nuestra representada, los cuales se traducen en:

1. Daño emergente: Indica que está comprendido por los siguientes conceptos:

a.1) Hospitalización y operación en Clínica Santa María: Relatan que producto del grave accidente sufrido, su representado tuvo que hospitalizarse de urgencia en la Clínica Santa María de la Comuna de Providencia, entre los días 7 de febrero al 15 de marzo del año 2018, para efecto de tratar y operar las gravísimas lesiones sufridas, entre las que cuentan: Fracturas costales múltiples, Hemo-neumotorax Bileteral, Contusión pulmonar biletal, Trauma columna dorsal, Hematoma yuxtadural cervical, Fractura de apófisis espinosas de cuerpos vertebrales, y Derrame pleural derecho.

Señalan que el costo de estas intervenciones y de permanecer internado en la referida Clínica, así como los derivados de los tratamientos, servicios, exámenes, medicamentos y traslados hacia dicho establecimiento, ascienden al monto de \$74.616.066.

a.2) Pérdida total del vehículo: Producto de la colisión, señalan, el vehículo marca Peugeot, modelo 206 X Line 1.6, año 2008, P.P.U. BBPY-10, propiedad de su representado sufrió pérdida total, avaluando los daños en \$2.8000.000.

a.3) Gastos por medicamentos e insumos médicos: Sostienen que producto de las referidas lesiones y politraumatismos sufridos, que implicaran que don Felipe Pérez quede en un estado parapléjico de por vida, su representado ha debido incurrir en los siguientes gastos: inyecciones anticoagulantes (costo unitario \$40.000), arriendo de cama clínica, sesiones de kinesiología e implementos varios (colchón anti-escaras, cojines) remodelación de la vivienda de Felipe Andrés Pérez Espinosa para efectos de que este se adapte a los necesidades de una persona con su discapacidad física, monta carga, y generador, ascendientes a la suma de \$13.540.000.

b) Daño emergente futuro: Como se ha indicado, reiteran, producto del grave accidente sufrido su representado resultó parapléjico, es decir, con la parte inferior del cuerpo totalmente paralizada y con una serie de problemas colaterales. Producto de lo mismo, continúan, y aunque resulta imposible saberlo con exactitud, existirán innumerables gastos que tendrán lugar después de deducida la demanda, por concepto de tratamientos médicos y medicamentos. Sin perjuicio de que detalle de esto último se especificará y acreditará en la instancia procesal correspondiente, indican que dentro de los gastos que se deberán incurrir con una razonable certeza se encuentran: tratamientos



**Foja: 1**

médicos y kinesiológicos, hospitalizaciones por posibles crisis, controles médicos y medicamentos para atenuar el dolor.

En consecuencia, arguyen, considerando que don Felipe Andrés Pérez Espinosa, tiene actualmente 28 años de edad y que el promedio de la esperanza de vida de una persona es actualmente de 85 años; estará obligado a tener con mayor o menor regularidad todos ya referidos gastos (y otros que pudieran aparecer) por un período aproximado de 57 años, ascendiendo entonces este daño a la suma de \$423.600.000.

c) Luco cesante: En relación a este ítem, indican que antes de la referida colisión, su representado se desempeñaba como conductor de la empresa Uber, mientras buscaba un trabajo definitivo como chef o cocinero, profesión que pretendía ejercer luego de haber egresado el año 2016 de la carrera Administración Gastronómica Internacional en el Instituto Inacap. Por su referido trabajo como conductor percibía mensualmente ingresos líquidos promedios de \$500.000.

A raíz de todo el tiempo que tuvo que estar hospitalizado, y en reposo absoluto post operatorio, comentan, don Felipe Andrés Pérez Espinosa se vio totalmente imposibilitado de volver a trabajar. En razón de lo anterior, ha estado sin recibir salario o remuneración alguna desde el día 07 de febrero de 2018, hasta la fecha de presentación de la demanda de autos.

En razón de las graves lesiones sufridas, sostienen, su representado acaba de comenzar la primera fase de su proceso de rehabilitación, pero, aunque esta resultara exitosa, es completamente incierta la fecha en que don Felipe podrá volver a desempeñar algún empleo remunerado. Suman a lo anterior que, atentitas las particularidades de la carrera que estudió y pretendía ejercer –donde se exige tener velocidad y gran movilidad física- es prácticamente imposible que pueda desempeñarse como Chef o ayudante de cocina; debiendo necesariamente partir de cero: estudiar otra carrera para ejercer o aprender un nuevo oficio.

En consecuencia, concluyen que a la fecha, el accidente le ha reportado pérdidas de ingresos por aproximadamente \$1.500.000; al mismo tiempo que, haciendo un cálculo totalmente conservador, es razonable esperar que no estará en condiciones de desempeñar ningún nuevo oficio en al menos 48 meses, fecha en que podría terminar una nueva carrera, ascendiendo entonces este daño a \$24.000.000.

Finalmente, indican que por este concepto, también se ha visto gravemente perjudicada doña Elizabeth Adriana Espinosa Campos, madre de Felipe Andrés Pérez Espinosa, quien producto del delicadísimo estado de salud de su hijo y de la total relación de dependencia que este último presenta hasta el momento, ha tenido que dejar de desempeñar su trabajo remunerado como contadora, en pos de cuidar y atender a Felipe por el plazo de al menos 4 meses, dejando de percibir ingresos por \$800.000 mensuales. En razón de lo anterior, calculamos este daño en \$3.200.000.

2. Daño moral: En este ámbito, sostienen, nuestra legislación contempla el resarcimiento de este tipo de perjuicio, el cual representa la lesión de bienes de índole no patrimonial como el dolor, pesar o molestia que sufre una persona en su sensibilidad física o en sus sentimientos, creencias o afectos, tanto para la víctima directa como para sus familiares.

El resarcimiento del perjuicio moral o extrapatrimonial no admite hoy discusiones, arguyen, teniendo incluso asidero constitucional, por cuanto la Carta Fundamental asegura a todas las personas en su art. 19 N°1 su integridad física y psíquica, la cual se ve vulnerada por un hecho con las consecuencias anotadas anteriormente.



**Foja: 1**

De esta manera, indican, innegable es que las gravísimas lesiones sufridas por Felipe Andrés Pérez Espinosa, en las referidas circunstancias, le han ocasionado un profundo y permanente dolor, sufrimiento, frustración y alteración de las condiciones normales de vida, constitutivos de daño moral, tanto a él, como a su madre (la demandante doña Elizabeth Adriana Espinosa Campos), su abuelo (el demandante don Luis Humberto Espinosa Pinto), su padre (el demandante don José Agustín Pérez Mellado), su hermana (la demandante doña Sofía Elizabeth Pérez Espinosa), su abuela (la demandante doña Catalina de Lourdes Campos Moraga) y su tía materna (la demandante doña Lorena Espinosa Campos), personas quienes representan su núcleo familiar más cercano y directo.

En efecto, continúan, el daño moral que reclaman los familiares recién citados, proviene de aquél denominado por *“repercusión”* o *“rebote”*, ya que aquí demandan indemnización, también, sujetos agravados de esa naturaleza jurídica.

En la doctrina se distingue, exponen, en esta materia, en cuanto a la naturaleza y origen del daño causado, entre el daño denominado *“directo”* o *“principal”* y el daño por *“repercusión”* o *“rebote”*. El daño por *“repercusión”* o *“rebote”* se puede definir como el que nace a consecuencia del perjuicio provocado a una víctima inicial de un hecho ilícito y que afecta a personas diversas del sujeto inmediatamente perjudicado (Elorriaga de Bonis, *“Del daño por repercusión o rebote”*, Revista Chilena de Derecho, Vol. 26. N°2, Pág. 369, Año 1999, Sección Estudios). A contrario argumento, quien sufre un daño *“directo”* es quien experimenta de manera inmediata y en su cuerpo, los efectos del ilícito civil, para el caso que nos ocupa: don Felipe Pérez Espinoza.

En cuanto al daño por *“repercusión”* o *“rebote”*, indican, se presenta y plantea principalmente en que junto al obvio perjuicio que sufre el directamente lesionado, acontece que los otros sujetos que dependen de él o que con él se relacionan, se ven perjudicado moral o patrimonialmente al mismo tiempo: *“...en rigor, estos sujetos no son víctimas inmediatas del hecho ilícito ya que es de entera evidencia que el impacto esencial del suceso lesivo recayó sobre él personalmente lesionado. Sin embargo, a pesar de no haber sido afectados en su persona física es de igual evidencia que ellos surgen un perjuicio a consecuencia del siniestro al verse alcanzados en sus sentimientos, en su subsistencia o por los gastos que deben incurrir derivado de los daños de la víctima inicial”* (Ibidem).

En el caso de marras, sostienen, estamos en presencia de las seis víctimas por rebote previamente individualizada, por lo que, adhiriéndose a la de la víctima directa existen siete acciones, ambas derivadas de un solo hecho dañoso.

Señalan que un problema a dilucidar en este tipo de daño, es el determinar quiénes son los directamente afectados por el hecho dañoso por cuanto podría elaborarse una cadena interminable de titulares de la acción indemnizatoria. 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”* y el de *“interés legítimo lesionado”*.

Bajo el primero de los aludidos principios, indican, el daño debe ser cierto, real y efectivo, y, por lo tanto, solo podrán reclamar indemnización aquellos que hubiesen sufrido por el ilícito un daño que reúna copulativamente los tres requisitos precedentemente señalados. Y por el principio del *“interés legítimo lesionado”*, debe tratarse de un interés conforme o afín a la moral y a las buenas costumbres, excluyéndose cualquier tipo de situaciones ilícitas o inmorales.

Determinado de manera abstracta quienes pueden ejercer la acción en comento, continúa, queda especificar quiénes, en definitiva, son los llamados a ejercerla. Para ello



**Foja: 1**

se debe separar el daño patrimonial del extra patrimonial, esto es, quienes fueron dañados en su esfera patrimonial y quienes en el ámbito espiritual o moral.

La ventaja de ejercer esta acción por “rebote”, arguyen, radica en 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.

Todo lo anterior, sostienen, no excluye la coexistencia del daño “principal” y del causado por “rebote”, lo que se traduce en que ambos deben y pueden ser indemnizados por los agentes que concurren y causaron el perjuicio.

Refieren que don Felipe Andrés Pérez Espinosa es una persona amada profundamente por su referido núcleo familiar, joven y que gozaba de buena salud por lo que era del todo esperable que tuviera un gran futuro por delante. En consecuencia, nada hacía pensar que se produciría un accidente de estas magnitudes, que terminaría dejándolo parapléjico; lo que hace aún más doloroso el gravísimo problema que lo afecta.

Conforme al padecimiento de dolor, menoscabo y detrimento físico y emocional que don Felipe Andrés Pérez Espinosa ha tenido que soportar junto a su núcleo familiar más cercano, producto de la conducta negligente de la demandada, concluyen, se avalúa en la suma de \$300.000.000 el daño moral sufrido por don Felipe Andrés Pérez Espinosa y en \$200.000.000 el daño moral sufrido por cada uno de los integrantes de su núcleo familiar más cercano: los demandantes doña Elizabeth Adriana Espinosa Campos, don Luis Humberto Espinosa Pinto, don José Agustín Pérez Mellado, doña Sofía Elizabeth Pérez Espinosa, doña Catalina de Lourdes Campos Moraga y doña Lorena Espinosa Campos; totalizando la suma de \$1.500.000.000.

4. Suma total solicitada

De acuerdo a lo expuesto, y considerando todos los conceptos reclamados anteriormente, detallados por los perjuicios sufridos por la víctima directa, conforme a la omisión negligente de las demandadas, solicitan, a modo de reparación económica, la suma de \$2.041.756.066.

Por todo lo anterior, solicitan se tenga por interpuesta demanda civil de indemnización de perjuicios por responsabilidad civil extracontractual en procedimiento ordinario de mayor cuantía, en contra de la demandada ya individualizada, y en definitiva, hacer lugar a ella y condenar a la demandada a la suma total de \$2.041.756.066, de acuerdo al desglose por los conceptos reclamados previamente, o de aquél monto que se determine conforme al mérito probatorio del proceso, más reajustes según la variación de la Unidad de Fomento experimentada entre la fecha del infortunio, o aquella que se determine, y la fecha del pago efectivo, e intereses legales correspondientes sobre el capital reajustado que se devengue a contar de la notificación de la demanda, con costas.

**En subsidio**, interponen demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad civil contractual en contra de la demandada, ya individualizada.

Dan por enteramente reproducidos los hechos y las peticiones concretas expuestas en la demanda principal, modificando únicamente los siguientes fundamentos de derecho que pasan a exponer.

En efecto, refieren, para el caso que se considere, por cualquiera razón, que entre Felipe Andrés Pérez Espinosa y Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A. existió un contrato por la utilización como usuario de la Concesión Internacional Sistema Oriente-Poniente, demandan entonces subsidiariamente conforme a las normas de la



**Foja: 1**

responsabilidad contractual haciendo presente, al efecto, que los perjuicios son los mismos en todas las hipótesis de responsabilidad civil extracontractual señaladas en lo principal de la presentación.

En esta hipótesis subsidiaria, expone, demandan derechamente los perjuicios de conformidad a lo dispuesto en el artículo 1553 del Código Civil, pues, la obligación incumplida por la demandada sería de hacer: la obligación de explotar y mantener la concesión en condiciones de seguridad para los usuarios.

Además, indican, la ocurrencia de un accidente como el que motiva este pleito permite deducir culpa pues pone de manifiesto un fracaso de las medidas que al respecto adoptó la concesionaria. O no se adoptaron las medidas necesarias, o las que se pusieron no fueron eficaces.

Y, en todo caso, agregan, como se trata de una cuestión de orden contractual, el incumplimiento de esta obligación se presume culpable por la sola ocurrencia del accidente materia de este pleito, al aplicarse a su respecto la regla contenida en el inciso 3º del art. 1547 del Código Civil; por ende, será de carga de la demandada el comprobar la justificación de su conducta y de justificar la causal de irresponsabilidad que invoque en su favor. Y ello sin perjuicio de estimarse que esta obligación de seguridad o deber de protección es una obligación de resultado.

Por tanto, solicitan se tenga por interpuesta demanda civil de indemnización de perjuicios por responsabilidad civil extracontractual en procedimiento ordinario de mayor cuantía, en contra de la demandada ya individualizada, y en definitiva, hacer lugar a ella y condenar a la demandada a la suma total de \$2.041.756.066, de acuerdo al desglose por los conceptos reclamados previamente, o de aquél monto que se determine conforme al mérito probatorio del proceso, más reajustes según la variación de la Unidad de Fomento experimentada entre la fecha del infortunio, o aquella que se determine, y la fecha del pago efectivo, e intereses legales correspondientes sobre el capital reajustado que se devengue a contar de la notificación de la demanda, con costas.

**DÉCIMO:** Que comparece don Marcelo Simian Tascón, abogado, en representación del demandado, a contestar la demanda de autos, solicitando su rechazo, y en subsidio, solicita se rebaje la pretensión del demandante por lo excesivo de su monto.

**I. Los hechos**

Señala que todos los hechos que no aparezcan expresamente reconocidos por su parte deben ser tenidos por expresamente negados, objetados y contradichos en el presente proceso.

**I. Circunstancia del accidente**

Expone que es un hecho que su parte reconoce y no controvierte, que en la madrugada del día 07 de febrero de 2018 se produjo una colisión de tránsito cuando un vehículo conducido por don Felipe Pérez Espinoza circulaba por la concesión vial denominada “Costanera Norte” a la altura del km 23,500, fue impactado frontalmente por otro vehículo que era guiado contra el sentido de tránsito por José Manuel Martínez Muñoz.

Es así, continúa, como el conductor Sr. Martínez ingresó a la vía “Costanera Norte”, en su intersección con la Ruta 68 (km 34,400), no por un acceso habilitado para tales efectos, sino que por una salida, razón por la cual sus desplazamientos fueron contra el tránsito en el tramo que va desde ese punto hasta el sector del km. 23,500. En efecto, tanto al ingreso como durante el trayecto, el conductor Sr. Martínez omitió



**Foja: 1**

abundante señalización, como se acreditará en la etapa procesal respectiva, que advertía claramente de la irregularidad de su maniobra y de sus desplazamientos.

Luego, indica, una vez dentro de la vías, es evidente que no existen señales pensadas para personas que van contra el sentido de tránsito. Tanto los carteles estáticos como las pantallas de información dinámica están ubicadas de manera que sean vistas por las personas que circulan en correcto sentido. Pero advertencia existe. Existen sobre el pavimento enormes flechas que marcan el correcto sentido y dirección de tránsito, que fueron omitidas y descartadas por el conductor Sr. Martínez, quien terminó su loca carrera contra el auto del demandante Sr. Felipe Pérez Espinoza.

2. Imputaciones que contiene la demanda

Refiere que la demanda de autos imputa a la demandada Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A. una responsabilidad por no haber evitado que el conductor Sr. Martínez ingresara a la vía contra el sentido de tránsito y por no haber evitado en definitiva la ocurrencia del accidente. Se imputa también la inexistencia o deficiencia en la señalización.

3. Sobre la señalización

La señalización, indica, tanto en el punto de entrada del conductor Sr. Martínez como durante su trayecto, es y fue absolutamente visible y de acuerdo a toda la normativa legal y reglamentaria. La señalización existía, de acuerdo a los colores, formas y dimensiones legales y reglamentarios y advertían claramente que por el lugar donde ingresó el Sr. Martínez no se podía circular. Asimismo, durante su trayecto dentro de Costanera Norte enfrentó flechas pintadas sobre el pavimento que ineludiblemente debieron ser advertidas por él, quien las ignoró.

Su representada no es responsable, sostiene, en cuanto a su diseño (de los carteles), de la señalización en la ruta, ni en las calles circundantes ni en los accesos o salidas, del momento que la señalización su colocación o ubicación, está expresamente regulado en el artículo 93 y siguientes de la Ley de Tránsito.

Y aun así, destaca que la señalización existía, era legal y reglamentaria, bien colocada, perfectamente visible. Fue el conductor Sr. Martínez quien hizo caso omiso de ella y le hizo cometer un grosero error de conducción con las consecuencias ya sabidas, al punto de costarle la propia vida.

Afirma que el único responsable es el conductor Sr. Martínez, tal y como la propia parte demandante reconoce de manera expresa y explícita en su demanda.

4. Consideraciones fácticas

Indica que la simple lógica y el sentido común nos indican que no hay ningún sistema de seguridad que funcione cuando aparece alguien dispuesto a trasgredir las normas más elementales, como lo es por ejemplo, conducir un vehículo en contra del sentido del tránsito.

Sostiene que lo cierto es que el día martes 07 de febrero de 2018, el Sr. Martínez ingresó a la autopista a las 04:22 horas, en contra del sentido del tránsito. Minutos después, a las 04:27 horas, la Patrulla N°6 de su representada, operada por el Sr. Daniel Sepúlveda Riquelme, mientras se encontraba en patrullaje preventivo en el sector "Ventisquero", constató el paso de un vehículo a gran velocidad, en contra del sentido del tránsito, por el eje "Costanera Norte" desde el poniente hacia el oriente. Junto con reportar de inmediato la situación al Centro de Control Operativo, dicho móvil encendió de inmediato sus sirenas y balizas y utilizó su altavoz portátil para advertir reiteradamente al conductor que transitaba en contra del sentido de tránsito.



**Foja: 1**

En este sentido, continúa, a las 04:27 se registrada reporte del patrullero Sr. Sepúlveda en el Centro de Control Operativo de su representada. Al mismo tiempo, el patrullero Sr. Sepúlveda se puso en marcha con el fin de dar alcance al vehículo infractor, retornando por el enlace de Américo Vespucio con la intención de alcanzarlo por la calzada sur.

Señala que en el Centro de Control Operativo, se encontraba presencia de Carabineros de Chile, en la persona del Cabo Primero Miguel Araya, quien procedió a dar aviso a Carabineros mediante sistema CENCO, para activar procedimiento policial de control e interceptación.

No obstante, relata, habiéndose despachado unidades policiales por parte del Cabo Miguel Araya, alrededor de 4 minutos después de haberse identificado la situación, a la altura del km. 23,500, por la calzada norte, se produjo la colisión que afectó al vehículo marca Daewoo Modelo Espero, color Blanco, Placa patente RU-8805, que circulaba contra el sentido del tránsito, y que impactó frontalmente al vehículo marca Peugeot Modelo 206 color Burdeos, placa patente BBPY-10.

El patrullero Sr. Sepúlveda, refiere, informó de inmediato al Centro del Control Operativo sobre esta colisión frontal, para activar el “Protocolo ABC” (“Ambulancia, Bomberos, Carabineros”), y retornando por el enlace Dorsal enfrentó directamente la situación del accidente, constando en total a 8 personas afectadas, procediendo a asegurar el lugar, aislándolo con conos. Los vehículos quedaron detenidos entre la posta izquierda y la pista central.

Refiere que, casi de inmediato arribaron ambulancia, unidad de rescate y supervisor de Terreno de Costanera Norte, y se procedió a atender a los lesionados, arribando luego personal de Carabineros, 2 compañías de bomberos y 4 ambulancias adicionales del SAMU, que tomaron el control de la situación y se hicieron cargo del procedimiento conforme el “*Protocolo ABC*”.

Finalmente se constataron dos personas fallecidas, a saber: El conductor del vehículo Daewoo, Sr. Juan Manuel Martínez Muñoz; y el copiloto del vehículo Peugeot, Sr. Jaejun Lee, de nacionalidad coreana.

Asimismo, agrega, hubo 6 personas con lesiones graves, a saber: Angelina Rodríguez, menor de edad, pasajera del vehículo Daewoo; Sra. Rocío Castillo Sebastián, pasajera del vehículo Daewoo; Sr. Chong Wong, de nacionalidad coreano, pasajero del vehículo Peugeot; Sr. Seul Park Tsiyen, de nacionalidad coreano, pasajero del vehículo Peugeot; Sr. Aleuny Lee, de nacionalidad coreano, pasajero del vehículo Peugeot; y, Sr. Felipe Pérez Espinoza, conductor del vehículo Peugeot y demandante en estos autos. Todos estos lesionados fueron asistidos y trasladados a centro asistencial por ambulancias de la concesionaria y de SAMU.

Sostiene que se hizo presente en el lugar el Servicio Médico Legal y personal del SIAT de Carabineros, dependiente de la 7ma. Comisaría de Renca a cargo del Cabo Primero Mario Núñez Núñez, quien adoptó el procedimiento, realizando cierre de la calzada entre las 05:07 horas y las 07:30 horas.

Inserta una gráfica que ilustra ubicaciones y tiempos de los vehículos involucrados en el accidente de marras.

4.1 En cuanto a que su representada no habría ejercido labores de policía

Expone que, de conformidad a lo establecido en el artículo 4° de la Ley N°18.290, de Tránsito, su representada no puede hacerse cargo ni responsable de las infracciones de tránsito y de los ilícitos en general que se cometan por particulares dentro de ella. Ello es del todo improcedente, ilógico y carente de sentido. Si ello fuere



**Foja: 1**

así, el Estado y las Municipalidades serían responsables de todas las infracciones de tránsito que se cometan en las calles, o de los delitos (homicidios, robos, asaltos, etc.), que se cometan por los particulares que habitan dentro de dicho estado o de dicha municipalidad.

A mayor abundamiento, indica, el artículo 4° de la Ley de Tránsito, señalado en el párrafo primero establece: *“Carabineros de Chile y los Inspectores Fiscales y Municipales serán los encargados de supervigilar el cumplimiento de las disposiciones a las que se refiérela presente ley, sus reglamentos y las de transporte y tránsito terrestre que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o las Municipalidades , debiendo denunciar, al Juzgado que corresponda, las infracciones o contravenciones que se cometan.(...)”*. En ese sentido, el Estado es quien detenta las potestades de orden y de policía, de las cuales su representada carece.

Sostiene que la demandada no tiene facultades de policía para reprimir o controlar la comisión in situ de un ilícito. Ello le pertenece a Carabineros de Chile conforme las normas de los artículos 101 y siguientes de la Constitución Política de la República de Chile. En efecto, su representada ni siquiera puede controlar el tránsito, el cual le corresponde por esencia a Carabineros, que de hecho, contaba con personal de turno in situ, en el Centro de Control Operativo, en la persona del Cabro Primero Sr. Miguel Araya. En este sentido, su representada presta una labor de apoyo a Carabineros en lo tocante al control de tránsito, pero no tiene la potestad de controlarlo por sí misma.

Otro tanto ocurre con emergencias que involucren la necesidad de recurrir a ambulancias y/o bomberos, refiere. Su representada apoya y coordina que estos realizan, pero no puede intervenir, sino que sólo apoyar. Así, su representada está compelida a cumplir con el denominado *“Protocolo ABC”*, que regula las labores de A (Ambulancias), B (Bomberos) y C (Carabineros).

Reitera que la demandada no puede detener un vehículo en circulación; no puede contar con un dispositivo de detención de personas. Afirma que su representada no es policía ni tiene atribuciones de policía; carece de atribuciones para detener un vehículo o detener a una persona, aun cometiendo una infracción de tránsito flagrante.

Por último, expone, la demanda hace caudal y aspaviento sobre la existencia de un Centro de Control Operativo en dependencias de su representada, desde donde se monitorea en forma remota el funcionamiento y tránsito de la ruta. Pues bien, tal y como se acreditará en la oportunidad procesal correspondiente, al momento de los hechos había presencia de Carabineros de Chile en dicho Centro de Control Operativo, y fue precisamente Carabineros de Chile presente en el lugar, quien activó el protocolo de emergencia una vez detectada el tránsito irregular de un vehículo en contra del sentido del tránsito.

4.2 En cuanto a la transmisión de la situación por radioemisoras

Refiere que en la demanda se leen tendenciosos párrafos, con un relato distorsionado de la realidad. Entiende que la demandante no tergiversaría conscientemente los hechos, sino que incurriría en errores (graves por cierto), cuando por ejemplo señala: *“cabe destacar que existieron diversas radioemisoras que, informadas acerca de tan irregular y peligrosa situación, informaron en tiempo real que un vehículo venía transitando por un largo trayecto contra el normal sentido del tránsito, cuestión que la sociedad demandada sólo se dio por aludida e informó luego de consumada la colisión”*. Puesto así, indica, la demandante plantea que su representada se habría enterado de los hechos de este juicio “por la prensa”, pero ello ciertamente no es así.



**Foja: 1**

En efecto, agrega que, a las 04:31 el locutor de Radio Bio Bio leyó un twitter al aire, donde daba cuenta de la situación que se estaba produciendo en “Costanera Norte” por el hecho que un vehículo estaba circulando a gran velocidad y contra el sentido del tránsito. En esos momentos, el Centro de Control Operativo ya había reportado la situación a CENCO de Carabineros a través del Cabo Primero Sr. Miguel Araya y se estaba desplegando procedimiento policial al respecto. Luego, a las 04:33 el locutor de radio Bio Bio lanza al aire la noticia de haber ocurrido el choque a través del llamado de un auditor que se identificó como “Ricardo”, quien relató en vivo acerca del arribo inmediato de los vehículos y personal de asistencia, en forma inmediata. Sostiene que todo lo anterior será acreditado mediante los correspondientes registros, en la oportunidad procesal correspondiente, descartándose los distorsionados asertos de la demandante.

4.3 En cuanto al Centro de Control Operativo (CCO)

Respecto a la afirmación de la demandada de que el CCO habría sido inoperante en los hechos de autos, indica que ello es falso de falsedad absoluta.

Tal y como se ha relatado, sostiene, su representada tiene un sistema integral de vigilancia, que no pasa sólo por la observación mediante cámaras del CCO, sino que también por la observación in situ mediante patrullas. Justamente en este caso, la situación fue advertida por un patrullero, quien reportó al CCO, donde se encontraba el Cabo Primero Sr. Miguel Araya, quien a su vez activó procedimiento policial a través del sistema CENCO de Carabineros de Chile.

Indica que la demandante hace especulaciones que deberá probar de manera fehaciente e indubitada.

5. Posición de su representada

5.1 Descripción del proyecto vial

Expone que, de conformidad al Decreto Supremo N°375 de fecha 24 de Febrero de 2000, el Ministerio de Obras Públicas (MOP) adjudicó a la Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A., el proyecto “*Concesión Internacional Sistema Oriente – Poniente. Costanera Norte*”, el cual consistía en la construcción de la primera autopista urbana en la Región Metropolitana. La “Concesión Internacional Sistema Oriente Poniente” es un camino público nacional urbano, ubicada en la ciudad de Santiago, Región Metropolitana.

La Concesión Internacional Sistema Oriente – Poniente, continúa, está constituida por dos ejes viales, a saber, “Eje Oriente – Poniente” y “Eje Kennedy”, ambos integrantes de la red vial estructurante del Plan Regulador Metropolitano de Santiago, de manera tal que su trazado atraviesa las comunas de Lo Barnechea, Las Condes, Vitacura, Providencia, Recoleta, Santiago, Independencia, Quinta Normal, Renca, Cerro Navia y Pudahuel.

Atendido la importancia y complejidad de las obras, señala, la sociedad concesionaria debe operar dando estricto cumplimiento a las Bases de Licitación correspondientes y recibiendo una fiscalización periódica por parte del Ministerio de Obras Públicas, quienes fueron en definitiva quienes autorizaron la construcción del proyecto y sus respectivos planos.

Actualmente, indica, la autopista se encuentra en plena operación, y continúa recibiendo una estricta fiscalización por parte del Ministerio de Obras Públicas, sin perjuicio de los estrictos controles que en materia de seguridad realiza personal de la propia concesionaria, los cuales tienen por objetivo primordial mantener el estado de las vías y su señalización en perfectas condiciones.



Foja: 1

5.2 Comentarios generales respecto de las obras, diseño, ejecución, fiscalización y aprobación fiscal

Al respecto realiza los siguientes comentarios generales:

- Los proyectos de ingeniería de las obras han sido autorizados y/o aprobados por el Ministerio de Obras Públicas (MOP).

- Las obras se encuentran normadas y dispuestas por las bases técnicas de licitación del MOP.

- Previo al inicio de la construcción de la obra se realizó un estudio de impacto ambiental, con el objeto de proteger y preservar el medio ambiente y su entorno.

- Las obras son ejecutadas por la concesionaria en cumplimiento del contrato de concesión del MOP, y por ende en cumplimiento con la política ambiental del mismo ministerio.

- Las mismas son objeto de fiscalización durante la construcción, y sometidas a exhaustivos controles durante y antes de su aprobación.

- La autopista durante su funcionamiento es sometida a periódicos y estrictos controles por parte de inspectores fiscales del Ministerio de Obras Públicas, con el objeto de fiscalizar que se mantengan en perfectas condiciones tanto las vías como la señalética de la misma.

- La autopista cuenta con modernos sistemas de seguridad vial y de gestión de tráfico que permiten una circulación segura y comfortable.

- La propia concesionaria cuenta con personal destinado únicamente a monitorear el estado de la autopista, con la finalidad de mantenerla en un óptimo estado.

5.3 Cuestión esencial: Se trata de una obra pública

Para entender los hechos y el derecho aplicable, señala, con sus debidos estándares de cuidado requeridos, es fundamental precisar y dejar asentado como primera y esencial cuestión que la vía “Costanera Norte” es una Obra Pública por concesión, lo cual significa e implica que se trata de una obra cuya ejecución, reparación, conservación y explotación se ha realizado y se realizará por el sistema establecido en el artículo 87 del DFL MOP N°850 de 1997 y La Ley de Concesiones.

Expone que el proyecto “Concesión Internacional Sistema Oriente – Poniente” fue debidamente licitado y adjudicado a su representada en virtud del Decreto Supremo N°375 de fecha 24 de Febrero de 2000 del Ministerio de Obras Públicas (MOP).

Sostiene que es necesario tener claro lo anterior, ya que la demandante se confunde al señalar que se trata de una autopista privada, y le exige a su representada comportamientos que no le corresponden. En efecto, lo cierto es que la vía “Costanera Norte” es un bien nacional de uso público, de aquellos cuyo dominio pertenece a la nación toda y su uso a todos los habitantes de la misma (artículo 589 del Código Civil), y como tal la Concesión Internacional Sistema Oriente Poniente es un camino público nacional urbano. Lo anterior presenta especial importancia al delimitar y fijar los derechos, responsabilidades y obligaciones de la sociedad concesionaria en la obra en cuestión.

Conforme lo antes expuesto, señala que:

- En su calidad de concesionaria, su representada dio estricto y cabal cumplimiento al contrato de concesión que la rige, tanto en su etapa de construcción



**Foja: 1**

como en su etapa de explotación. Circunstancia por cierto será debidamente acreditada en autos.

- En su calidad de concesionaria, su representada no puede realizar obras de manera unilateral, ya que cualquier obra debe ser aprobada previamente por el MOP; en este sentido, la responsabilidad de la concesionaria se agota al cumplir las obligaciones de debida diligencia y cuidado emanadas del contrato de concesión con el MOP y sus modificaciones. Circunstancia que por cierto, será debidamente acreditada en autos.

- El MOP fiscaliza el correcto funcionamiento y cumplimiento del contrato de concesión, en todo lo que dice relación con su ejecución, conservación y explotación. Circunstancia que por cierto, será debidamente acreditada en autos.

- En el lugar específico donde ocurrió este accidente, las Bases de Licitación (en adelante, BALI) establecían condiciones materiales que fueron debidamente cumplidas e implementadas por su representada. Circunstancia que por cierto, será debidamente acreditada en autos.

- Su representada dio estricto cumplimiento a lo establecido en las BALI, en el sentido de responder ante la ocurrencia del accidente, dentro de los 15 minutos que estipulados para este tipo de situaciones de emergencia según se dispone en el numeral 2.5.3.16 de dicho instrumento.

- De esta manera, su representada sólo puede ser juzgada sobre la base del cumplimiento o incumplimiento de un estándar de diligencia y cuidado, que está dado y determinado por el contrato de concesión, las BALI y las demás normas aplicables al respecto. Circunstancia que por cierto, será debidamente acreditada en autos.

- La causa del accidente se encuentra en la conducta de un tercero, en concreto, el conductor Sr. Juan Manuel Martínez Muñoz, que imprudente y negligentemente, condujo su vehículo contra el sentido del tránsito, contrariando la señalización y las advertencias de patrullero, de manera tal de provocar una colisión frontal con otro vehículo con fatales consecuencias.

- Por lo demás, la responsabilidad de don Juan Manuel Martínez Muñoz fue expresamente reconocida en la demanda de autos.

- Asimismo, la responsabilidad de don Juan Manuel Martínez Muñoz fue expresamente establecida por el SIAT de Carabineros de Chile, tal y como reconoce explícitamente la demanda de autos.

- La acción de un tercero como el Sr. Martínez Muñoz constituye una eximente de responsabilidad, y además configura la excepción de falta de legitimación pasiva.

- La concesionaria además de no poder realizar, sin aprobación del MOP, obras adicionales a las establecidas en las BALI, tampoco puede tomar medidas respecto de personas como el señor Martínez Muñoz, ya que la concesionaria es un ente privado que carece de facultades de policía. Dicha labor le corresponde por ley a Carabineros de Chile. Circunstancia que por cierto, será debidamente acreditada en autos.

**6. Otras consideraciones**

Sostiene que es un hecho que no existe ningún sistema de seguridad, y no existe ningún mecanismo de control, que sea suficiente cuando aparece alguien dispuesto a trasgredir las normas más elementales. En este caso, es irrefutable que la negligente e imprudente conducta desplegada por el conductor Sr. Juan Manuel Martínez Muñoz es la única causa basal y directa, que explica el accidente de autos y sus fatales consecuencias.



Foja: 1

## II. Alegaciones y/o defensas

### 1. De la responsabilidad civil extracontractual en general

La responsabilidad extracontractual, expone, se sustenta en la vulneración de genéricos deberes de cuidado, que se subsumen en el principio general del derecho del *neminem laedere*, o el imperativo jurídico de no dañar a otros. Esta responsabilidad es siempre subjetiva, pues atiende a los elementos de dolo o culpa para configurar un delito o un cuasidelito civil, en su caso.

Entre las normas de los delitos y cuasidelitos de nuestro Código Civil, señala, no se contiene ninguna definición especial de culpa, por lo que es aplicable a este respecto la definición del artículo 44 del Código Civil. Doctrinariamente, suele definirse la culpa como la *“omisión de la diligencia a que se estaba jurídicamente obligado”* (Orlando Tapia Suárez, De la responsabilidad civil en general y de la responsabilidad delictual entre los contratantes, Escuela Tipográfica Salesiana, Concepción, 1941, pág. 132), o también como *“la falta de aquella diligencia o cuidado que los hombres prudentes emplean ordinariamente en sus actos y negocios propios”* (Arturo Alessandri Rodríguez, *De la Responsabilidad Extracontractual en el Derecho Civil chileno*, Imprenta Universitaria, Santiago, 1943, N°123, pág. 172).

Cuando hablamos de culpa extracontractual, indica, *“suponemos que el sujeto no quiso causar el daño, pero actuó ilícitamente al no observar en su comportamiento el cuidado debido que le hubiera permitido evitar la lesión”* (Hernán Corral Talciani, *Lecciones de responsabilidad civil extracontractual*, Ed. Jurídica de Chile, Santiago, 1ª Edición, 2003, pág. 211). Es por ello que la culpa siempre deberá ser contrastada con un deber de cuidado exigible de acuerdo al caso concreto.

Por su parte, refiere, la Corte Suprema ha fallado que la culpa es un *“concepto jurídico, caracterizado en todo caso – ya se trate de culpa civil (delictual o cuasidelictual) o penal – por la falta de cuidado o diligencia, imprudencia o descuido que produce un daño, sin intención de causarlo”*. Esta misma sentencia señala además, que *“la culpa, es una materia esencialmente de carácter jurídico, puesto que tiene un significado técnico y preciso que le atribuye la ley; por consiguiente, su apreciación cae de lleno bajo el control de la Corte de Casación”* (Corte Suprema, sentencia de fecha 7 de abril de 1958, en RDJ, Tomo LV, sec. 1ª, pág. 35).

A la vez, agrega, jurisprudencialmente se ha fallado que: *“Se incurre en culpa si se actúa sin diligencia, esto es, sin atención, en forma displicente, descuidada o imprudente, infringiéndose el deber de cuidado y de evitación del resultado de la figura incriminada. La culpa tiene una cierta base psicológica que entrelaza al hechor con su acción...pero también la culpa, y por sobre todo, tiene un carácter normativo que la entrelaza con la antijuridicidad, ya que se incurre en ella precisamente porque se infringen deberes de cuidado impuestos por la norma, o sea, por el ordenamiento jurídico que los implanta”* (Corte Suprema, 12 de agosto de 1981 en RDJ, Tomo 78, sec. 4ª, pág. 120, citada por Corral Talciani, *ob. cit.*, pág. 212).

La culpa entonces, supone un comportamiento antijurídico, que se aparta de un deber de cuidado, de un imperativo que exige un determinado comportamiento, afirma. Dicho deber de cuidado supone ajustar la propia conducta a estándar debido, que está dado en abstracto, por lo que haría en los hechos un *“buen padre de familia”*, esto es, lo que razonablemente haría un hombre prudente en su ordinario desenvolvimiento, según la definición de Alessandri antes citada.

### 2. Responsabilidad subjetiva



**Foja: 1**

Señala que es un hecho incuestionable que cualquier concesionaria debe dar estricto cumplimiento a la ley y al contrato de concesión, a las Bases de Licitación y a sus anexos. En este sentido, dicha normativa en su conjunto configuran un estándar de conducta aplicable que en relación a los hechos, determinan si hay o no un comportamiento ilícito, si hay o no hay culpa, si hay o no hay responsabilidad, que siempre es subjetiva.

Recuerda que cuando hablamos de responsabilidad subjetiva se quiere señalar que dicha responsabilidad se fundamenta en la culpa o negligencia, a diferencia de la responsabilidad estricta u objetiva, que excluye la culpa y atiende a la relación causal y daño.

En el caso de la Ley de Concesiones, ello no ocurre, sostiene. No es posible entender que la responsabilidad de una concesionaria de obra pública sea estricta u objetiva, más aun tratándose de hechos propios de usuarios o terceros.

Así ha sido expresamente resuelto por la Excma. Corte Suprema, al confirmar la sentencia de la Corte de Apelaciones de Puerto Montt de fecha 30 de diciembre de 2010, por sentencia de fecha 23 de marzo de 2011, Rol N°186-2011, citando sus considerandos primero, segundo, tercero y sexto.

De esta manera, arguye, es un principio asentado y confirmado por la Excma. Corte Suprema que la responsabilidad de las concesionarias de obras públicas es siempre de carácter subjetivo y nunca estricto u objetivo.

3. Extensión del deber de cuidado o estándar de conducta en materia extracontractual

Dado que en materia extracontractual no existe una graduación de culpa (como sí existe en materia contractual, que clasifica expresamente entre culpa grave, leve y levísima), señala, algunos autores han sostenido que ello llevaría a suponer que en materia extracontractual se respondería por toda culpa, aun asimilándola al concepto de culpa levísima. Sin embargo, sostiene, ello no es así, sino que por el contrario, debe haber un patrón de conducta, un estándar de cuidado, que en la medida que sea vulnerado, haga nacer la responsabilidad.

Así, expone, se pronuncia por ejemplo el profesor Enrique Barros Bourie, quien señala: *“Constituye una contradicción afirmar que la culpa se aprecia en abstracto, aplicando el patrón de cuidado del hombre prudente, y al mismo tiempo señalar que en materia extracontractual se responde incluso de culpa levísima, pues se trata de grados de cuidado asimétricos. No es razonable que se exija al hombre medio emplear en sus actos aquella esmerada diligencia que un hombre juicioso emplea en sus negocios importantes... Por otra parte, la extensión de la responsabilidad hasta las hipótesis de culpa levísima exige que en cada una de nuestras actividades debamos emplear aquella esmerada diligencia que un hombre juicioso emplea en la administración de sus negocios importantes. De esta manera, en nuestro comportamiento cotidiano de relación nos veríamos obligados a actuar según los estándares de cuidado recíproco más exigentes, llevado en la práctica a la responsabilidad por culpa hacia los límites de la responsabilidad estricta.*

*Pareciera, por el contrario, que la noción de culpa invoca naturalmente la idea de cuidado ordinario, pues atiende a lo que razonablemente podemos esperar de los demás en nuestras relaciones recíprocas. Culpable es quien actúa defraudando las expectativas que los demás tenemos respecto de su comportamiento, y dichas expectativas no son otras que aquellas que correspondan al actuar del hombre simplemente prudente, y no del especialmente cuidadoso.*



Foja: 1

*Más allá de la generalidad con la que el artículo 44 del Código Civil expresa la identidad de la mera culpa con la culpa leve, el estándar del hombre razonable representa con naturalidad nuestros ideales de comunidad, pues lo que se nos exige en nuestro trato recíproco es un actuar respetuoso. Esto es, el cuidado ordinario se vincula a lo que se puede exigir en razón de la prudencia, y es el tipo de cuidado que expresa el patrón de conducta que naturalmente consideramos aplicable a nuestra propia conducta, y que esperamos los demás apliquen en la suya.*

*De ahí que aun quienes sostienen que en materia extracontractual se responde de toda culpa, no puedan eludir referirse al definirla a la 'falta de aquel cuidado o diligencia que el hombre prudente emplea en sus actividades', con clara alusión al estándar del buen padre de familia.*

*Lo anterior no debe inducir al error de creer que el nivel de cuidado exigible sea siempre el mismo, puesto que el hombre prudente determina su nivel de cuidado considerando las circunstancias que rodean su actuar. Por eso, la determinación del deber de cuidado es una tarea que atiende necesariamente a las circunstancias en que se desarrolla la actividad y al riesgo que ésta genera” (Enrique Barros Bourie, Curso de responsabilidad civil, Universidad de Chile, Facultad de Derecho, Escuela de Graduados, inédito (material de estudio del Diplomado “Responsabilidad Extracontractual” impartido el año 2001), págs. 45 y sgtes.).*

Ahora bien, pregunta, ¿cómo se concretiza este deber o estándar de cuidado? ¿Cómo se determina su contenido? El mismo profesor Barros, explica que: *“El estándar abstracto de cuidado, que remite a la persona diligente, prudente y razonable, aún nada dice en concreto respecto de la conducta debida. El deber concreto de cuidado sólo puede ser determinado sobre la base del contexto de la conducta (lugar, medios, riesgos, costos, naturaleza de la actividad emprendida, derechos e intereses en juego); en general, de todas las circunstancias externas que se puede esperar que sean tomadas en consideración por una persona razonable y diligente. La diferencia entre una acción negligente (por la cual se responde) y un mero riesgo de la vida (que debe ser soportado por aquél en quien recae el daño) reside a menudo en esas circunstancias. Por eso, también la manera como es entendida la culpa en un determinado sistema jurídico sólo secundariamente se infiere de las justificaciones más o menos generales que enuncian los jueces. Lo determinante es más bien la calificación jurídica de los hechos. Si bien el juicio de culpabilidad es abstracto y normativo, se materializa en una apreciación en concreto que atiende a la situación de hecho” (Enrique Barros Bourie, Tratado de Responsabilidad Extracontractual, Ed. Jurídica de Chile, Santiago, 1ª Edición, 2006, pág. 86).*

De esta manera, arguye, para tener por establecida la culpa, de la cual se derive la comisión de un ilícito civil, hay que revisar en el caso concreto cual era del deber de cuidado a que se encontraba afecta particularmente mi representada, y ver como este se cumple o se incumple atendidos los hechos acreditados en la causa.

Si se sostiene que la culpa de su representada arrancarí­a del hecho de no haber realizado *“ningún tipo de acción conducente a evitar la concreción de la colisión vehicular, tales como instalar barreras de contención para haber evitado el referido “viraje en U” del vehículo conducido por José Manuel Martínez Muñoz”*, refiere, ello además de ser un error, es una falacia. Su representada no puede alterar en nada el diseño del espacio físico de la concesión otorgada, que no le haya sido indicado por el MOP según contrato, BALI y especificaciones.

Se dirá entonces que se deberían haber tomado medidas materiales dentro del área de concesión, para evitar que los vehículos circulen contra el sentido del tránsito,



**Foja: 1**

continúa. Esto es igualmente errado y falaz. Como ya se ha explicado previamente, su representada debe atenerse a cumplir las obligaciones emanadas del contrato de concesión, establece a cada punto de la ruta los requisitos materiales con que debe contar. Y estos requisitos fueron cumplidos a cabalidad.

Destaca que, como en parte alguna se señala que es lo que en concreto debería haber existido, cual habría sido la o las medidas de seguridad precisas y concretas con que se debería haber contado para haber evitado el accidente de autos. Simplemente, se imputa que éste debería haberse evitado, ¿con qué? La demandante especula y lanza hipótesis sucesivas y alternativas y subsidiarias. Pero en lo que a la demandada respecta, todo aquello que le era exigible de acuerdo al diseño y de acuerdo a los estándares de la concesión, y que determinan precisamente el estándar de conducta exigible, estaba completa, cabal y absolutamente cumplido.

Señala que cualesquiera que sean los requerimientos adicionales que en concepto de la demandante deberían haber existido, en cualquier caso debería haber mediado una autorización previa del MOP para la instalación de nuevas obras. Hay aquí una enorme falacia y contradicción, por cuanto la demanda sostiene que la demandada tendría que haber incumplido el contrato de concesión para cumplir con sus deberes de concesionaria, lo cual es un absurdo mayúsculo.

Y a mayor abundamiento, agrega, no puede pretenderse colocar dentro de la esfera de cuidado de su representada aquello que haga o no haga una persona totalmente ajena a la concesión, como es el comportamiento de un conductor imprudente que conduzca vehículos de manera criminal. Atribuir a la demandada una posición de custodio o garante de un deber de cuidado respecto de terceras personas que incurren en comportamientos indeseables y más aún, derechamente prohibidos por la ley, es abusivo, y conforme lo expresado debe ser desestimado.

Sostener otra tesis, señala, es no sólo desconocer la órbita de la exigencia causal entre el acto (acción y/u omisión imputada) y el efecto producido, sino que, por mucho que la contraria hable de responsabilidad subjetiva, ésta en realidad aspira a dirimir la responsabilidad por los derroteros del principio "*pro damnato*" despreciando el "*causa causae*", y casi afín a una responsabilidad objetiva, estricta o por daño, desconocedora de los presupuestos de la responsabilidad por culpa que nunca pueden descolgarse de la relación de causalidad.

En el litigio de autos, concluye, no es posible ni imaginar cuál hubiera sido otro grado de diligencia al expuesto en las actuaciones de su representada, salvo que se le quiera, como aspira la parte demandante, imputarle las demás consecuencias imprevisibles propias del caso que surgen "*ex post*", sin conexión alguna con el deber de cuidado a que habría estado afecta mi representada, del momento que derivan de la actuación criminal de un tercero.

4. Contenido del contrato de concesión y normas aplicables. Obligaciones de la concesionaria. Estándar de cuidado y deberes de garantía.

Indica que todo contrato de concesión de obra pública fiscal es de derecho estricto pues la concesionaria debe hacer las obras, del modo y en los plazos que el MOP ordena en el contrato de concesión, las BALI y sus documentos complementarios. Por otra parte, reitera, el MOP controla permanentemente que el concesionario se ajuste a las exigencias definidas por dicho Ministerio en el Contrato de Concesión y particularmente en el diseño de los proyectos de ingeniería, a través de la Inspección Fiscal.



**Foja: 1**

Así, señala, este marco normativo establece un ámbito de responsabilidad respecto de daños a terceros, pero en cuanto esos daños a terceros se deriven de actuaciones de la propia concesionaria, en cuanto se deriven exclusivamente de las labores de ejecución o de explotación de la obra concesionada. Ello naturalmente importa una exigencia desde el punto de vista causal: esta responsabilidad no es para cualquier daño; es sólo para aquellos daños que se produzcan con ocasión de la ejecución de las obras de construcción, o con ocasión de la explotación de la obra ya terminada. Así también, la exigencia causal agrega que debe tratarse de daños causados a terceros en forma directa por la propia concesionaria.

Precisa que ya desde la dictación de la Ley N°18.060 de 1981, estaba autorizado el uso del mecanismo de concesiones de obras públicas, pero su aplicación fue más bien tardía, cobrando fuerza a partir de la dictación del DFL N°164/1991 del MOP. A su turno, el artículo 18 del DFL 850/1997 del MOP, junto con señalar una serie de materias relativas a obras públicas que son de responsabilidad exclusiva del Estado, precisa que la conservación y reparación de las obras entregadas en concesión serán de cargo de los concesionarios, cosa que reiteran sin lugar a dudas, los artículos 21, 23, 24 y casi literalmente el artículo 35, todos del Decreto N°900/1996 del MOP, que fijó el texto refundido de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.

En lo que nos ocupa, refiere, el artículo 18 del DFL 850/1997 establece como obligaciones propias e inherentes de la Dirección de Vialidad el estudio, proyección, construcción, mejoramiento, defensa, reparación, conservación y señalización de los caminos, puentes y obras complementarias y dispone en cambio que la conservación y reparación de las obras entregadas en concesión serán de cargo de las concesionarias. De esta manera, la concesionaria debe “conservar” lo ya diseñado y construido, y asimismo debe “reparar” lo ya diseñado y construido, y que se dañe o deteriore.

Conforme lo antedicho, sostiene, si su representada hubiere instalado dispositivos o realizado obras adicionales a las señaladas por el diseño del MOP, habría alterado el diseño de la obra y de paso, aún más grave, habría incumplido abiertamente el contrato de concesión.

Es absurdo, sostiene, que se condene a su representada por una supuesta omisión, colocándola en el imperativo de realizar obras (por lo demás, indeterminadas en la demanda) que contractualmente no estaban aprobadas, o custodiar y garantizar el comportamiento de terceros conductores.

Todo contrato legalmente celebrado es una ley para los contratantes, indica, y además debe ser ejecutado de buena fe, conforme los artículos 1545 y 1546 del Código Civil. De esta manera, la demandante yerra cabalmente sostener sus asertos sin atender a las normas del contrato de concesión que regula precisamente la explotación de la concesión y determina el estándar de conducta aplicable a mi representada, de lo cual se sigue naturalmente la determinación de si existe o no culpa en su actuar, según si cumplió con sus deberes de cuidado en la forma debida, dentro del estándar material que le impone el contrato de concesión, las BALI y sus anexos.

Aquí claramente no hay un problema de servicio, sostiene. El accidente de autos se debe a un problema de uso inadecuado por parte de un particular preciso y determinado, que no es otro que el Sr. José Manuel Martínez Muñoz. El servicio, entendido como la posibilidad de circular por una ruta determinada, siempre estuvo disponible para cualquier usuario. El problema es que un particular preciso y determinado hizo un mal uso de dicho servicio, causando daños a un tercero, derivando en el fallecimiento del propio Sr. Martínez Muñoz, de un ciudadano coreano, y lesiones graves de otras 6 personas afectadas.



**Foja: 1**

En ese sentido, afirma, la demandada no tiene ninguna relación causal con el comportamiento negligente del conductor Sr. Martínez Muñoz, y la simple lógica indican que nada hubiera podido hacer para evitarlo. El Sr. Martínez Muñoz hizo un mal uso del servicio que se le prestó en forma absolutamente adecuada, en cuanto se puso a su disposición una ruta expedita, en perfecto estado de construcción y conservación, debidamente señalizada de acuerdo a la señalética legal y reglamentaria que todo conductor debe conocer para obtener su licencia de conducir.

Pretender lo contrario, refiere, implicaría que tanto el estado como las concesionarias de caminos fiscales deberían colocar una suerte de chaperón al lado de cada persona que pretenda transitar en el futuro por dichas rutas, para evitar que en forma previa ingieran alcohol por ejemplo. O bien que al momento de ingresar a las rutas deban detenerse para subir a un copiloto que les indique durante el trayecto que es lo que deben y lo que no deben hacer al volante de sus vehículos, en un símil de los pilotos o prácticos que existen en la navegación de embarcaciones. O quizás se pretende por la demandante que su representada cuente con algún tipo de dispositivo que se despliegue desde el pavimento con púas u otro equivalente para pinchar los neumáticos de un vehículo que circula contra el tránsito o realiza maniobras o una conducción inadecuada.

Ninguna de las señaladas resulta ser una medida adecuada, sostiene, pues la responsabilidad exclusiva y excluyente en materia de conducción de vehículos, en materia de infracciones de tránsito y en los daños a terceros que de ello se deriven, se radican exclusivamente en los propios conductores. Los conductores, precisamente por las aptitudes y capacidades que se les reconocen, especialmente en razón de haber obtenido una licencia que los habilita y reconoce como tales, se suponen perfectamente capaces de conducir vehículos en forma segura, pues se supone que conocen las normas de tránsito, conocen las señalizaciones que regulan el tránsito, conocen los límites de velocidad aplicables, y saben perfectamente que no deben conducir bajo la influencia del alcohol o en condiciones físicas desmejoradas.

Por lo demás, reitera que el conductor responsable Sr. Martínez Muñoz enfrentó señalización de formas, colores y dimensiones reglamentarias, perfectamente visible y bien colocada, tanto al acceder a la ruta como dentro de ella, y de los llamados por altoparlantes y seguimiento de la Patrulla Nro. 6, haciendo caso omiso de ésta. Y desde el punto de vista causal, los hechos de la causa no se explican por ninguna circunstancia relativa a la construcción, ejecución o explotación de la obra concesionada por parte de su representada. Los hechos se explican única y exclusivamente por el comportamiento negligente y temerario de un conductor que condujo un vehículo en forma más que imprudente, derechamente criminal, incurriendo en su trayecto en sendas infracciones de tránsito y desembocando en un accidente de tránsito respecto del cual él es el único y exclusivo responsable.

5. Culpa concurrente del propio demandante Sr. Felipe Pérez Espinosa

Aparentemente (porque no constan antecedentes en contrario por ahora), expone, el propio demandante Sr. Felipe Pérez Espinosa sería una víctima inocente en una infortunada y negligente acción del conductor Sr. José Manuel Martínez Muñoz. Lo anterior lo dice porque, aparentemente el Sr. Pérez Espinosa habría conducido su vehículo de forma tranquila y dentro de los límites de velocidad permitidos.

Sin embargo, señala, conducir dentro de los límites formales de velocidad no es suficiente ni basta para excluir una eventual responsabilidad. En efecto, sabido es que la propia Ley de Tránsito establece que: *Artículo 108: "Todo conductor deberá mantener el control de su vehículo durante la circulación y conducirlo conforme a las normas de*



**Foja: 1**

*seguridad determinadas en esta Ley, sin que motivo alguno justifique el desconocimiento o incumplimiento de ella. Asimismo, los conductores estarán obligados a mantenerse atentos a las condiciones del tránsito del momento".*

Cita además el artículo 144: *"Ninguna persona podrá conducir un vehículo a una velocidad mayor de la que sea razonable y prudente, bajo las condiciones existentes, debiendo considerar los riesgos y peligros presentes y posibles.*

*En todo caso, la velocidad debe ser tal, que permita controlar el vehículo cuando sea necesario, para evitar accidentes".*

Concluye de las normas citadas que, no basta con ceñirse al límite de las velocidades máximas permitidas. El hecho de estar dentro del rango permitido no significa de suyo, que se conduzca a una velocidad prudente o razonable.

En efecto, indica, es un hecho concreto y reconocido por la demandante que el Sr. Pérez Espinosa habría conducido a una velocidad que si bien a priori puede ser reglamentaria, igualmente no le permitió controlar su vehículo, impactando frontalmente con el vehículo del Sr. Martínez Muñoz. Asimismo, es igualmente un hecho que conducía sin estar atento a las condiciones del tránsito, y dentro de éstas estaba el comportamiento de un conductor irresponsable como el Sr. Martínez Muñoz.

6. Excepción de caso fortuito

Sin lugar a dudas, señala, la actuación negligente y culpable del conductor Sr. José Manuel Martínez Muñoz es causa directa de los desafortunados hechos demandados en autos. La demandada no podía controlar las actuaciones de dicho conductor, que constituye para estos efectos, un tercero ajeno a ella.

En efecto, sostiene, para su representada es materialmente imposible poder fiscalizar cada metro de la ruta, para efectos de impedir que los conductores realicen maniobras inadecuadas y conduzcan a velocidades prudentes y razonables. De estimarse lo contrario, se estaría pensando bajo la lógica de una responsabilidad objetiva, cuestión claramente improcedente respecto de los daños ocasionados en rutas concesionadas. Por lo demás, reitera que esta parte no cuenta con facultades de policía para vigilar y detener a las personas que transitan por la ruta, lo que corresponde legalmente a Carabineros de Chile, siendo deber de las concesionarias el colaborar con la labor desarrollada por los mismos, pero en ningún caso el observar permanentemente si en la ruta se comete algún hecho ilícito o realizar la detención de aquellos que lo cometan.

De esta manera, siendo un hecho imposible de resistir, refiere, se configura la excepción de caso fortuito o fuerza mayor.

7. Conclusión

Señala que es indudable que se descarta absolutamente cualquier atisbo de responsabilidad de su representada. Y, por el contrario, se configura plenamente la responsabilidad del conductor Sr. José Manuel Martínez Muñoz, lo cual acarrea consecuentemente su propia responsabilidad civil, que en este caso, y en virtud de su fallecimiento, trasciende hacia sus herederos.

La responsabilidad del Sr. Martínez Muñoz, arguye, es propia y personal, la cual deriva de su conducta ilícita, ilegal, infraccional y delictiva. El Sr. Martínez no era ni fue dependiente de su representada; no actuó bajo órdenes de su representada; libremente decidió conducir un vehículo en las condiciones que lo hizo.

Los antecedentes disponibles son completamente concordantes entre sí y ofrecen claras luces respecto a lo sucedido, afirma.



Foja: 1

Ahora bien, resalta, es insólito que se pretenda hacer responsable a su representada de aquello que beben los conductores o de las infracciones de tránsito que cometen, además de los daños a terceros que causen. Ello, además de insólito, es un abuso.

8. Responsabilidad por hecho ajeno o responsabilidad extracontractual compleja

8.1 Generalidades

Expone que en nuestra legislación se ha establecido como regla general que sólo se responde por el hecho propio, por excepción se responde por el hecho realizado por terceras personas o por las cosas. Es así, que todas las normas que regulan la materia, son normas excepcionales, de interpretación estricta y donde no se admite la analogía.

Advierte igualmente que la responsabilidad es sólo civil y nunca penal, aun cuando el hecho ilícito constituya un delito o cuasidelito sancionado por la ley criminal.

8.2 Fundamento

En términos generales y en los casos especialmente sancionados en el Código Civil, sostiene, el fundamento de la responsabilidad se funda en la culpa de la persona que tiene a otra a su cuidado y abandona su vigilancia. Tanto es así que el responsable puede eximir su responsabilidad probando que en los hechos le ha sido imposible evitar la ocurrencia del hecho dañoso.

8.3 Requisitos para su procedencia

Expone que los requisitos para que proceda este tipo de responsabilidad, varían dependiendo de los autores que se consulten, no obstante la mayoría concuerda en los siguientes (Arturo Alessandri Rodríguez, *De la Responsabilidad extracontractual en el Derecho Chileno*, pág 308; y también RENÉ ABELIUK; *Las Obligaciones*, Tomo I, pág. 212):

- Que exista un vínculo de subordinación y dependencia entre dos personas y que se acredite.
- Que ambas personas (hechor y responsable) tengan capacidad extracontractual.
- Que el hechor haya cometido un hecho ilícito, concurriendo todos los requisitos del mismo.

8.3.1 Vínculo de subordinación o dependencia entre dos personas

Señala que se requiere en primer término, un vínculo de subordinación o dependencia entre dos personas, una correlación de autoridad por una parte y de obediencia por otra. Nuestros tribunales han señalado claramente que se debe tener necesariamente una autoridad y superioridad respecto de la persona por la cual se responde (RDJ. T.29, “Parte, Secc. 1º, pág. 542, Considerando 4º (Corte Suprema)).

En los casos que se encuentran regulados especialmente por la ley se presume el requisito de subordinación o dependencia, en los demás deberá probarse la existencia del mencionado vínculo, menciona.

Agrega que la prueba de la existencia del vínculo incumbe a la víctima, de acuerdo a lo establecido en el artículo 1698 del Código Civil.

Resulta del todo importante el presente requisito, destaca, la mayoría de nuestra doctrina señala que la responsabilidad por hecho ajeno no es tal, sino que se responde por el hecho propio culposo, que consiste en no faltar a un deber de cuidado que se



**Foja: 1**

tiene respecto de otra persona. Para que exista este deber de cuidado es necesario e imprescindible que se tenga una autoridad y se puedan dar órdenes al tercero hechor.

Es lógico, refiere, que el hechor se encuentre obligado a cumplir con las ordenes que le dé su superior, ya que en esto se basa la responsabilidad del superior jerárquico, la única forma de incumplir el deber de cuidado es teniendo la posibilidad clara y verdadera de intervenir en el actuar del hechor de una manera correctiva.

**8.3.2 Capacidad del hechor y del responsable**

Indica que el artículo 2319 del Código Civil establece el requisito de la capacidad en los hechos ilícitos, no distingue si se trata de responsabilidad por el hecho propio o ajeno, y por lo tanto se aplica a ambos. En consecuencia, tanto el que cometió el hecho ilícito como quien lo tenía a su cuidado no deben estar comprendidos en las causales de incapacidad para que haya lugar a la responsabilidad por el hecho ajeno.

**8.3.3 Que el hecho haya cometido un hecho ilícito**

Señala que es requisito esencial así mismo que el hechor, por el cual se pretende responda un tercero, cometa un hecho ilícito que cause daño. Por lo tanto si no se demuestra la existencia de un delito o cuasidelito por el cual el hechor deba responder, o se acoge una circunstancia eximente de responsabilidad, todo ello aprovecha al tercero civilmente responsable.

**8.4 Prueba de la responsabilidad del subordinado o dependiente**

La ley establece una presunción simplemente legal de la responsabilidad del tercero civilmente responsable, expone, mas no una del hechor del hecho, respecto del cual deberá probarse, por los medios legales, que concurren todos y cada uno de los requisitos de la responsabilidad extracontractual.

**8.5 Contenido de la presunción**

Para que opere la presunción de responsabilidad, afirma, será menester que la víctima pruebe que el hechor ha cometido un delito o cuasidelito, que este delito o cuasidelito ha producido un daño, que existe una relación de causalidad entre el actuar y el daño, que existe culpa o dolo, y que se trate de una persona por la cual se responde civilmente.

La ley sólo presume la culpa de la persona civilmente responsable, agrega.

No obstante lo anterior, indica, nos encontramos ante una presunción simplemente legal, la persona responsable del hecho ajeno puede destruirla probando que no hubo culpa de su parte, es decir, no obstante su autoridad y el cuidado que empleó no pudo impedir el hecho (Arturo Alessandri R., Ob. Cit. Pág. 320), tal cual lo establece el inciso final del artículo 2320 del Código Civil.

Basta que se acredite que ejerció la debida diligencia valiéndose de toda la autoridad que su situación le confería y empleando todo el cuidado que ella le prescribía, refiere. En otras palabras que realizó todo lo que normalmente le era posible para evitar el daño (Henry y León Mazeaud, *Traité de la théorique et partique de la responsabilité civile délictuelle et contractuell*, pág. 682 y siguientes), máxime cuando el autor material del daño es un tercero que precisamente, no es de su dependencia.

Es decir, concluye, se analiza en el caso concreto del tercero civilmente responsable, observando su situación y las posibilidades que tenía de actuar respecto al hechor.

**III. Respecto de los perjuicios reclamados**

**1. Antecedentes generales**



**Foja: 1**

Reitera que la demanda de autos solicita una condena por la suma de \$2.041.756.066, cifra que además de basarse en hechos sesgados y reproches fáctica y jurídicamente improcedentes, resulta en sí misma absolutamente desproporcionada, sin fundamentos, ello aún en el supuesto hipotético de que existieran efectivamente los supuestos de hecho y de derecho respecto de esta parte que la hicieran responsable de los perjuicios.

Aparte de tener que probar cada uno de los fundamentos del daño, ya que éste no se presume, indica, además se debe tener presente que la reparación del daño debe ser adecuada, justa y precisa.

La indemnización de perjuicios tiene un fin exclusivamente resarcitorio, señala, en cuanto busca reparar estrictamente el daño causado. De acceder a peticiones como las formuladas, o siquiera a fracciones mínimas de ellas, con montos de condena superiores al importe efectivo de los supuestos daños, ello importaría un perjuicio enorme, una distorsión al sistema y una clara vulneración al derecho de propiedad y al principio de la reparación integral del daño, porque estamos ciertos de que el Tribunal sabrá desestimar esta lucrativa pretensión.

Ya lo dice el artículo 2329 del Código Civil, sostiene, el cual señala el principio de reparación del daño, esto es, que la indemnización debe ser medida por la magnitud del perjuicio, de manera que la indemnización deber ser concedida sólo en cuanto repare el mal causado y no en exceso, pues de lo contrario existiría un enriquecimiento ilícito.

2. Negación expresa de todo daño

Expone que, en primer lugar y sin perjuicio de las argumentaciones que a continuación se señalan, esta parte desconoce y contraviene expresamente cualquier y todo daño alegado por la contraria, el que deberá acreditar oportunamente los demandantes.

3. Carga de la prueba del daño

Para que el daño deba ser indemnizado, indica, necesariamente debe existir, y en el caso de autos, la contraria deberá probar todos los daños que alegan y cuya indemnización reclaman. Además de tener que probar cada uno de los fundamentos del daño, ya que éste no se presume, continúa, se debe tener presente que la reparación del daño debe ser adecuada, justa, precisa.

Dicha prueba deberá rendirse respecto de su existencia, cuantía, origen y relación de causalidad con el acto respecto del cual supuestamente se derivan, señala. De acuerdo a la referida prueba, se podrá seguramente observar la falta de causalidad entre los perjuicios pretendidos por los demandantes y la actuación de la demandada.

4. Principios indemnizatorios generales de nuestra legislación

Además de tener que probar cada uno de los fundamentos del daño, y su monto, ya que éste no se presume, sostiene, se debe tener presente que la reparación del daño debe ser adecuada, justa y precisa.

Refiere que sabido es que una indemnización debe ser reparadora, es decir, ella *“debe representar tan exactamente como sea posible el daño realmente sufrido por el acreedor”* (Marcel Planiol y Georges Ripert, *Tratado Elemental de Derecho Civil*, tomo IV. Pág. 181 N° 247).

Expone que el principio básico que encontramos tras toda la doctrina, normativa y jurisprudencia relativa a la indemnización de perjuicios es que la indemnización no debe ser fuente de lucro ni de ganancia, cuestión que no entiende la demandante de



**Foja: 1**

estos autos, atendido lo absurdo y abusivo de sus pretensiones según se comentará. Igualmente se debe tener presente que *“el valor de la indemnización debe ser, por lo tanto, igual a la pérdida o perjuicio que el acreedor experimenta...”* (Luis Claro Solar, Tomo V, página 724 N°1.216).

En el sentido de lo anterior, señala, se pronuncian reiterados y uniformes fallos de nuestra más antigua y actual jurisprudencia: *“La indemnización ha de ser de igual valor al daño producido en tal forma que después de la indemnización, el patrimonio del afectado debe quedar en un estado igual a aquel que tenía si el daño no se hubiera producido”* (Corte Suprema 30/09/76)

Lamentablemente para los demandantes, expresa, no existe daño alguno provocado por los hechos relatados en la demanda, y por ende la indemnización que pretenden carece de todo fundamento.

No obstante la contraria no haya sufrido ningún daño susceptible de indemnización por parte de su representada, indica, pasa a referirse en forma particular a cada una de las peticiones indemnizatorias de la contraria.

5. Improcedencia de un supuesto daño emergente

Señala que su parte expresamente niega, desconoce y controvierte el daño emergente alegado en la demanda, el cual consecuentemente, deberá ser acreditado de manera fehaciente e indubitada por la parte demandante. Particularmente, su parte niega, desconoce y controvierte el concepto denominado *“daño emergente futuro”*.

En efecto, indica, el daño emergente es definido por la unanimidad de los tratadistas y profesores de derecho como el detrimento patrimonial que se sufre a consecuencia directa e inmediata, en tiempo presente, por la comisión de un ilícito civil, sea por la vía de un delito o cuasidelito, o por la vía de un incumplimiento contractual. Precisamente, refiere, el daño emergente se diferencia del lucro cesante por cuanto ambos, siendo daños patrimoniales, se refieren uno al daño directo, en tiempo presente (por eso su nombre de emergente) y otro es un daño que afecta la recepción o generación de legítimas ganancias futuras.

Una petición de resarcimiento de daños futuros se enmarca más propiamente dentro del concepto de lucro cesante, más que en el concepto de daño emergente, sostiene.

Pero más adelante también se contempla una petición por lucro cesante, afirma. Esto demuestra que la parte demandante no ha comprendido los alcances del concepto de daño emergente y ha fundamentado erradamente su petición, que por lo mismo debe ser desestimada completamente.

Por otra parte, indica, se deberá aclarar y probar si los montos indicados corresponden a sumas brutas, puesto que los mismos podrían haberse visto beneficiados con abonos cursados mediante sistemas de salud previsionales, como ISAPRES o FONASA, en cuyo caso sólo los montos netos serían recuperables, de ser efectivos los mismos.

Pero además, agrega, este supuesto daño emergente futuro es meramente especulativo, una suposición, una elucubración, que mientras no sea demostrada fehacientemente, se deberá desestimar de manera total y absoluta, ya que no reviste mayor carácter que el de una mera expectativa, que por no tener contenido patrimonial ni grado alguno de certidumbre, debe ser rechazada absolutamente.

6. Improcedencia de un supuesto lucro cesante



Foja: 1

Expone que la contraria demanda por supuesto lucro cesante, señalando que llegan a una cifra por vía teórica, calculando los ingresos no percibidos futuros y expectativas, en base a una expectativa y especulación de ingresos mensuales, respecto de una carrera como chef del Sr. Felipe Pérez Espinosa, en circunstancias que reconoce expresamente haberse recibido como chef en el año 2016 y no haber trabajado como tal, al punto que al momento de los hechos de la causa, se desempeñaba como chofer de la plataforma UBER.

Sostiene que, si en 2 años no trabajó como chef y lo hacía como conductor de UBER, ¿sobre qué base puede la contraria proyectar ingresos en calidad de chef o cocinero y reclamar lucro cesante a su respecto? Lo mismo aplica respecto de la demandante Sra. Elizabeth Espinosa Campos, respecto de quien negamos, desconocemos y controvertimos expresamente la existencia, cuantía y extensión del lucro cesante que reclama.

7. Comentarios acerca del daño moral reclamado

Indica que por este concepto los demandantes solicitan una suma de dinero como indemnización por concepto de daño moral.

Sobre el particular, recuerda que la determinación final de un posible daño moral la hará el juez en su razonable criterio, pero sobre la base de los antecedentes que justifiquen su existencia y que, una vez acreditado, permitan justipreciar su monto. Por ende, no basta la sola indicación de una suma a demandar, sino que copulativamente se deben indicar y probar los antecedentes que hagan plausible tal solicitud.

El daño moral es de una componente subjetiva, señala, ubicada a nivel de los afectos y sentimientos. Pero no por ello el daño moral puede dejar de ser probado. Todo daño, para ser indemnizado, tiene que ser fehacientemente acreditado, tanto respecto de su existencia como respecto de su entidad.

Cita diversa doctrina aplicable sobre el punto: *“La existencia del daño moral debe ser probada por quien alegue haberlo sufrido. No existen daños morales evidentes aun respecto de víctimas directas, por cuanto todo daño es excepcional y de aplicación restrictiva, no escapando a estas el de índole moral”*. (José Luis Diez Schweter, *El daño extracontractual*, Editorial Jurídica de Chile, 1997, pág. 146).

*“La prueba del daño moral corresponde al que lo alega y necesariamente debe establecerla de manera que no haya duda alguna sobre su real existencia, siendo improcedente presumirlo por el posible desprestigio derivado de una imputación equivocada referida al incumplimiento de una obligación.*

*Constituyendo la existencia del daño moral un requisito básico para acoger la indemnización del perjuicio reclamado por ese concepto, resulta impropio dar lugar a la acción indemnizatoria si dicho perjuicio no se ha probado”*. (Corte de Apelaciones de Valdivia, sentencia del 2 de octubre de 2001, rol N°11.773-01. La Corte Suprema rechazó la casación en el fondo el 31 de enero de 2002, Rol N°10.313-2002).

De esta manera, arguye, estará a la parte demandante acreditar todos y cada uno de los elementos que sustentan su petición por daño moral.

Las sumas demandadas son de una cuantía extraordinaria, y sostiene, se debe rechazar categóricamente la pretensión de una indemnización desmesurada que por cierto no es compensatoria, sino que claramente lucrativa. Si la pretensión de la demanda se concretare, habría un enriquecimiento indebido, ya que la indemnización debe guardar estricta relación con el daño producido. Esto es porque el daño es la medida de la indemnización.



**Foja: 1**

Es así como, continúa, además de todas las defensas y excepciones expuestas, y particularmente para el evento en que se establezca que ha existido responsabilidad de la demandada de autos, solicitamos rechazar el cuantioso monto demandado y regular las indemnizaciones prudencialmente, de acuerdo al mérito del proceso y la jurisprudencia de nuestros Tribunales.

En nuestro ordenamiento jurídico, sostiene, la indemnización tiene por exclusivo objeto reparar el daño, y como tal, es siempre únicamente compensatoria. Al respecto, reproduce un fallo que define en forma especialmente clara la tendencia dominante en nuestra jurisprudencia sobre este punto: *“Décimo sexto: Que la indemnización por el daño moral está destinada a dar una simple satisfacción de orden pecuniario por un padecimiento, que como tal no es susceptible de ser medido en términos económicos. Esta satisfacción no puede significar un cambio en la situación socioeconómica del beneficiado, ni menos un enriquecimiento, máxime cuando está en su origen la muerte de un tercero. Ello repugna a la concepción misma del daño moral. La indemnización por el daño moral, remite a padecimientos de esa índole de un sujeto moral y no puede dejar fuera de su concepción la integridad de lo que es moral”* (Corte de Apelaciones de Valdivia, sentencia de 8 de noviembre de 2000, Rol N°10.416).

De esta manera, arguye, el fallo citado deja en claro que la indemnización de perjuicios está destinada a otorgar una “satisfacción” de orden pecuniario, es decir, una compensación, un dejar las cosas en el estado anterior a los hechos. Pero nunca en una situación mejorada. *“Ello repugna a la concepción misma del daño moral”*.

La indemnización reclamada por los demandantes, indica, es francamente desmesurada y resta seriedad al libelo en que se contiene. En efecto, los montos pretendidos por concepto de indemnizaciones superan ampliamente las sumas en que los Tribunales Chilenos las regulan, para eventos mucho más graves, como aquellos en que se imputa la muerte de personas. De esta manera, no existe relación alguna con los precedentes jurisprudenciales respecto de casos análogos e incluso más graves y relevantes.

Así, en petición subsidiaria, solicita que cualquier daño indemnizable que se establezca, sea regulado en un monto correspondiente a nuestra realidad y jurisprudencia. Estas facultades se deben ejercer considerando los rangos que forman parte de nuestra jurisprudencia, como bien ha indicado el Profesor don Carlos Peña (Carlos Peña González, Editorial: *¿Medio Ambiente a toda Costa?*, en *Apuntes de Derecho N°IV* (1998) p. 4), pues se trata de un elemento indicativo relevante, que permite el empleo de bases relativamente objetivas, sin perjuicio que ellas sean ponderadas por el sentenciador en función del caso concreto.

Refiere que es propio de nuestra tradición jurisprudencial que los tribunales ejerzan esas facultades con medida y prudencia, pues sólo ello posibilita la medida de lo justo. Cita a Ramón Díaz Pizarro, quien dice *“No es procedente otorgar una indemnización mayor de la que corresponde”* (*Daño Moral*, Depalma Ed., Buenos Aires 1996, p. 343).

El derecho, afirma, como ciencia social, responde a una realidad concreta. Las normas jurídicas establecen patrones de conducta y sanciones que tienen una estrecha relación con nociones sobre el hombre, la libertad, las obligaciones, la familia y otros valores socialmente relevantes.

Asimismo, continúa, los estándares económicos de los demandantes y del país como un todo, el costo de la vida, el valor relativo de las monedas en los distintos mercados, la calidad de vida, y en general factores socioeconómicos que conectan una actividad con otra a nivel nacional, son considerados en el sistema jurídico tanto en la



**Foja: 1**

etapa de creación como de aplicación de las dichas normas para distribuir adecuadamente los costos del sistema de responsabilidad.

Desde esta perspectiva, refiere, la realidad de nuestro país constituye el entorno que determina la conducta de todos los que actúan y se desenvuelven en él. Cree que en el ejercicio de una función judicial, el sentenciador no puede desprenderse de ese contexto.

La extrapolación de estándares de indemnización foráneos, afirma, fruto muchas veces de la publicidad que se recibe en la televisión, produciría graves trastornos en la distribución de los costos de los servicios, con consecuencias imprevisibles, como pasa por ejemplo en Estados Unidos, donde los costos de las defensas judiciales y asunción de diversas medidas de defensa frente a indemnizaciones millonarias llegan al punto de crear una verdadera industria en torno a las indemnizaciones de perjuicios.

Además, refiere, la realidad de tales países en que las sumas indemnizadas son cuantiosas, se debe a que se otorgan los llamados daños punitivos, especies de multas o condenas civiles a modo de castigo y no de indemnización de perjuicios, que en nuestro sistema sólo pueden tener el carácter de compensatorias. Tal tipo de daños no encuentran asidero en nuestra legislación civil, por lo que no pueden asimilarse entonces tales niveles de indemnización a nuestra realidad local. Es razonable que, frente a daños similares, se concedan indemnizaciones satisfactorias similares; otro actuar es lesivo para los demandados y para los otros afectados que han recibido indemnizaciones inferiores, y parece injustificado para quienes se benefician de una indemnización comparativamente generosa e inusual, claramente lucrativa.

En mérito de todo lo expuesto, y para el improbable caso de una condena civil en contra su representada, solicita que los montos de indemnización que se concedan por daños materiales y/o morales sean regulados prudencialmente, de conformidad a los parámetros establecidos por nuestra jurisprudencia, tal como se ha expuesto en el presente escrito

8. Sobre la petición de reajustes e intereses

Refiere que la demanda de autos solicita que los montos de la eventual condena que se dicte en autos, sea ordenada pagar con intereses y reajustes.

Sobre el particular, hace presente que las sentencias judiciales son títulos declarativos acerca de la existencia de una obligación, que se configuran como tales desde el momento en que quedan ejecutoriadas conforme el artículo 174 del Código de Procedimiento Civil. En consecuencia, declarada la existencia de una obligación por sentencia ejecutoriada, sólo desde ese momento nace para el acreedor el derecho a perseguir su pago conforme las sumas establecidas en la respectiva sentencia definitiva debidamente ejecutoriada.

Para ello, continúa, deberá seguir el procedimiento legalmente establecido al efecto, y los intereses y reajustes se devengarán sólo cuando el deudor se encuentre en mora de pagar la obligación dineraria eventualmente establecida en la sentencia y una vez tramitados todos los recursos pertinentes.

9. Sobre la petición de condena en costas

Solicita que su representada no sea condenada al pago de costas en la causa, toda vez que razonablemente el Tribunal deberá absolverla.

De no ser ello así, sostiene, se acogerá alguno de los argumentos, excepciones y/o defensas que se han hecho valer en esta defensa, de manera que mi representada no resultará totalmente vencida en juicio.



Foja: 1

10. Argumento y petición subsidiaria

De acuerdo a lo expuesto, solicita se desestime completamente la demanda de autos, presentada en contra de su representada Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A. por no tener los fundamentos exigidos por la ley para que sea procedente, rechazándola en todas sus partes, con costas.

Ahora, para el improbable evento de que se considere que existe alguna responsabilidad por parte de su representada y llegare a condenar en consecuencia, solicita subsidiariamente, que se consideren la totalidad de las peticiones formuladas en cuanto a la rebaja prudencial de los montos y a la consideración de atenuantes de responsabilidad concurrentes.

Por tanto, ruega se tenga por contestada la demanda, haciendo lugar a sus peticiones y, en particular, teniéndose por rebatidos y controvertidos todos los hechos que sustentan la demanda, planteándose a su respecto una defensa completamente negativa, y acogándose lo señalado en relación a la no configuración de responsabilidad de la demandada y haciendo lugar a todas las peticiones principales formuladas en esta contestación, con costas, para en definitiva rechazar expresamente la demanda de autos. En subsidio, ruega se tengan presentes los parámetros objetivos con que nuestros tribunales regulan las indemnizaciones en casos semejantes al de autos, y a la vez rebajando la pretensión del demandante por lo excesivo de su monto, o acogiendo algunas de las excepciones subsidiarias deducidas.

**DÉCIMO PRIMERO:** Que, al evacuar el trámite de la réplica, la demandante solicita se tengan por rechazadas todas las argumentaciones contenidas en la contestación de la demandada, en los términos que pasa a exponer.

I. Ratificación íntegra de la demanda interpuesta en autos y orden en el que formularán las observaciones respectivas a la contestación de la demanda

En primer lugar, señalan que viene en ratificar la demanda principal y lo solicitado en ella en todas sus partes, con expresa condena en costas. En segundo lugar, indica que con el objeto de estructurar la presentación, evacuará la réplica respecto a la contestación de la demanda de Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A.

II. Hechos no controvertidos por la demandada

Refieren que en su contestación, la demandada reconoce expresamente la efectividad de la ocurrencia de una colisión de tránsito entre el vehículo conducido por don Felipe Pérez y otro automóvil que era guiado contra el sentido del tránsito por don José Manuel Martínez Muños.

Al mismo tiempo, agregan, no es asunto controvertido que fue el vehículo conducido por el señor Martínez Muñoz el cual realizó una maniobra de viraje en “U” desde la Ruta 68 ingresando contra el normal sentido del tránsito, por donde condujo por más de 14 minutos, hasta que se produjo la referida colisión con el vehículo del demandante.

Finalmente, afirma, tampoco es un tema en discordia que, producto de la colisión automovilística en cuestión, su representado sufrió “lesiones graves”.

III. Precisiones y aclaraciones respecto a las defensas interpuestas por la contraria en su contestación

1. Sobre los hechos



Foja: 1

Señalan que, si bien quedó de manifiesto que la demandada reconoce gran parte de los hechos de autos, es menester hacerse cargo y rebatir algunas de sus afirmaciones respecto a cómo sucedieron los hechos realmente.

1.1 Respecto de la “señalización”

En el numeral 3 del Capital I de su escrito de contestación, indican, la demandada se esmera en señalar que la señalización existente tanto en el punto de entrada del conductor Sr. Martínez como durante su trayecto, era *“absolutamente visible y de acuerdo a la normativa legal y reglamentaria”*.

Sostienen que las referidas declaraciones no tienen sino un fin meramente distractor, toda vez que se limitan a detallar asuntos que no guardan relación con lo discutido en el pleito, y en nada controvierten nuestras imputaciones. En efecto, arguye, poco y nada importa que la señalética esté bien diseñada o haya cumplido los estándares reglamentarios, toda vez que es evidente que la causa basal de la colisión no tuvo que ver con aquello.

1.2 En relación a las “Consideraciones Fácticas”

Indican sobre el aspecto medular de la defensa de la demandada que, si bien es evidente que ningún sistema de seguridad existente puede garantizar un 100% de efectividad ante una contingencia como la de autos, en caso de que se hubieran adoptado las medidas de mitigación del riesgo necesarias y oportunas -haber alertado de la situación a su representado a través de mensajes en los pórticos y por alto parlante, o al momento de percatarse del ingreso contra el normal sentido del tránsito por parte del Sr. Martínez haber procedido a cerrar cada una de las entradas a la autopista (Vivaceta, Bulnes y Dorsal)- las chances de haber evitado el accidente habrían aumentado de manera exponencial.

En el mismo acápite, señalan, la Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A afirma que 5 minutos después del ingreso del vehículo conducido por el Sr. Martínez en contra del sentido del tránsito, la “Patrulla N°6” operada por el funcionario Daniel Sepúlveda Riquelme, habría constatado dicha situación, *“encendiendo de inmediato sirenas y balizas y utilizando su altavoz portátil para advertir reiteradamente al conductor que transitaba en contra del sentido del tránsito”*. En relación a este punto, señala que no les consta la referida afirmación, por lo que será la demandada quien deberá acreditar fehacientemente lo anterior en la oportunidad procesal pertinente. Ahora bien, en el hipotético caso que los hechos relatados sean verídicos, en nada controvierten la cuestión más esencial: el Sr. Felipe Pérez Espinosa pudo ingresar sin problemas a la autopista (entrada Puente Bulnes) a las 4:28 horas (6 minutos después de que Martínez se encontrara transitando contra el normal sentido del tránsito) en circunstancias que esta debió encontrarse cerrada o bloqueada, y más grave aún, una vez que se encontraba en la autopista no recibió ningún tipo de aviso (mensajes en los pórticos o por alto parlante) para alertarlo de la situación.

1.3 En relación a que la sociedad demandada “no habría ejercido labores de policía”

Refieren que la demandada, nuevamente, emplea medidas distractoras, que nada tienen que ver con el asunto de fondo ni las imputaciones planteadas por esta parte, señalando que *“no tienen facultades de policía”* ni *“puede detener un vehículo en circulación”*. A contrario sensu, destacan que, frente a emergencias de este tipo, su función se circunscribiría únicamente a “apoyar y coordinar” las labores de bomberos, ambulancias y carabineros.



**Foja: 1**

Además de la obviedad que constituyen estas afirmaciones, sostienen, nunca estuvo en discordia que un ente privado no pudiera ejercer labores policiales, precisamente el “apoyo” y “coordinación” que si les correspondía realizar, fue realizado de forma tardía e inoportuna lo que en definitiva terminó provocando la colisión, según se acreditará en la oportunidad procesal pertinente.

1.4 En cuanto a la transmisión de las radioemisoras

Al respecto, reiteran lo mencionado en la demanda en cuanto a que diversas radioemisoras informaron en tiempo real que un vehículo venía transitando un largo trayecto contra el sentido del tránsito. En efecto, la misma demandada reconoce expresamente que el locutor de Radio Bio Bio dio cuenta de esa situación a las 04.31 de la madrugada, esto es 2 minutos antes de que la colisión se produjese. A continuación, se limitan a repetir a esa hora, el Centro de Control Operativo ya habría reportado la situación a CENCO de Carabineros.

Al respecto, destacan que no les consta la veracidad de esta última aseveración, por lo que su acreditación será carga de la demandada, y en el hipotético caso que fuera cierto, no desvirtúa el punto de que no existió ninguna señal que advirtiera a su representado respecto al inminente peligro que sufría.

1.5 En cuanto al Centro de Control Operativo (CCO)

Exponen que la demandada reconoce contar con un sistema integral de vigilancia “que no sólo pasa por la observación mediante cámaras del CCO, sino que también por la observación in situ mediante patrullas”.

Consideran que precisamente en razón de esto último se agrava la falta, toda vez que no obstante contar con recursos millonarios y supuestamente un sistema de vigilancia del más alto estándar, tuvieron un actuar completamente errático, inoperante y negligente ante la existencia de un peligro.

Finalmente, hacen especial hincapié en la imputación que directamente les hace la demandada: “Sobre si estamos en condiciones de acreditar que, en otras condiciones, casi con certeza se habría evitado el accidente”. Ante semejante y tan básica interpelación, que de partida no puede probarse por tratarse de una situación ficticia, sólo cabe reiterar que en caso que su representado hubiera sido alertado oportunamente de la situación o bien la entrada a la autopista hubiera estado bloqueada, tal como correspondía, las probabilidades de que la colisión ocurriera no cabe duda habrían disminuido drásticamente.

2. Sobre las alegaciones y/o defensas

II.1 Sobre la extensión del deber de cuidado o estándar de conducta en materia extracontractual

Exponen que, a partir del análisis de la normativa legal, reglamentaria y contractual que ha sido reseñada en la demanda, y lo resuelto expresamente por la Segunda Sala de la Corte de Apelaciones de Santiago (Iltma. Corte de Apelaciones de Santiago, sentencia de fecha 7 de diciembre del año 2018, en causa rol C-14.991-2017), se puede concluir sobre la existencia de un estatuto específico de responsabilidad en materia de concesión de obras viales para resarcir los daños producidos durante la fase de explotación, cualquiera sea la naturaleza de los perjuicios, en aquellos casos que la Concesionaria incumpla su obligación de entregar un servicio continuo y en condiciones de absoluta normalidad.

En consecuencia, sostienen, es menester determinar es si ha existido alguna acción u omisión ilícita, culpable o dolosa que le sea imputable a la demandada y que haya



**Foja: 1**

incidido en las gravísimas lesiones que presenta su representado a causa de la colisión que tuvo lugar en dicha autopista, lo que deberá dilucidarse a la luz de las pruebas que se presenten y las obligaciones señaladas en la normativa ya mencionada.

Al respecto, indican, la demandada se limita a argumentar que no existió un problema de servicio por parte de ella, sosteniendo que el accidente de tránsito no tuvo relación alguna con el deber de diligencia que debe tener en su calidad de empresa concesionaria de autopistas, concluyendo que el accidente se debió exclusivamente a *“un problema de uso inadecuado por parte de un particular preciso y determinado, que no es otro que el Sr. José Manuel Martínez”*.

Sin perjuicio de lo anterior, mencionan, de acuerdo a lo señalado en el acápite 2.5.3.5 y siguientes de las Bases de Licitación de la referida Obra “Sistema Oriente-Poniente”, para cumplir con uno de los principales objetivos, como es mantener las vías en óptimas condiciones, de manera de asegurar una circulación segura y expedita, estaba el deber de haber informado oportunamente a su representado sobre que un vehículo circulaba contra el normal sentido del tránsito, cosa que no hizo.

II.2 Sobre la supuesta culpa concurrente de don Felipe Pérez Espinosa

En la que sin duda resulta la más absurda de las afirmaciones de la demandada, sostienen, está la imputación de una eventual *exposición al daño* por parte de don Felipe Pérez Espinosa.

Al respecto, indican que esta imputación es manifiestamente incongruente pues es la misma sociedad demandada quien reconoce que el Sr. Pérez conducía dentro de los límites formales de velocidad, complementado por lo informado en el informe de alcoholemia de la SIAT de Carabineros que descarta absolutamente que condujera bajo la influencia del alcohol. No obstante, lo anterior, y de manera completamente antojadiza e irresponsable, le reprochan el hecho de conducir *“sin estar atento a las condiciones del tránsito”*.

Junto con negar tajantemente esta afirmación tan vaga y genérica, y destacan que será carga de la demandada probar tan falaz imputación, hace hincapié de que en el hipotético caso de que esto fuera cierto, esto en ningún caso revestiría el carácter de eximente de responsabilidad aquilina de la Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A, según los términos del artículo 2330 del Código Civil.

II.3 Sobre la excepción de caso fortuito

En un nuevo ítem de su contestación, refieren, la demandada reitera que los desafortunados hechos fueron *“exclusiva consecuencia de la actuación negligente y culpable del conductor Sr. José Martínez”*, lo que supuestamente implicaría un hecho imposible de resistir, con lo cual se configuraría la excepción de caso fortuito o fuerza mayor.

Al respecto, rechazan totalmente esta alegación de caso fortuito como excepción, por el mero hecho de no concurrir sus presupuestos, en especial: la imprevisibilidad que se le atribuye al accidente de tránsito. Lo anterior, porque según estableció claramente el ya citado fallo de la Segunda Sala de la Corte de Apelaciones de Santiago, *“conforme al giro de la demandada, esto es, la explotación de una autopista de alta velocidad, las colisiones, y los obstáculos en la ruta son un riesgo intenso y probable derivado de su actividad principal, y se encuentran contemplados y descritos explícitamente en la normativa legal, reglamentaria y contractual de las concesiones de obras viales”*.

A mayor abundamiento, señalan que tan previsible eran estos sucesos, que la demandada cuenta con un Centro de Control Operativo (CCO) que debe operar las 24 horas del día de los 365 días del año, donde a través de cámaras de vigilancia observa



**Foja: 1**

todo lo que sucede en toda la extensión de la ruta, con el fin de poder emplear inmediatamente un plan de contingencia cuando se detecte alguna anomalía (como lo fue que un vehículo circulara contra el normal sentido del tránsito) cosa que no aconteció.

**DÉCIMO SEGUNDO:** Que los abogados de la demandada al evacuar la dúplica, dan por reproducidos todos los argumentos vertidos en el trámite de contestación de la demanda, solicitando que la demanda sea rechazada, con costas.

Afirman que, cualesquiera sean las alegaciones de los demandantes, la realidad de los hechos ya se ha impuesto en los escritos de discusión: el único causante del accidente vehicular de autos fue un tercero, el Sr. Martínez Muñoz, y no Costanera Norte.

Indican que así lo han reconocieron las propias demandantes. Primero, en su demanda señalaron textualmente *“el accidente en cuestión se produjo exclusivamente por la acción temeraria y riesgosa del Sr. Martínez Muñoz”*. Luego, –acorralados por los hechos expuestos en la contestación– en su réplica aceptaron que la supuesta omisión que reclaman de Costanera Norte no causó directa y necesariamente el accidente vehicular.

Dichos reconocimientos, arguyen, constituyen una verdadera confesión judicial que exime de responsabilidad a Costanera Norte. Con sus alegaciones solo alcanzan a señalar que eventualmente habría disminuido *“las probabilidades que la colisión ocurriera”*.

En efecto, señalan, las propias demandantes reconocen que aun cuando Costanera Norte hubiese podido ejecutar más acciones que las que le fueron físicamente posibles en los breves instantes en que se enteró de la loca carrera contra el tránsito del Sr. Martínez Muñoz, dicho accidente igualmente se habría materializado, pues las mismas acciones que los demandantes reclaman –en palabras de los demandantes– no lo habrían impedido de manera absoluta que ocurriera el accidente.

Tal y como ha sido manifestado en autos, reiteran, el Sr. Martínez Muñoz ingresó de manera temeraria a la autopista Costanera Norte desde la Ruta 68 por la salida de la Costanera Norte en una maniobra de difícil ejecución –necesariamente a sabiendas de la ilegalidad que cometía, o bien, fuera de sus capacidades mentales–, realizando una maniobra no permitida y de difícil ejecución.

Además, agregan, una vez en la autopista, mantuvo tozuda y obstinadamente una desenfundada carrera contra el tránsito a una velocidad de casi 80 kilómetros por hora a pesar que en primer lugar toda la señalética le indicó que iba contra el tránsito; en una segunda lugar, tuvo la oportunidad de ingresar a la estación de servicio COPEC que queda a escasos metros de la salida por la que ingresó a la autopista, y conectar a través de ella a la pista de retorno a Santiago (por el sentido correcto del tránsito), y luego en tercera lugar, fue interceptado y advertido por la Patrulla de Vigilancia Vial de Costanera Norte con altavoces y balizas.

En otras palabras, exponen, el Sr. Martínez Muñoz a pesar de que no pudo menos que representarse que su temeraria conducta tendría como desenlace un accidente, decidió insistir de manera contumaz con su acción ilegal, como si tuviese el deseo de causar daño, o tuviere sus capacidades mentales alteradas.

Por otra parte, refieren, tan sólo segundos (no más de un minuto) después que Costanera Norte tomara conocimiento que el Sr. Martínez Muñoz hacía caso omiso de las advertencias efectuadas por la Patrulla de Vigilancia Vial, el Sr. Felipe Pérez Espinosa ingresó a la autopista, produciéndose el accidente causado por el Sr. Martínez Muñoz apenas dos minutos después.



Foja: 1

La forma en cómo ocurrieron estos hechos es clave, destacan, pues deja en evidencia que la temeraria conducta del Sr. Martínez Muñoz no solo era imprevisible para Costanera Norte, sino que derechamente suicida. La contraria ha intentado desvirtuar lo anterior alterando ciertos hechos para tratar de construir una supuesta –improcedente– responsabilidad de su representada. En ese sentido señalan que:

- No es efectivo que el Sr. Martínez Muñoz haya conducido durante 15 minutos, recorriendo 23 kilómetros en contra del normal sentido del tránsito, sino que lo hizo sólo durante 8 minutos, recorriendo 10,5 kilómetros. Esta precisión es relevante, sostiene, pues reduce seriamente las posibilidades de reacción de Carabineros y Costanera Norte.

- No es efectivo que el accidente vehicular haya ocurrido a las 4:35 a.m. del día 7 de febrero de 2018, sino que ocurrió a las 4:30 a.m., instantes después que el Sr. Felipe Pérez Espinosa hubiese ingresado a la autopista, lo cual da cuenta de la inmediatez del accidente ocurrido

Por si la evidente falta de relación causal con nuestra representada fuera poco, arguyen, los demandantes reclaman daños completamente desmesurados y que ni siquiera son ciertos, y por ende, no indemnizables. Así, por ejemplo, reclaman lo que han denominado “daño emergente futuro”, y que incluiría el costo de los tratamientos médicos que podría llegar a necesitar el Sr. Felipe Pérez Espinosa, o las hospitalizaciones por posibles crisis que éste pueda padecer.

**I. Cuestión previa: Los demandantes tergiversan “hechos no controvertidos” y distorsionan circunstancias fácticas del accidente para intentar construir un vínculo artificial con la demandada**

Señalan que la actora en su escrito de réplica, dentro de los hechos no controvertidos por Costanera Norte, incluye que *“el vehículo conducido por el Sr. Martínez Muñoz, quien realizó una maniobra de viraje en ‘U’ desde la Ruta 68 ingresando contra el normal sentido del tránsito, por donde condujo por más de 14 minutos, hasta que se produjo la referida colisión con el vehículo del Sr. Pérez Espinosa”*. Sostiene que ello es simplemente falso, y Costanera Norte jamás ha señalado que el Sr. Martínez Muñoz condujo durante 14 minutos en contra del sentido normal del tránsito.

En efecto, exponen, Costanera Norte contradijo la versión de los demandantes, señalando que el Sr. Martínez Muñoz ingresó a la autopista –por una vía que no apta para tales efectos, y la cual estaba debidamente señalizada– a las 04:22 horas del día 7 de febrero de 2018. Asimismo, afirmamos que el accidente ocurrió a las 04:30 del mismo día. Tan solo 8 minutos después.

Por lo tanto, arguyen, es completamente falso que el lapso en que el Sr. Martínez Muñoz condujo al interior de la autopista sea un hecho no controvertido entre las partes. Por el contrario, mientras los demandantes afirman que ello ocurrió durante 14 o 15 minutos, Costanera Norte está cierta de que el Sr. Martínez Muñoz condujo –de manera imprudente, suicida– por no más de 8 minutos.

Probablemente, indican, entre los motivos que mueven a los demandantes a atribuirles falsos reconocimientos está el intentar construir artificialmente un vínculo causal con Costanera Norte, el cual no existe.

**II. La demanda debe rechazarse por falta de legitimación pasiva de Costanera Norte**

Como se afirmó en la contestación de la demanda, reiteran, el accidente de tránsito fue causado única y exclusivamente por la acción del Sr. Martínez Muñoz. Fue él, quien –de manera imprudente, irracional y suicida– ingresó a la autopista operada



**Foja: 1**

por Costanera Norte, por una vía explícitamente prohibida para tales efectos (pues dicha vía era precisamente una de las salidas de la autopista) e inició una breve pero desenfadada carrera en contra del tránsito.

Lo anterior, refieren, incluso es reconocido por los propios demandantes, quienes han reconocido expresamente que la causa exclusiva del accidente –y, por tanto, de los daños cuya indemnización alegan– fue la conducción imprudente del Sr. Martínez Muñoz.

En consecuencia, arguyen, respecto de Costanera Norte se configura plenamente la excepción de falta de legitimación pasiva, pues –del modo en que los propios actores plantean su pretensión– se concluye fácilmente que su representada es un tercero ajeno al hecho ilícito que causó los daños, respecto del cual no le cabe ninguna responsabilidad civil.

Que los propios demandantes reconozcan que *“el accidente en cuestión se produjo exclusivamente por la acción temeraria y riesgosa del Sr. Martínez Muñoz”*, sostienen, es una verdadera confesión judicial que no existe vínculo causal con Costanera Norte, pues si el vínculo con el Sr. Martínez Muñoz es exclusivo, aquél excluye otros potenciales vínculos (como aquél que reclaman contra Costanera Norte).

**III. Excepción de caso fortuito**

Reiteran que la acción temeraria del Sr. Martínez Muñoz, quien –omitiendo la señalización vial y contra las advertencias de personal de Costanera Norte– decidió conducir en contra del sentido del normal del tránsito; en conjunto con la imposibilidad de Costanera Norte de ejercer funciones policiales para detenerlo por la fuerza (las cuales, atendidas las circunstancias fácticas, habrían implicado el empleo de alguna especie de arma para detener al Sr. Martínez Muñoz), configuran, en subsidio de la excepción de falta de legitimación pasiva, una excepción de caso fortuito que exime de responsabilidad extracontractual. Con los medios que permite la ley y el contrato de concesión, Costanera Norte no podía resistir la acometida del Sr. Martínez Muñoz.

Para refutar esta defensa, indican, la réplica de los demandantes se limitó a rechazar su efectividad, citando y parafraseando una sentencia dictada por la Il. Corte de Apelaciones de Santiago (Sentencia dictada con fecha 7 de diciembre de 2018, en los autos Rol 14.991-2017) –la cual ni siquiera se encuentra ejecutoriada–, que establece que, conforme al giro de Costanera Norte, la ocurrencia de colisiones es un riesgo probable.

Pues bien, mencionan, el fallo citado por la contraria carece de todo mérito para desvirtuar la alegación de caso fortuito. Al respecto, los hechos de tal fallo difieren sustancialmente de los acontecidos en estos autos, puesto que, en dicho proceso, lo discutido se refiere a la previsibilidad que tiene la detención de un vehículo por desperfectos mecánicos, con el cual posteriormente colisiona por alcance un auto que circula a exceso de velocidad.

Ciertamente, arguyen, la situación descrita no puede compararse con lo acontecido en autos. En este proceso, estamos discutiendo acerca de la imposibilidad de resistir la decisión de una persona que, por motivos que no logramos comprender, decidió emprender un mortal recorrido en contra del tránsito en una autopista de alta velocidad, desatendiendo múltiples oportunidades y llamados para que dejase de persistir en dicha acción ilegal.

Imprevisto, señalan, porque no es de normal ocurrencia que una persona adopte la decisión que tomó el Sr. Martínez Muñoz (que incluye no solo conducir contra el tránsito, sino que persistir en ello contra los avisos). Irresistible, porque Costanera Norte



**Foja: 1**

no tiene facultades policiales para detener aquel irracional conductor, ni para ejecutar otras medidas de fuerza distintas a las advertencias desplegadas, pues las misma han sido entregadas en virtud del artículo 101 de la Constitución Política de la República, de manera exclusiva, a ciertos órganos del Estado, como Carabineros de Chile.

En ese sentido, recuerdan que el Sr. Martínez Muñoz decidió transitar contra el tránsito a casi 80 kilómetros por hora, en una autopista de alta velocidad, de manera contumaz, decidido a culminar su desenfrenada carrera contra el tránsito a pesar de las advertencias de la Patrulla de Vigilancia Vial.

En mérito de esta excepción de caso fortuito, afirman, su representada debe ser eximida de cualquier responsabilidad extracontractual.

**IV. Ausencia de responsabilidad extracontractual de Costanera Norte**

Para el improbable caso que se estime que Costanera Norte sí tiene legitimación pasiva respecto de la pretensión de los demandantes (yendo contra lo señalado por los propios demandantes en su libelo), y que la acción del Sr. Martínez Muñoz no es constitutiva de un caso fortuito para Costanera Norte, indican, la demanda de autos igualmente debe rechazarse, puesto que en la especie no concurre ninguno de los requisitos que, copulativamente, se exigen para que se configure la responsabilidad extracontractual de su representada.

En efecto, exponen, no existe ninguna acción u omisión culpable o dolosa que pueda atribuirse a Costanera Norte; reconocidamente no existe relación de causalidad entre las supuestas acciones u omisiones de Costanera Norte y los daños reclamados; los referidos daños no son indemnizables, pues no son reales, ciertos ni directos y, peor aún, constituyen una aspiración de ganancia o lucro que atenta contra la función meramente reparatoria que reviste la indemnización de perjuicios en nuestro Derecho.

**A. Inexistencia de acción u omisión culpable o dolosa imputable a Costanera Norte**

Los demandantes, señalan, intentan atribuir responsabilidad civil a su representada, alegando una supuesta omisión ilícita, consistente en no realizar *“ningún tipo de acción conducente a evitar la concreción de la colisión vehicular”*, agregando que dicha omisión, además, sería culpable, toda vez que transcurrieron *“prácticamente 15 minutos para haber advertido de la situación”*.

Esas aseveraciones, afirman, son falsas porque, por una parte, Costanera Norte desplegó una serie de medidas destinadas a detener al Sr. Martínez Muñoz, advirtiéndole con su señalética en regla, interceptándolo y señalándole a viva voz y con las balizas y sirenas de una Patrulla de Vigilancia Vial que se detuviera, y, por otra parte, porque el lapso tiempo que el Sr. Martínez Muñoz condujo contra el tránsito fue de apenas 8 minutos.

Sin perjuicio de ello, indican, los demandantes alegan que Costanera Norte debía realizar ciertas acciones tales como la instalación de barreras de contención, las cuales hubieran evitado el ingreso del Sr. Martínez Muñoz a la autopista; la implementación de paneles de mensajería que advirtieran que un vehículo había ingresado por una vía no autorizada y que transitaba en contra de tránsito; el envío de vehículos de emergencia; o bien, el cierre de cada una de las entradas a la autopista.

No obstante, destacan, los demandantes no son capaces de enunciar cuál sería la fuente de la que emanaría la obligación de implementar tales medidas y si era incluso posible tomarlas.



Foja: 1

Pues bien, continúan, tales alegaciones ya fueron refutadas en la contestación. Al efecto, pusieron en evidencia la parcialidad del relato de los demandantes, señalando que Costanera Norte sí detectó –a través de un patrullaje preventivo– que el Sr. Martínez Muñoz conducía en contra del tránsito al interior de la autopista, lo que permitió interceptar y advertir al conductor de su acción ilícita.

Tan pronto el patrullero detectó esta irregular situación, refieren, dio aviso inmediato al Centro de Control Operativo de Costanera Norte, en el cual, junto a los operadores de su representada, se encuentra también un miembro de Carabineros de Chile de modo permanente. Precisamente fue dicho Carabinero quién informó del hecho a las unidades policiales, las que asumieron el control del procedimiento para detener el vehículo del Sr. Martínez Muñoz. En el intertanto, el patrullero de Costanera Norte encendió las balizas y sirenas de su vehículo, y comenzó a advertir por altoparlante al Sr. Martínez Muñoz acerca de la imprudente maniobra que éste realizaba, quien, a pesar de ello, continuó su fatal carrera.

Así, señalan, desde que fue posible constatar que el Sr. Martínez Muñoz desatendería las advertencias y continuaría con una loca y empecinada carrera contra el tránsito y que el Sr. Felipe Pérez Espinosa ingresó a la autopista, transcurrieron solo segundos, menos de un minuto. En total, el Sr. Felipe Pérez Espinosa alcanzó a transitar sólo 2 minutos por la autopista antes del que ocurriera el lamentable accidente. En ese tiempo era jurídica y físicamente imposible para Costanera Norte detener a dicho conductor.

En este contexto, indican, Costanera Norte expuso haber realizado todas las acciones que, dentro la esfera de sus posibilidades podía razonablemente ejecutar en ese margen de tiempo, descartando cualquier omisión de sus deberes, y mucho menos que éstos hayan sido culpables. Por el contrario, las medidas o acciones que esbozan los demandantes resultan simplemente impracticables, tanto física como jurídicamente.

Al respecto, argumentan, resulta esencial tener en cuenta que Costanera Norte, en su calidad de concesionaria de una obra pública, tiene su ámbito de acción delimitado por el contrato de concesión y por las normas de derecho público que lo regulan. El contrato de concesión, a diferencia de lo que ocurre en la contratación privada, se caracteriza por la relación asimétrica que existe entre la concesionaria y la autoridad, en virtud de la cual Costanera Norte sólo puede –y debe– hacer únicamente aquello que le fue encomendado, y en los términos en los que la autoridad establezca.

En efecto, continúan, el régimen de concesión en ningún momento altera el carácter de bien nacional de uso público que tiene la autopista y como tal, es la autoridad quien ejerce las potestades públicas de vigilancia o policía, sin que pueda entenderse que exista una radicación, subrogación o delegación de éstas hacia el particular.

Al carecer de potestades públicas de policía, exponen, Costanera Norte: (i) no puede detener o interceptar vehículos en circulación, por más que éste transite en contra del sentido normal del tráfico vehicular (el que, por cierto, se encontraba debidamente señalizado); (ii) no puede detener la autopista; y (iii) no puede cerrar las vías de acceso a la autopista, si no es en virtud de una autorización o un requerimiento de Carabineros o del Inspector Fiscal que las Bases de Licitación establecen.

En tal sentido, señalan, la cláusula 2.5.4 de las Bases de Licitación de la autopista concesionada, disponen lo siguiente: *“Exceptuadas las situaciones de mantención, no se permitirá el cierre de pistas por mal funcionamiento del sistema de gestión de tráfico, incluidos los casos de daños a las instalaciones como resultado de accidentes o vandalismo.*



**Foja: 1**

*Cualquier trabajo de mantención rutinaria que signifique interferencias al servicio, será comunicado por escrito al Inspector Fiscal para su aprobación con a lo menos 15 días de anticipación. El trabajo de mantención que haga necesario cerrar una o más pistas, deberá realizarse en horas de bajo tráfico. Los cierres de pistas deben ser autorizados por el Inspector Fiscal.*

*En caso de accidente, el concesionario actuará, bajo la coordinación de Carabineros de Chile o a requerimiento de éstos”.*

El tenor de la disposición contractual citada no deja lugar a dudas, sostienen. Costanera Norte no tiene facultades para realizar las acciones de policía que los demandantes pretenden. Solo Carabineros de Chile podía realizar las acciones de policía y tomar medidas como cerrar la autopista. Reitera que, Carabineros, que estaba presente en el Centro de Control, fue advertido por la patrulla, y fueron ellos los que no tomaron las medidas que sugieren los demandantes.

Tampoco podría haber ejecutado Costanera Norte ninguna de las otras acciones que los demandantes exigen respecto a la instalación de barreras de contención o dispositivos de mensajería, agregan. Ello, simplemente, implicaría una contravención de su representada de sus obligaciones para con el Estado. Costanera Norte ha dado cabal cumplimiento al contrato de concesión y a la legislación aplicable.

En este sentido, refieren, el carácter de obra pública que tiene la autopista concesionada determina que sea el Ministerio de Obras Públicas quien establezca, a través de las bases de licitación, las especificaciones técnicas, planos, programas y plazos de explotación de las mismas obras; y quien tenga las facultades de fiscalización y sancionatorias respecto del concesionario. Lo anterior, se ve confirmado por lo dispuesto en el artículo 17, letras a) y k), del Reglamento de Concesiones de Obras Públicas, el cual dispone que serán las bases de licitación, las que describan la obra pública, así como las obras adicionales, y los requerimientos técnicos para su diseño, ejecución y conservación y explotación.

Así las cosas, indican, por una parte, la construcción de las barreras de contención o la instalación de avisos o mensajes que los demandantes reclaman, en los hechos envuelven una modificación de la obra concesionada, respecto de la cual se requiere la revisión e instrucción del Ministerio de Obras Públicas. Por último, Costanera Norte no podía arrogarse potestades de policía que no le fueron delegadas por la autoridad, y que pueden ser delegadas, e ir más allá de interceptar y avisar con balizas y alto parlante al Sr. Martínez Muñoz y avisarle a Carabineros de Chile.

En consecuencia, señalan, para satisfacer los requerimientos de los demandantes, Costanera Norte debería haber infringiendo sus obligaciones legales y contractuales que su calidad de concesionaria le imponen. Ello resulta un absurdo jurídico, sin perjuicio de que resulta igualmente absurdo pretender que se instalen barreras de contención en la salida de una autopista.

Teniendo en cuenta lo anterior, y que Costanera Norte mantenía toda su señalética en regla, que demoró sólo breves instantes en advertir de la imprudente maniobra del Sr. Martínez Muñoz; que inmediatamente avisó a Carabineros para que lo interceptara; que una patrulla de Costanera Norte advirtió al Sr. Martínez Muñoz que circulaba en contra del tránsito por altoparlante, sirenas y balizas; que entre el desconocimiento de lo anterior y el ingreso del Sr. Pérez Espinosa a la autopista transcurrió menos de 1 minuto, y que éste último, en tan sólo 2 minutos más, colisionó con el Sr. Martínez Muñoz, sostiene, la conclusión es evidente: no existe ninguna acción u omisión culpable de Costanera Norte que le genere responsabilidad extracontractual.



Foja: 1

Ante la solidez de lo expuesto, mencionan, los demandantes optaron por repetir – de manera vaga y genérica– lo ya señalado (y refutado) en su demanda. En este sentido, vemos que la réplica que los demandantes, ignorando que Costanera Norte sí tomó las medidas de seguridad que el breve tiempo transcurrido le permitían adoptar, insiste en acusar que esta parte debió haber *“adoptado medidas de mitigación del riesgo necesarias y oportunas”*.

De este modo, concluyen, nada de lo expuesto en la réplica desvirtúa la defensa de Costanera Norte, respecto a la inexistencia de una omisión, ni mucho menos una que pueda reprocharse como culpable o dolosa. Faltando el elemento fundante de la responsabilidad civil –la acción u omisión– la demanda de autos debe rechazarse en todas sus partes.

B. Inexistencia de relación de causalidad entre el supuesto hecho ilícito y los perjuicios que se reclaman

No obstante, expresan, de lo expuesto respecto a la inexistencia de un hecho ilícito –acción u omisión–, la demanda es también improcedente atendido que en la especie tampoco existe un nexo causal que permita atribuir los supuestos daños demandados a una eventual omisión de Costanera Norte. Al respecto, han sido los propios demandantes quienes expresa y espontáneamente han confesado judicialmente que *“el accidente en cuestión se produjo exclusivamente por la acción temeraria y riesgosa del Sr. Martínez Muñoz”*. En efecto, todos los supuestos daños –patrimoniales y morales– que los demandantes reclaman se siguen del accidente de tránsito que protagonizado por el Sr. Felipe Pérez Espinosa y el Sr. Martínez Muñoz. Sin embargo, reitera, los mismos demandantes reconocieron que dicho accidente de tránsito fue causado exclusivamente por la conducta negligente y temeraria del Sr. Martínez Muñoz, y no por una acción y omisión imputable a Costanera Norte.

Por lo anterior, señalan, es evidente que la pretensión indemnizatoria de los demandantes carece de todo sustento. Todos los supuestos daños que alegan haber experimentado emanan de un hecho que ellos mismos reconocen que es ajeno a Costanera Norte, como lo es la conducción imprudente del Sr. Martínez Muñoz, quien adoptó la inexplicable determinación de ingresar y conducir por una autopista urbana en contra del normal sentido del tránsito, haciendo caso omiso de toda la señalética implementada y de las advertencias del patrullero de Costanera Norte.

Sin perjuicio de que lo anterior, indican, basta para desestimar la demanda, el escrito de réplica aporta antecedentes adicionales que refuerzan la misma conclusión, es decir, que ninguno de los supuestos daños reclamados en autos tuvo como causa una acción u omisión de Costanera Norte.

En tal sentido, refieren, los demandantes, en su afán de justificar la desmesurada indemnización que reclaman, reconocieron que aun en el evento de que Costanera Norte hubiera adoptado las medidas que reclaman (suponiendo que ello era física y jurídicamente posible), el accidente de tránsito y, por tanto, los supuestos daños, igualmente hubieran sobrevenido. Es así, como en el escrito de réplica se lee que si nuestra representada hubiera adoptado las referidas acciones, *“las chances de haber evitado el accidente habrían aumentado de manera exponencial”*; o bien que *“las probabilidades de que la colisión ocurriera no cabe duda habrían disminuido drásticamente”*.

Es decir, exponen, la teoría del caso de los demandantes –respecto al vínculo causal entre las supuestas omisiones de Costanera Norte y los daños reclamados– se sustenta en un ejercicio meramente conjetural, hipotético, de supuestas “chances”, el cual, en todo caso, reconoce que los daños igualmente hubieren sobrevenido fuere cual



**Foja: 1**

fuere la conducta de Costanera Norte. En otras palabras, existe un reconocimiento de que las omisiones denunciadas, aun si fuesen efectivas, no son la causa de los daños.

Siendo así, sostienen, es evidente que la demanda debe, irremediamente, ser rechazada. Como bien se sabe, la existencia de un vínculo de causalidad directo y necesario es un elemento indispensable para determinar la responsabilidad extracontractual, habida consideración de que nadie podría ser condenado por daños que no ha concurrido a provocar.

Para resolver la interrogante lo anterior, señalan, se han construido, a nivel doctrinario y jurisprudencial, diversos métodos para determinar si un determinado hecho es o no causa de un daño. La doctrina expone que el principio generalmente aceptado para analizar la relación de causalidad es el de la equivalencia de las condiciones o *condictio sine qua non*, en el que se consideran todas las potenciales causas como equivalentes (en la producción del daño) en la medida que individualmente sean condición necesaria para la ocurrencia del resultado dañoso

A su vez, continúan, tanto la doctrina como la jurisprudencia estiman que para determinar si un hecho es condición necesaria del daño se debe intentar la denominada “*supresión hipotética*”, en virtud de la cual “*si eliminando mentalmente el hecho, el daño no se habría producido, tal hecho es causa necesaria de ese daño*” o al revés “*si suprimido el hecho, el daño igualmente se habría producido, la causalidad no puede darse por establecida*” (Barros Bourie, Enrique. “*Tratado de Responsabilidad Extracontractual*”. Editorial Jurídica (2010). Página 376 y 377. En ese mismo sentido, véase CORRAL TALCIANI, Hernán, “*Lecciones de Responsabilidad Civil Extracontractual*”. Legal Publishing (2013). página 181).

Este ejercicio de supresión mental hipotética, indican, permite establecer un vínculo de conexión *natural* entre un hecho y un resultado. De concluirse que tal hecho tiene la aptitud de ser causa necesaria de un daño, el ejercicio de supresión mental debe complementarse con un juicio *normativo o valorativo*, toda vez que “*la sola circunstancia de que un hecho negligente aparezca como condición necesaria de un cierto daño, no se sigue que su autor deba ser siempre tenido por responsable*” (Ibidem, página 383).

Señalan que para efectos de realizar esta valoración normativa del hecho que se estima causa necesaria, así como de su aptitud para producir el daño, se ha desarrollado, entre otras, la denominada teoría de la “*causa adecuada*”. Esta construcción afirma que no todas las condiciones son idóneas o adecuadas para generar el resultado, y que por tanto no todas ellas pueden considerarse causas del mismo. Por lo mismo, para determinar la relación de causalidad, puede recurrirse a “*una valoración de adecuación entre las condiciones y el resultado. Sólo será causa del mismo la condición que es adecuada por sí misma para generar el resultado realizado en la situación concreta*” (Corral Talciani, Hernán, “*Lecciones de Responsabilidad Civil Extracontractual*”. Legal Publishing (2013). Página 181).

Así, exponen, el ejercicio que debe realizarse en el caso de autos consiste en determinar si, copulativamente, (i) las acciones que los demandantes exigen a Costanera Norte (suponiendo que ellas fueran física y jurídicamente posibles, lo cual negamos) tendrían la aptitud de evitar la concurrencia del daño (teoría de equivalencia de las condiciones – que tiene por objeto realizar un análisis de causalidad meramente fáctico), y luego (ii) si la omisiones que los demandantes reclaman a Costanera Norte (suponiendo que fuesen física y jurídicamente posibles, lo cual negamos) son suficientes para imputar responsabilidad por el accidente vehicular de autos a Costanera Norte (teoría de la causa



**Foja: 1**

adecuada – que tiene por objeto realizar un análisis de vinculación o imputación jurídica).

Pues bien, arguyen, la respuesta a tal interrogante la han entregado los propios demandantes, puesto que, como ellos mismos reconocieron, no es cierto ni seguro que con la realización de las mencionadas acciones –instalar barreras de contención, entregar avisos, etc.– el accidente de tránsito no se habría producido, ni que la supuesta omisión de Costanera Norte haya sido la exclusiva causante del accidente vehicular. Lo anterior es en todo caso lógico, pues –como ya se ha señalado– la verdadera y única causa de los daños que el Felipe Pérez y su familia alegan haber sufrido fueron causados, directa y exclusivamente, por la conducción irracional de una persona que, sin respetar señalizaciones ni advertencias, se desplazó en contra del tránsito hasta acabar con su propia vida.

Al no existir vínculo causal con las supuestamente incurridas por Costanera Norte, es evidente que la demanda debe rechazarse en todas sus partes, concluyen.

C. Los perjuicios reclamados no son indemnizables y constituyen una aspiración de ganancia o lucro

El daño es condición y objeto de la responsabilidad extracontractual, señalan. *Condición*, pues el comienzo de dicha responsabilidad está en el daño, dado que la sola negligencia no es fuente de responsabilidad; y *objeto*, pues la pretensión del interesado es que le sean reparados los perjuicios o daños que le fueron causados.

Ahora, agregan, por más que tenga dos funciones o caras, para que el daño sea indemnizable debe ser (i) cierto y (ii) directo. Basta que uno de estos elementos del daño falle o no se verifique para que el mismo no sea indemnizable, fallando ya sea en su función de condición o de objeto de la responsabilidad extracontractual.

Indican que en el capítulo anterior se explicó que los daños reclamados, en caso de existir, no son directos, pues la supuesta omisión que los demandantes denunciaron que Costanera Norte habría cometido, no causó ni pudo causar los daños reclamados en autos, de modo que al tenor del artículo 1558 del Código Civil, que aplica por analogía, los mismos no son indemnizables.

Sin perjuicio que la mera falta de relación causal es suficiente para desechar la demanda de autos, refieren, es del caso que los daños reclamados no son ciertos, cuestión hace improcedente la pretensión indemnizatoria de los demandantes; ello, al tenor de los artículos 1437 y 2314 y siguientes, que hablan del daño *inferido, causado o sufrido*, dejando en evidencia la necesidad de que este se haya producido realmente.

La certidumbre del daño, exponen, dice relación con su realización o existencia, con el hecho que “*haya ocurrido realmente*” (Alessandri Rodríguez, Arturo. “*De la responsabilidad extracontractual en el derecho civil*”. Imprenta Universitaria (1943). Página 214) o cuando “*necesariamente ha de realizarse*” (ibidem, página 214). En ese sentido, se ha sostenido respecto del daño que lo relevante es “*que no exista duda alguna de que éste realmente existe o existirá en un tiempo próximo*” (Rodríguez Grez, Pablo. “*Responsabilidad extracontractual*”. Editorial Jurídica (1999). Página 264); y que “*no serán resarcibles los perjuicios meramente eventuales o hipotéticos*” (Diez Schwerter, José Luis. “*El daño extracontractual*”. Editorial Jurídica (2012). Página 55), conclusiones que dejan en evidencia la carencia de este presupuesto de los daños que se reclaman.

Sin perjuicio de los argumentos vertidos en su contestación, señalan, pasa a analizar esquemáticamente los daños o perjuicios que los demandantes han reclamado en estos autos, explicando las razones por las cuales cada uno no es directo y/o cierto.



Foja: 1

Precisan que, para efectos de lo dispuesto en el artículo 1698 del Código Civil, niega expresa y enfáticamente la existencia de todos y cada uno de los daños reclamados por los demandantes.

i) Daño emergente

Indican que los demandantes reclaman cuatro conceptos en el marco de esta clase de perjuicio, agregando que ninguno de ellos reúne los requisitos que el legislador exige para que sean indemnizables.

En efecto, en primer lugar, continúan, los costos de hospitalización en que habría incurrido don Felipe Pérez Espinosa para reparar las supuestas lesiones que le habría provocado el accidente de autos, no son ni pueden ser una consecuencia directa y necesaria del supuesto hecho ilícito de Costanera Norte, pues tal como reconocieron los demandantes de autos, *“el accidente en cuestión se produjo exclusivamente por la acción temeraria y riesgosa del Sr. Martínez Muñoz”*, sin que Costanera Norte tuviese la posibilidad o las facultades de impedirla.

Así, sostienen, si el accidente fue provocado por un tercero, es el tercero quien debe responder de los gastos médicos destinados a reparar el daño que ocasionó, y no Costanera Norte, quien no participó de modo alguno en la producción del accidente. Ello, sin perjuicio de la potencial falta de legitimación activa de los demandantes para reclamar estos daños en caso de que los mismos hayan sido cubiertos por una Isapre, Fonasa o alguna clase de seguro.

En efecto, hacen presente que el parte policial emitido por Carabineros de Chile el día del accidente, señala expresamente que el vehículo conducido por el Sr. Felipe Pérez Espinosa tenía el seguro obligatorio vigente, el cual –por disposición de la Ley 18.490– cubre los gastos médicos, hospitalarios, farmacéuticos y de rehabilitación que hayan sido consecuencia de un accidente de tránsito. Así, la indemnización de todos estos daños –en caso de que sean efectivos, lo cual niega–, correspondería a la compañías de seguro, si es que ello ya no ocurrió.

De ser ese el caso, señalan, de conformidad a lo dispuesto por el artículo 534 del Código de Comercio, por el pago de los gastos de hospitalización, el asegurador habría subrogado en los derechos y acciones del Sr. Felipe Pérez Espinosa, dejando en evidencia su falta de legitimación activa para reclamar de dichos daños.

Al respecto, creen necesario tomar en consideración que fue públicamente declarado por la empresa *Uber*, que *“Uber será el encargado de costear los gastos médicos de las personas involucradas en el accidente, tanto del chofer como los pasajeros”* (<https://www.cooperativa.cl/noticias/pais/policial/accidentes-de-transito/dos-muertos-por-choque-frontal-de-vehiculos-en-costanera-norte/2018-02-07/064228.html>) y que el Sr. Felipe Pérez Espinosa era beneficiario de un seguro otorgado por Seguros Generales Suramericana S.A., que *“resguarda cada uno de los viajes solicitados a través de la aplicación”* (<https://www.biobiochile.cl/noticias/nacional/region-metropolitana/2018/02/07/dos-personas-murieron-tras-colision-en-costanera-norte-auto-ingreso-contr-el-transito.shtml>).

En definitiva, indican, aun cuando los costos de hospitalización existan, los mismos en caso alguno son una consecuencia directa y necesaria de la supuesta omisión de Costanera Norte.

En segundo lugar, señalan, respecto al valor del vehículo que supuestamente habría sufrido pérdida tal, al igual que con el concepto anterior, tampoco existe una relación de causalidad directa y necesaria con el supuesto hecho ilícito de Costanera Norte, y por ende su reparación no puede ni debe ser responsabilidad de Costanera



**Foja: 1**

Norte. Ello, sin perjuicio de la potencial falta de legitimación activa de los demandantes para reclamar estos daños en caso que los mismos hayan sido cubiertos por un seguro, por los argumentos ya explicados en los párrafos anteriores.

En definitiva, refieren, aun cuando los perjuicios por el valor del vehículo existan, los mismos en caso alguno son una consecuencia directa y necesaria de la supuesta omisión de Costanera Norte.

En tercer lugar, continúan, en relación a los otros gastos reclamados por los demandantes, resulta que los mismos ni siquiera son una consecuencia directa del accidente vehicular al que se vio expuesto el Sr. Felipe Pérez Espinosa, y por ende, tampoco son indemnizables.

Es del caso, indican, que bajo este concepto los demandantes han considerado diversos gastos en que el Sr. Felipe Pérez Espinosa habría incurrido voluntariamente ya no a objeto de reparar directamente las supuestas lesiones que le habría provocado el accidente vehicular, sino que para satisfacer otro tipo de intereses, como lo sería su comodidad. Así, por ejemplo, los demandantes reclaman los gastos por “*implementos varios (colchón, anti-escaras, cojines)*” e incluso los gastos de “*remodelación de la vivienda*”.

Aquí, afirman, es la propia intervención del Sr. Felipe Pérez Espinosa la causa inmediata de estos gastos, y por ende, no son en ningún caso indemnizables.

En definitiva, refieren, aun cuando estos otros gastos existan los mismos en caso alguno son una consecuencia directa y necesaria de la supuesta omisión de Costanera Norte.

Finalmente, concluyen, en cuarto lugar, los demandantes reclaman el que han denominado daño emergente futuro, que no son más que gastos eventuales en los cuales podría llegar a incurrir el Sr. Felipe Pérez Espinosa en el futuro. En ese sentido, no solo no existen actualmente, sino que además no tienen una vinculación directa con el accidente vehicular, y carecen de la certidumbre que exige el legislador para hacerlos indemnizables, al punto que las mismas demandantes reconocen que “*resulta imposible saber[lo] con exactitud*” si existirán dichos daños en el futuro.

ii) Lucro cesante

En relación a esta clase de daño, indican, los demandantes reclaman dos conceptos cuya indemnización es completamente improcedente en atención a su desvinculación causal del supuesto hecho ilícito de Costanera Norte, y su incertidumbre.

En primer lugar, exponen, reclaman los ingresos que el Sr. Felipe Pérez Espinosa habría dejado y dejará de percibir a consecuencia de las lesiones sufridas como consecuencia del accidente vehicular, y que habría generado trabajando como conductor asociado a la empresa *Uber*.

Al respecto, afirman, no solo no hay un vínculo causal necesario y directo con el supuesto hecho ilícito de Costanera Norte, sino que la supuesta legítima ganancia que reclama es totalmente incierta. En efecto, se reclama que el Sr. Felipe Pérez Espinosa habría generado de manera cierta \$500.000 mensuales líquidos conduciendo su vehículo y transportando pasajeros, cuestión que es totalmente falsa debido a la naturaleza del rubro (que por esencia, trae aparejados resultados inciertos).

Luego, en segundo lugar, agregan, reclaman los supuestos ingresos que la Sra. Elizabeth Espinosa Campos habría dejado de percibir a consecuencia de haber dejado su trabajo para cuidar y atender al Sr. Felipe Pérez Espinosa, y que ascenderían a \$3.200.000.



**Foja: 1**

Señalan que, sin perjuicio que niega la existencia de estos daños, la verdad es que la falta de relación causal de estos daños con el accidente vehicular de autos es manifiesta, al punto que la decisión de la que la Sra. Elizabeth Espinosa Campos de dejar su trabajo dependía directa e inmediatamente de su propia voluntad, haciendo completamente improcedente la indemnización de este supuesto daño.

iii) Daño moral

Finalmente, exponen, los demandantes reclaman haber sufrido un daño moral como supuesta consecuencia del accidente vehicular, ya sea por haberlo sufrido personalmente (en el caso del Sr. Felipe Pérez Espinosa) o indirectamente (en el caso de los demás demandantes).

Al respecto, señalan, la cuantía de la indemnización solicitada por el Sr. Felipe Pérez Espinosa por su supuesto daño moral es completamente desproporcionada e improcedente atendido las lesiones que habría sufrido, y la indemnización solicitada por el resto de los demandantes es totalmente improcedente.

En efecto, continúan, el daño moral es personalísimo de quien sufrió el accidente (Sr. Felipe Pérez Espinosa), quien habría debido soportar directamente las consecuencias de las lesiones sufridas; y el dolor de sus parientes es un sufrimiento indirecto que no resulta indemnizable en estos autos. El supuesto dolor de su recuperación y las consecuencias que las lesiones le provocarían en su vida futura son de cargo de forma inmediata y directa del propio accidentado, y sólo indirecta y eventualmente de cargo los padres (ni siquiera de todos los familiares), por lo que, bajo los estatutos de responsabilidad extracontractual, deben ser desestimados los daños morales demandados por el resto de los demandantes.

Ahora, destacan, en cualquier caso, la cuantía reclamada por concepto de daño moral es absurdamente excesiva atendida la naturaleza del caso de autos.

V. En subsidio, la indemnización debe reducirse en virtud de la culpa concurrente del Sr. Felipe Pérez Espinosa

Como se expuso en la contestación, mencionan, no basta que el Sr. Felipe Pérez Espinosa haya conducido su vehículo dentro de los límites formales de velocidad puesto que es un hecho de la causa que el Sr. Felipe Pérez Espinosa no realizó ninguna maniobra que le permitiera esquivar o eludir al Sr. Martínez Muñoz, existiendo así una conducción desatenta de su parte. Al respecto, se remite íntegramente a lo señalado en el escrito de contestación.

En consecuencia, señalan, y sólo en el improbable caso que se estime que Costanera Norte sí tiene responsabilidad en los daños reclamados, la culpa concurrente del Sr. Felipe Pérez Espinosa implica una reducción prudencial del monto de la indemnización, incluso aquellos demandantes que reclaman daño por rebote o repercusión.

VI. La demanda subsidiaria debe ser rechazada, pues no existe relación contractual con el Sr. Felipe Pérez Espinosa

Refieren que en el presente juicio, y de manera subsidiaria a su pretensión principal, los demandantes solicitan que se declare la responsabilidad contractual de Costanera Norte, condenándola al pago de una indemnización de perjuicios por la suma de \$2.041.756.066 pesos, por supuestos daños que habrían sufrido los demandantes a causa de un supuesto incumplimiento contractual de Costanera Norte de un contrato que habría sido celebrado exclusivamente entre ella y Felipe Pérez Espinosa, uno de los 7 demandantes.



**Foja: 1**

Señalan que los demandantes no precisan cuál sería el contrato incumplido, sus cláusulas o vigencia, ni tampoco el interés jurídico que tendrían en él cuando reconocen que sólo uno de ellos sería parte, limitándose a indicar, al voleo, que aquél supuesto contrato obligaría a Costanera Norte a “explotar y mantener la concesión en condiciones de seguridad para los usuarios”, cuyo incumplimiento se habría configurado en razón de los hechos narrados en su demanda principal. Y la realidad es que tampoco podrían hacerlo, pues Costanera Norte no ha celebrado contrato alguno con Felipe Pérez Espinosa ni ninguno de los otros demandantes.

Así, sostienen, no existiendo en la actualidad ni al momento del accidente de Felipe Pérez Espinosa contrato ni obligación alguna de Costanera Norte para con él, la demanda subsidiaria no puede menos que ser rechazada, con expresa condena en costas, por no existir el supuesto basal que podría dar lugar a una supuesta responsabilidad contractual.

Así las cosas, concluyen, en mérito de lo que se expuso en esta presentación y de lo ya señalado en la contestación, será fácil concluir que la demanda de autos deberá ser rechazada en todas sus partes, ya sea por (i) falta de legitimación pasiva de Costanera Norte; ya sea por (ii) la configuración de un caso fortuito que la exime de responsabilidad; ya sea por (iii) ausencia de los elementos de la responsabilidad extracontractual. Y para el improbable caso que se condene a una indemnización en contra de Costanera Norte, (iv) la cuantía de la misma deberá reducirse por la concurrencia del Sr. Felipe Pérez en la generación de los daños.

Con todo, agregan, la demanda subsidiaria también deberá ser rechazada, debido a que no existe contrato alguno entre Costanera Norte y el Sr. Felipe Pérez Espinosa que pueda dar lugar a la responsabilidad contractual reclamada.

**DÉCIMO TERCERO:** Que, llamadas ambas partes a conciliación, ésta no se produce.

**DÉCIMO CUARTO:** Que, recibida la causa a prueba y resuelto el recurso de reposición, se fijan como hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos, los siguientes: “1. Forma y circunstancias en que ocurrieron los hechos acaecidos con fecha 07 de febrero de 2018, y si los mismos constituyen una omisión ilícita que pueda atribuirse a culpa o dolo de la demandada; 2. Existencia de daños y perjuicios sufridos por el demandante, y si tales perjuicios tienen como causa directa y necesaria la omisión que se imputa a la demandada. En la afirmativa, naturaleza y evaluación de los mismos; 3. Efectividad de existir incumplimiento por parte de las normas legales y medidas reglamentarias por parte de la sociedad concesionaria; 4. Efectividad de concurrir respecto de la demandada falta de legitimación pasiva. Hechos y circunstancias; 5. Efectividad de existir un caso fortuito respecto de la demandada. Hechos y circunstancias; 6. Efectividad de existir un caso de exposición imprudente o culpa concurrente de parte de Felipe Pérez Espinosa. Hechos y circunstancias; y, 7. Efectividad de existir un contrato que vincule a las partes. En la afirmativa, términos y estipulaciones de dicho contrato.”

**DÉCIMO QUINTO:** Que, a fin de acreditar los presupuestos de su acción, la parte demandante acompañó la siguiente prueba documental, con las debidas formalidades legales y no objetada, de folios 01, 50, 58, 62 y 64:

Folio 01: 1. Certificado de Nacimiento de Felipe Andrés Pérez Espinosa, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación; 2. Certificado de Nacimiento de Elizabeth Adriana Espinosa Campos, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación; 3. Certificado de Nacimiento de Lorena Espinosa Campos, emitido por el



**Foja: 1**

Servicio de Registro Civil e Identificación; **4.** Certificado de Nacimiento de Sofía Elizabeth Perez Espinosa, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación.

Folio 50: **1.** Certificado de título del demandante don Felipe Andrés Pérez Espinosa, emitido y firmado con fecha 24 de mayo de 2016 por don Luis Eduardo Prieto Fernández De Castro, Secretario General de Instituto Profesional INACAP; **2.** Dictamen de Invalidez N°016.3560/2018 emitido con fecha 3 de mayo de 2018 y firmado por Dr. Álvaro Undurraga Pereira y Dr. Carlos Guevara Oliva, ambos de la Comisión Médica de la Región Santiago Centro de la Superintendencia de Pensiones; **3.** Dictamen N° C.M.C.A. 8631/2018 emitido con fecha 3 de agosto de 2018 el cual confirma el Dictamen de Invalidez N°016.3560/2018 de fecha 3 de mayo de 2018; **4.** Epicrisis de Clínica Santa María; **5.** Informe Médico emitido con fecha 1 de marzo de 2018 por el doctor don Gonzalo Bustamante Fontecill, médico de Clínica Santa María; **6.** Epicrisis de Servicio SP Sur Hospital Médico Quirúrgico de fecha 10 de agosto de 2018 respecto del demandante don Felipe Andrés Pérez Espinosa, firmado por la doctora doña Paola Riffo Calisto; **7.** Informe de Clínica Santa María respecto del demandante don Felipe Andrés Pérez Espinosa emitido y firmado por el doctor don Felipe Méndez R., con fecha 9 de febrero de 2018; **8.** Estado de Cuenta Oficial emitido por Clínica Santa María con fecha 8 de mayo de 2018 respecto de la hospitalización del demandante don Felipe Andrés Pérez Espinosa en dicho establecimiento médico entre el 7 de febrero y 15 de marzo de 2018 (Programación 1); **9.** Estado de Cuenta Oficial emitido por Clínica Santa María con fecha 8 de mayo de 2018 respecto de la hospitalización del demandante don Felipe Andrés Pérez Espinosa en dicho establecimiento médico entre el 7 de febrero y 15 de marzo de 2018 (Programación 2); **10.** Estado de Cuenta Oficial emitido por Clínica Santa María con fecha 25 de marzo de 2018 respecto a atención de urgencia del demandante don Felipe Andrés Pérez Espinosa en dicho establecimiento médico entre el 24 y 25 de marzo de 2018; **11.** Solicitud de cancelación de inscripción del vehículo patente N°BBPY.10-7 emitido con fecha 20 de febrero de 2018 por el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación; **12.** Certificado de Inscripción del vehículo patente N°BBPY.10-7 emitido por el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 24 de noviembre de 2017.

Folio 58: **1.** Copia de la respuesta de Carabineros de Chile, Prefectura Santiago Occidente, Séptima Comisaría de Renca, de fecha 21 de marzo de 2018, a la Instrucción Particular RUC 1800137605-1 Oficio N°022018/UGA/556503, de fecha 23 de febrero de 2018 de la Fiscalía Regional Metropolitana Zona Centro Norte (Fiscal Adjunto Sra. Patricia Varas Pacheco), suscrita por don Alexander Dragicevic Latorre, Subteniente de Carabineros Jefe SIP, por doña Fabiola Riquelme Aguayo, Cabo Primero de Carabineros y por don Humberto Tapia Zenteno, Mayor de Carabineros Comisario, consistente en el informe técnico pericial N°118-A-2018 de fecha 16 de marzo de 2018 (Informe S.I.A.T.), relacionado con el parte policial N°516, de fecha 7 de febrero de 2018, ante la 7ª Comisaría de Renca; **2.** Copia de la respuesta del Jefe de Departamento S.I.A.T. de Carabineros de Chile, a la Instrucción Particular RUC 1800137605-1, Oficio N°022018/UGA/556506 de fecha 23 de febrero de 2018, emitida por la Fiscalía Regional Metropolitana Zona Centro Norte (Fiscal Adjunto Sra. Patricia Varas Pacheco), consistente en el informe de concurrencia relacionado con el parte policial N°516, de fecha 7 de febrero de 2018, ante la 7ª Comisaría de Renca; **3.** Copia de la respuesta del Servicio Médico Legal al Oficio N°022018/UGA/556511 de fecha 23 de febrero de 2018 de la Fiscalía Regional Metropolitana Zona Centro Norte (Fiscal Adjunto Sra. Patricia Varas Pacheco), suscrito por doña Soledad Benítez V., perito revisor de la unidad de alcoholemias, por don Ethel Guerrero Rosen, perito ejecutor de la unidad de alcoholemias, y por doña Luz López Barrera, encargada administrativa de la unidad de



**Foja: 1**

alcoholemias del referido Servicio, consistente en el resultado del examen de alcoholemia de la muestra tomada a don Felipe Pérez Espinosa el día 07 de febrero de 2018 a las 7:09 horas por el Dr. Carlos Donoso.

Folio 62: **1.** Informe de monitoreo intraoperatorio de cirugía de columna practicado en el paciente Felipe Andrés Pérez Espinosa con diagnóstico de fractura de columna dorsal y paraplejia, el día 07 de febrero de 2018 en dependencias de Clínica Santa María, suscrito por el Dr. Gabriel Vargas Contreras, neurólogo y neurofisiólogo clínico; **2.** Resultado de radiografía portátil TX-ABD-RENAL-VESICAL-PELVIS practicada en el paciente Felipe Andrés Pérez Espinosa el día 07-02-2018, en dependencias de Clínica Santa María, suscrito y validado por el Dr. Francisco J. Medina Infante; **3.** Resultado de radiografía portátil TX practicada en el paciente Felipe Andrés Pérez Espinosa el día 07-02-2018, en dependencias de Clínica Santa María, suscrito y validado por el Dr. Alonso Martínez Horment; **4.** Resultado de examen tomografía computada de tórax, abdomen y pelvis practicada en el paciente Felipe Andrés Pérez Espinosa el día 10-02-2018, en dependencias de Clínica Santa María, suscrito y validado por el Dr. tratante Sr. Mauricio Contreras Gambra; **5.** Resultado de examen tomografía computada de tórax, abdomen y pelvis practicada en el paciente politraumatizado Felipe Andrés Pérez Espinosa, de fecha 17-02-2018 en dependencias de Clínica Santa María, suscrito y validado por la Dra. tratante Sra. Analia Valdés Alberti; **6.** Resultado de examen tomografía computada de columna dorsal completa practicada en el paciente Felipe Andrés Pérez Espinosa el día 17-02-2018, en dependencias de Clínica Santa María, suscrito y validado por la Dra. tratante Sra. María Rosario Rosales Fernández; **7.** Resultado de examen (Pre-Informe) de hemocultivo, practicado en el paciente Felipe Andrés Pérez Espinosa a solicitud de su médico tratante Sra. Daniela Inostroza Ferrari, ejecutado y emitido por T.M. Vanessa Casali Vergara, con fecha 25/03/2018 a las 16:07 horas; **8.** Copia de resultado de examen sanguíneo practicado en el paciente Felipe Andrés Pérez Espinosa a solicitud de su médico tratante Sra. Daniela Inostroza Ferrari, ejecutado y emitido por T.M. Sara Acuña Martínez, con fecha 25/03/2018 a las 16:08 horas; **9.** Copia de resultado de examen de muestra de orina practicado en el paciente Felipe Andrés Pérez Espinosa a solicitud de su médico tratante Sra. Daniela Inostroza Ferrari, ejecutado y emitido por T.M. Sara Acuña Martínez, con fecha 25/03/2018 a las 16:08 horas; **10.** Copia de resultado de examen de muestra de orina practicado en el paciente Felipe Andrés Pérez Espinosa a solicitud de su médico tratante Sra. Daniela Inostroza Ferrari, ejecutado y emitido por T.M. Sara Acuña Martínez, con fecha 25/03/2018 a las 05:56 horas; **11.** Resultado de examen de Angiotomografía Computada de Tórax, practicada en el paciente Felipe Andrés Pérez Espinosa el día 25/03/2018 suscrito y validado por el Dr. Manuel Madariaga Venegas; **12.** Certificado emitido con fecha 26/06/2019 a las 12:46 horas, suscrito por Priscila Torrejón Reñares, enfermera coordinadora de prestaciones externas del Instituto Teletón de Santiago; **13.** Certificado médico N°06200, emitido por el Dr. Enzo Mantelli Luck del Departamento de Traumatología y Ortopedia de Clínica Santa María, del paciente Sr. Felipe Andrés Pérez Espinosa con diagnóstico al 8 de Febrero de 2018, producto del accidente de tránsito de autos; **14.** Set de 43 boletas (numeradas desde la 1 hasta la 43), correspondientes a gastos incurridos por los demandantes en materiales de construcción; **15.** Set de boletas (numeradas desde la 44 hasta la 118), correspondientes a gastos incurridos por los demandantes, y que corresponden a medicamentos, artículos médicos y ortopédicos, enseres, traslado en ambulancia hacia su domicilio, evaluaciones kinesiológicas, entre otros; **16.** Planilla detallada de las boletas referidas en los numerales anteriores (desde la número 1 hasta la 118).

Folio 64: **1.** Decreto Supremo N°375 del Ministerio de Obras Públicas, promulgado el 24 de Febrero del año 2000 y publicado en el Diario Oficial N°36.644 el



**Foja: 1**

19 de abril del mismo año; **2.** Bases de Licitación para la concesión de la obra pública fiscal, denominada Concesión Internacional Sistema Oriente-Poniente, del Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Obras Públicas, Coordinación General de Concesiones y Unidad Ejecutiva de Concesiones Urbanas; **3.** Reglamento de Servicio de la Obra denominada Concesión Internacional Sistema Oriente-Poniente; **4.** Decreto Supremo del Ministerio de Obras Públicas N°956 de 6 de Octubre de 1997, publicado en el Diario Oficial el 20 de Marzo de 1999, que fija las normas para la ejecución, reparación o conservación de obras públicas fiscales; **5.** Decreto con Fuerza de Ley del Ministerio de Obras Públicas N°850 de 1997, que fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley N°15.840 de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y el DFL N°206 de 1960, Ley de Caminos; el DS del Ministerio de Obras Públicas N°900 de 1996, Ley de Concesiones de Obras Públicas; el Decreto Supremo del Ministerio de Obras Públicas N°956 de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones; las correspondientes Bases de Licitación y sus Circulares Aclaratorias, la Oferta Técnica y Económica presentada por el Adjudicatario de la Concesión, en la forma aprobada por el Ministerio de Obras Públicas; el Decreto Supremo del Ministerio de Obras Públicas N°375 del 24 de Febrero de 2000, publicado en el Diario Oficial N°36.644, del 19 de Abril de ese año, adjudicatario de la Concesión y los Convenios Complementarios de Modificación de Obras y Servicios y sus respectivos Decretos Supremos aprobatorios; **6.** Sentencia de fecha 07 de diciembre de 2018 pronunciada por la Segunda Sala de la Iltma. Corte de Apelaciones de Santiago en el IC Civil N°14.991-2017; **7.** Sentencia de fecha 25 de septiembre de 2018 pronunciada por la Cuarta Sala de la Iltma. Corte de Apelaciones de San Miguel en el IC Civil N°776-2018.

**DÉCIMO SEXTO:** Con fechas 04 y 05 de julio de 2019, se provocó la prueba testimonial de la demandante, compareciendo los testigos don Adolfo Joaquín García Aliaga, don Fernando Alberto Pedraza Alday, don Enrique Hernán Valenzuela Palacios, don Diego Antonio Acevedo Miranda, doña Paola Clementina Parra Gonzalez, y doña María Alejandra Cerda Pailamilla, cuyos testimonios íntegros constan a folios 67 y 76.

1. Comparece **don Adolfo Joaquín García Aliaga**, quien al segundo punto del auto de prueba señala que sabe que debido al accidente Felipe Pérez sufrió daños físicos de consideración, estando incluso en riesgo vital como consecuencia de diversas contusiones, fracturas múltiples, daños en pulmones y rotura de médula espinal, por lo que quedó en estado parapléjico. Indica que esto ha significado un alto costo económico debido al tiempo que ha estado en la clínica y los diversos tratamientos médicos que ha tenido que enfrentar, sumado a las diversas intervenciones quirúrgicas. Resalta que tiene conocimiento que hay un alto costo económico involucrado, más no conoce el detalle de este. Señala que todo esto es consecuencia del accidente de tránsito ocurrido en la autopista Costanera Norte debido a la imprudencia de un tercero y a la falta de previsión y nulas medidas de seguridad por parte de la autopista, quienes tenían herramientas y antecedentes suficientes para haber evitado lo ocurrido.

Se le repregunta para que aclare los tratamientos médicos e intervenciones quirúrgicas que se ha realizado Felipe Pérez, respondiendo que desconoce el tratamiento, pero que sufrió fracturas internas que debieron ser tratadas, agrandamiento de vejiga, kinesioterapia, operación a la columna, entre otras. Precisa que el demandante estuvo inicialmente en la Clínica Santa María por casi dos meses, y luego fue derivado a la Clínica Bicentenario, en donde estuvo hasta septiembre de 2018, agregando que durante ese tiempo recibió los diversos tratamientos e intervenciones. Señala que los hechos le constan por lo que le ha transmitido la madre de Felipe Pérez, principalmente en momentos en que lo visitó en la Clínica.



**Foja: 1**

2. Comparece **don Fernando Alberto Pedraza Alday**, quien al segundo punto del auto de prueba señala que es vecino de Felipe, viéndolo cada vez que sale de su casa en silla de ruedas, con su mamá o su abuelo, agregando que así se dio cuenta del daño físico que tiene.

Se le repregunta para que aclare cuál es el daño físico que tiene el demandante, indicando que tiene invalidez total, agregando que le consta porque lo ve en silla de ruedas y que, cada vez que Felipe se ha caído en su pieza, su mamá ha recurrido a ellos para levantarlo, también lo han ayudado cuando se ha caído en la calle, levantándolo y colocándolo nuevamente en su silla, por eso imagina que tiene invalidez total, porque no se puede mover.

3. Comparece **don Enrique Hernán Valenzuela Palacios**, quien al segundo punto del auto de prueba afirma que existen daños, ya que Felipe quedó con invalidez total y pérdida de ganancias durante todo este tiempo de proceso judicial.

Se le repregunta para que precise a qué se refiere con las pérdidas de ganancias que habría experimentado Felipe Pérez, respondiendo que por su invalidez el demandante ya no se podrá desempeñar como chef y en ninguna otra profesión que lo limite su condición, agrega que el vehículo quedó con pérdida total y que la madre de Felipe ha tenido que dejar de trabajar para cuidarlo, perdiendo ganancias él y su madre. Aclara que le consta la invalidez del demandante porque así lo declararon en la clínica, sobre las ganancias, indica que le consta por el sólo hecho de verlo día a día al pasar a rehabilitaciones con su mamá.

4. Comparece **don Diego Antonio Acevedo Miranda**, quien al segundo punto del auto de prueba indica que sabe que Felipe tuvo un accidente en la Autopista Costanera Norte, dirigiéndose al aeropuerto a dejar a unos pasajeros al trabajar de Uber, agrega que eso sale claramente en YouTube. Resalta que desde ese momento le cambió la vida. Señala que tiene el mismo nivel de lesión en la columna que Felipe, mencionando que es como nacer de nuevo, pues tienen que usar pañales, sondas y depender de una persona; agrega que no se puede tener relaciones ni ser papá. Refiere que él vio lo que sufrió Felipe en la clínica, no quería comer ni ver a nadie, ver sufrir a su mamá y a su familia.

Se le repregunta y aclara que la vida de Felipe Pérez cambió después del accidente ya que dio la vuelta en 180 grados, no controla el esfínter, es difícil andar en las veredas y no son muchos los baños con acceso para silla de ruedas; agrega que tuvieron que adaptarle la casa, incluso instalaron un ascensor para que él estuviera cómodo. Aclara que el daño que Felipe tiene en la columna lo perjudica desde el pecho hacia abajo, no puede sentir si quiere ir al baño, el estómago presenta problemas, le dan espasmos, calambres, debe consumir muchos medicamentos y está propenso a recibir infecciones.

Se le contrainterroga, aclarando que vio en la Clínica lo que sufre Felipe, el uso de pañales, de sonda y la dependencia para el aseo en general, que realiza su madre. Agrega que esto lo vio por dos meses, luego de lo cual cambiaron de sala al demandante por una infección potente que tenía en su cuerpo, debiendo ser aislado.

5. Comparece **doña Paola Clementina Parra Gonzalez**, quien al segundo punto del auto de prueba señala que existen grandes daños morales y físicos en Felipe, los que lo han dejado imposibilitado de hacer una vida normal. Sostiene que esto se debe a los daños sufridos en el accidente, al haberse cercenado su columna, fracturado sus costillas, dañado sus pulmones, sufrir daños cervicales, teniendo como consecuencia varias cirugías en la Clínica Santa María y en el Hospital Bicentenario, y en este último estuvo mucho tiempo sin poder moverse, lo que sumó un desgaste psicológico y



**Foja: 1**

depresión. Indica que no puede valorizar los daños, pero que sabe que existe una factura a pagar por la familia en la Clínica Santa María pese a que ingresó por Ley de Urgencia. Sostiene que todos estos daños tienen como causa directa el accidente ocurrido en la Autopista Costanera Norte, ya que no hubo por parte de la demandada aviso de precaución del ingreso de un vehículo en sentido contrario por casi 15 minutos y por 23 kilómetros.

Se le repregunta y aclara que se refiere por daño moral al gran sufrimiento físico y anímico que ha sufrido Felipe y su familia. Precisa que los hechos le constan porque se enteró del accidente por las noticias y redes sociales, y por la familia de Felipe.

Se le contrainterroga, aclarando que los detalles del accidente se los dijo la familia de Felipe, agregando que no sabe cuántos kilómetros tiene la autopista demandada. Agrega que no le consta que no hubieran avisos de precaución, más si hubiera habido, Felipe habría reaccionado. Aclara que al hacer mención de la familia de Felipe, se refiere a su madre y su abuelo.

6. Comparece **doña María Alejandra Cerda Pailamilla**, quien al segundo punto del auto de prueba responde que escuchó que tuvieron que hacerle modificaciones a la casa, gastos en medicamentos y cosas personales.

Se le repregunta e indica que Felipe estuvo hospitalizado en la clínica Red Salud, y que ella y su pareja estuvieron durante cuatro meses hasta que les dieron de alta y Felipe seguía ahí. Precisa que, sobre las remodelaciones, escuchó que tenían que hacerle un ascensor a la casa, ya que es en un segundo piso, agregando que no sabe cuánto tiempo duró esa remodelación.

Se le contrainterroga, respondiendo que no sabe cuándo hicieron las referidas modificaciones a la casa del demandante y que escuchó sobre ellas de la mamá de Felipe.

**DÉCIMO SÉPTIMO:** Que, con fecha 20 de enero de 2020, a folio 255, la perito Camila Martínez Ahumada acompaña los informes periciales psicológicos de cada uno de los periciados, doña Catalina Campos Moraga, doña Elizabeth Espinosa Campos, don Felipe Pérez Espinosa, don José Pérez Mellado, doña Lorena Espinosa Campos, don Luis Espinosa Pinto y doña Sofía Pérez Espinosa.

Respecto de la primera de los periciados, esto es, **doña Catalina Campos Moraga**, concluye que presenta sintomatología que mantiene concordancia con los criterios estipulados en el DSM V, respecto del diagnóstico de depresión, indicando que *“Este cuadro se caracteriza en el caso de la evaluada, por la presencia de un estado de ánimo disfórico, falta de motivación, pérdida de interés en las actividades habituales, poca energía vital y sentimiento de desesperanza. También incluyen pensamientos de muerte y otros correlatos somáticos y cognitivos.”*, señalando que la sintomatología emerge de forma reactiva a los hechos de autos, no existiendo antecedentes premórbidos que permitan justificar una preexistencia, más, indica que este se podría haber agudizado frente a estresores situacionales, como su enfermedad oncológica. Resalta que *“La condición actual de la evaluada repercute significativamente en la capacidad para adaptarse al ambiente, manejarse frente a situaciones de estrés y retomar el nivel de funcionalidad previo. Por lo que constituye una condición de salud que posiblemente dejará consecuencias a largo plazo en el plano personal y familiar.”*, y agrega que resulta pertinente que la peritada inicie tratamiento psicológico con apoyo farmacológico.

Respecto de **doña Elizabeth Espinosa Campos**, concluye que *“presenta alteraciones psicopatológicas de relevancia forense que puedan estar relacionadas con los hechos que se investigan en la presente demanda”*, señalando que presenta un trastorno



**Foja: 1**

del ánimo de tipo depresivo, el cual emerge de forma reactiva a los hechos de autos y no guardan relación con antecedentes del cuadro adaptativo que experimentó previamente. Indica que *“también ha producido a nivel de funcionalidad un agotamiento tal que ha generado alteraciones en, salud física y psicológica, vida social y de pareja como consecuencia de rol de cuidadora absoluta del cuidado de su hijo”*, constituyendo una discapacidad que dejará consecuencia a largo plazo. Recomienda el inicio de tratamiento psiquiátrico y psicológico, además de apoyo para el cuidado de su hijo.

En cuanto a **don Felipe Pérez Espinosa**, señala *“que presenta una serie de signos compatibles con un cuadro depresivo mayor de tipo recidivante, que ha surgido de manera reactiva a su condición física y las consecuencias familiares, relacionales, sentimentales y funcionales”*, agregando que no existen elementos premórbidos en su historia vital. Agrega que su trastorno del ánimo constituye una patología mental de relevancia legal, al tener implicancias *“a nivel de funcionalidad calidad de vida y proceso de rehabilitación”*. Concluye que, dada la patología descrita y su impacto, existe la necesidad de continuidad de apoyo farmacológico y psicoterapéutico, en miras de reducir sus síntomas, estimando una recuperabilidad parcial, supeditada a su adherencia a programas de rehabilitación e intervención psicoterapéutica individual y familiar.

Respecto de **don José Pérez Mellado**, concluye que *“no presenta síntomas emocionales y funcionales de relevancia forense que muestren algún grado de asociación con la causa judicial actual.”*, destacando que esto se debe a que el peritado presenta una capacidad de resiliencia individual, *“lo que junto al apoyo familiar y pronta respuesta ha podido contribuir a la ausencia de un malestar emocional significativo.”*

En cuanto a **doña Lorena Espinosa Campos**, señala que *“presenta sintomatología que mantiene concordancia con los criterios estipulados en el DSM V, respecto del diagnóstico de estrés postraumático.”*, la que emerge de forma reactiva a los hechos de autos, no existiendo elementos premórbidos que permitan justificar una preexistencia. Concluye que *“esto constituye una patología mental de relevancia legal y que es compatible con un daño psicológico.”*, agregando que es pertinente que la peritada inicie tratamiento psicológico y psiquiátrico.

Respecto de **don Luis Espinosa Pinto**, concluye que *“presenta una sintomatología de tipo ansioso depresiva, que surge reactivamente en relación con las limitaciones provocadas por su salud y malestares físicos que surgen de modo posterior a los hechos que generan la actual demanda, debido a los esfuerzos físicos que ha tenido que realizar a propósito de la enfermedad de su nieto.”* Indica que se observan sentimientos de soledad, culpa, fatiga, preocupaciones, entre otros, y, a nivel físico, reporta aparición de dolores musculares crónicos. Señala que lo anterior constituye una condición que posiblemente dejará consecuencias a largo plazo. Hace presente la necesidad de apoyo farmacológico y psicoterapéutico.

Por último, en cuanto a **doña Soffa Pérez Espinosa**, concluye que *“no presenta alteraciones psicopatológicas de relevancia forense que puedan estar relacionadas con el accidente automovilístico y complicaciones médicas asociadas de su hermano.”*, agregando que esto se debe a una capacidad de resiliencia individual, que podría explicar la ausencia de un malestar emocional significativo.

**DÉCIMO OCTAVO:** Que, la demandante a folios 65 y 68 solicitó oficios a diversas instituciones, constando las siguientes respuestas en el cuaderno principal de autos:

1. Respuesta de oficio emitida por Clínica Red Salud Santiago, actualmente Clínica Bicentenario SpA, a folio 136.



**Foja: 1**

- II. Respuesta de oficio emitida por Red Televisiva Megavisión S.A., a folios 145 y 146, custodiado bajo el N°7.333-2019.
- III. Respuesta de oficio emitida por Canal 13 SpA, a folios 148 y 152, custodiado bajo el N°7.405-2019.
- IV. Respuesta de oficio emitida por Televisión Nacional de Chile, a folio 150.
- V. Respuesta de oficio emitida por Clínica Santa María, a folio 151, custodiado bajo el N°7.404-2019.
- VI. Respuesta de oficio emitida por Instituto Teletón Santiago, a folio 160, custodiado bajo el N°7.303-2019.

**DÉCIMO NOVENO:** Que, en audiencia de fecha 14 de agosto de 2019, folio 123, se provocó la audiencia de exhibición de documentos solicitada por la demandante en presentación de folio 68. En ella, la demandada Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A. exhibió los documentos identificados bajo los N°17 y 18 acompañados en presentación de folio 70, los cuales contienen la información solicitada a exhibir por la contraria, teniéndose por cumplida la exhibición de documentos decretada en autos.

**VIGÉSIMO:** Que, por su parte, la demandada acompañó la siguiente prueba documental, con las debidas formalidades legales y no objetada, en las presentaciones denominadas “acompaña documentos” de folios 70, 72, 77 y 78.

Folios 70, 72, 77 y 78: **1.** Decreto Supremo MOP N°375, de fecha 19 de abril de 2000, que “Adjudica contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada Concesión Internacional Sistema Oriente – Poniente al Grupo Licitante Impregilo SpA, Empresa Constructora Fe Grande S.A. y Empresa Constructora Tecsa S.A.”, publicado en las páginas 11 y siguientes del Diario Oficial de la República de Chile, con fecha 19 de abril del 2000, N°36.644; **2.** Bases de Licitación la Concesión Internacional Sistema Oriente–Poniente, a la fecha de su adjudicación, el 19 de abril del 2000 y sus circulares aclaratorias, según da cuenta el certificado notarial de fecha 21 de agosto de 2017, emitido por la Notario Público de Santiago, doña Antonieta Mendoza Escalas; **3.** Serie de 27 planos “as-built” que dan cuenta del cumplimiento exacto de las obligaciones de señalética y demarcación, y, por lo mismo, demostrativos de las advertencias que enfrentó y descartó el señor José Manuel Martínez al conducir contra el sentido del tránsito; **4.** Copia de la Resolución Exenta N°924 de la Dirección General de Obras Públicas, de fecha 12 de abril de 2005, que “Autoriza Puesta en Servicio Provisoria de los tramos que indica de la obra pública fiscal denominada ‘Concesión Internacional Sistema Oriente-Poniente’”; **5.** Copia de la Resolución Exenta N°3293 de la Dirección General de Obras Públicas, de fecha 2 de octubre de 2006, que “Autoriza Puesta en Servicio Provisoria del Tramo que indica de la obra pública fiscal denominada ‘Concesión Internacional Sistema Oriente-Poniente’”; **6.** Copia de la Resolución Exenta N°3899 de la Dirección General de Obras Públicas, de fecha 21 de noviembre de 2006, que “Autoriza Puesta en Servicio Definitiva del Tramo que indica de la obra pública fiscal denominada ‘Concesión Internacional Sistema Oriente-Poniente’”; **7.** Copia de la Resolución Exenta N°3059 de la Dirección General de Obras Públicas, de fecha 3 de octubre de 2007, que “Autoriza Puesta en Servicio Provisoria del Tramo que indica de la obra pública fiscal denominada ‘Concesión Internacional Sistema Oriente-Poniente’”; **8.** Documento denominado “Plan de Medidas de Contingencia en la Etapa de Explotación, Concesión Internacional Sistema Oriente–Poniente”, de fecha 1 de noviembre de 2004; **9.** Documento denominado “Plan de Gestión de Tránsito en la Etapa de Explotación”, de fecha noviembre de 2017; **10.** Documento denominado “Reglamento de Servicio de la Obra”,



**Foja: 1**

elaborado por Costanera Norte y aprobado por el Ministerio de Obras Públicas; **11.** Documento denominado “Declaración”, emitida y suscrita con fecha 9 de febrero de 2018 por don Daniel Enrique Sepúlveda Riquelme, patrullero de Costanera Norte que realizaba labores de patrullaje al interior de la autopista concesionada Costanera Norte el día 7 de febrero de 2018; **12.** Documento denominado “Reporte Incidente. Código incidente: 338076”, elaborado con fecha 7 de febrero de 2018; **13.** Documento denominado “Minuta de Accidentes o Incidentes de Importancia Autopista Costanera Norte”, que recoge los acontecimientos ocurridos al interior de la referida autopista entre el 6 de febrero y el 7 de febrero de 2018; **14.** Copia de la presentación del Ministerio Público realizada con fecha 13 de agosto de 2018 en la causa RIT 9393-2018, RUC N°1800137605-1; **15.** Copia de la resolución dictada por el 2° Juzgado de Garantía de Santiago con fecha 13 de agosto de 2018 en la causa RIT 9393-2018, RUC N°1800137605-1.

De igual manera, se acompañaron a autos en las presentaciones denominadas “acompaña informe” de folios 70, 71, 72 y 74.

Folio 70: 1. Informe en derecho emitido por el profesor Ramón Domínguez Águila.

Folio 71: 1. Informe en derecho emitido por el profesor de derecho civil de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile, don Cristián Banfi del Río.

Folio 72: 1. Informe técnico pericial emitido por perito judicial en investigación de hechos del tránsito y mecánica automotriz, don Leonardo Rojas Muñoz.

Folio 74: 1. Informe emitido por el Instituto de Investigaciones Tecnológicas de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Concepción, suscrito por el Doctor en Ciencias de la Ingeniería Tomás Echaveguren Navarro.

**VIGÉSIMO PRIMERO:** Con fechas 23 de julio de 2019, 12, 13 y 14 de agosto de 2019, y 27 de noviembre del 2019, se provocó la prueba testimonial de la demandada, compareciendo los testigos don Daniel Sepúlveda Riquelme, don Leonardo Rojas Muñoz, don Cristian Banfi Del Río, don Nelson Fernando Noriel Molina Gajardo, don Miguel Nicolás Araya Contreras, don Ramón Horacio Domínguez Águila y don Tomas Echaveguren Navarro, cuyos testimonios íntegros constan a folios 114, 117, 122, 164 y 232.

1. Comparece **don Daniel Sepúlveda Riquelme**, quien reconoce el documento acompañado bajo el N°16 de la presentación de folio 70, indicando que es su declaración de fecha 09 de febrero de 2018, reconociendo su contenido y su firma.

Indica que lo que está escrito es su declaración, siendo lo que vi y presencié en esa oportunidad. Señala que le constan sus dichos ya que estuvo presente cuando el vehículo iba en contra del sentido del tránsito y fue quien dio aviso al Centro de Control de la demandada, presenciando también el accidente, en razón a haber estado realizando patrullaje preventivo en ese momento, en el sector de Ventisquero, por la Autopista Costanera Norte en dirección al poniente.

Se le repregunta qué acciones realizó al advertir que venía un vehículo en contra del sentido del tránsito y si alguna de ellas tenía por objeto intentar impedir que dicho vehículo continuara con su conducción en contra del sentido del tránsito, respondiendo que encendió las luces de emergencia y la sirena del vehículo, y por megáfono advirtió al conductor que iba en contra del sentido del tránsito, repitiéndolo en cuatro o cinco oportunidades; agrega que le dio aviso al Centro de Control de la Autopista, indicando que iba por la pista izquierda a gran velocidad un vehículo de color blanco, respondiéndole que lo buscaban por cámaras de forma inmediata, luego procedió a



**Foja: 1**

hacer retorno al sector Vespucio y darle alcance por la pista del sentido correcto del tránsito y a la altura de Carrascal presencié una polvareda producto de la colisión frontal del vehículo contra otro vehículo menor. Indica que desde que advirtió al vehículo que iba en contra del tránsito y el momento en que presencié la polvareda transcurrieron cuatro o cinco minutos máximo. Agrega que hizo todo lo que estaba a su alcance para advertir o impedir que el conductor siguiera en contra del tránsito. Señala que, una vez dado aviso al Centro de Control, se aplica el ABC de la emergencia, que es ambulancia, bomberos y carabineros.

Se le contrainterrogó para que diga en qué momento suscribió la declaración reconocida anteriormente, indicando que fue como trabajador de la sociedad Concesionaria, agregando que a la fecha no presta servicios para dicha sociedad.

2. Comparece **don Leonardo Renzi Rojas Muñoz**, quien reconoce su autoría, redacción y firma del documento acompañado en la presentación de folio 72 y sus anexos.

Al primer punto del auto de prueba destaca que a la fecha del accidente el vehículo Daewoo PPU RU-8805 ingresa a las 04:22 de la madrugada, antirreglamentariamente, desde la ruta 68 a la pista de circulación al poniente de la ruta conocida como Costanera Norte, iniciando su desplazamiento hacia el oriente en abierta infracción a la ley de tránsito. De otra parte, continúa, el vehículo Peugeot 206 PPU BBPY-10 hace ingreso a las 04:28, del mismo día, a la ruta Costanera Norte en sentido oriente poniente, desplazado en el normal sentido del tránsito. A la altura del kilómetro 23,500, en circunstancias que el vehículo Peugeot se desplazaba por la tercera pista de circulación, se encuentra y colisiona frontalmente con el vehículo Daewoo, que se desplazaba en contra del sentido del tránsito, hecho ocurrido a las 04:30 am.

Indica que, evidentemente, el hecho que un conductor con experiencia ingrese a una ruta claramente demarcada por un lugar destinado a salida y no a ingreso, para luego desplazarse en contrasentido del tránsito implica una acción propia del conductor y no se le puede atribuir culpa o dolo a la demandada, quien de acuerdo a lo investigado cumple cabalmente con todas sus obligaciones impuestas por las bases de licitación, inspeccionada diariamente por un inspector del MOP, que no presenta deficiencia en su proyecto de construcción puesto en servicio ni explotación, y que ha efectuado todo lo requerido por el reglamento de autopista, especialmente en lo referente a plan de gestión de tránsito y en lo indicado para actuar ante emergencias, de tal forma que el Centro de Operaciones coordina todas las acciones pertinentes, las cuales son definidas ante accidente por carabinero, para lo cual existe la presencia permanente de carabineros por lo cual no se puede atribuir culpa o dolor a la demandada en lo sucedido, ya que ha efectuado todo cuanto la ley y las bases de licitación le obliga y autorizan de actuar.

Se le repregunta para que, dada su experiencia, describa la maniobra realizada por el conductor del vehículo Daewoo para ingresar a la autopista Costanera Norte en contra del sentido del tránsito desde la ruta 68, a lo que señala que el vehículo debe realizar un viraje en u, y dada las condiciones de este viraje y las separaciones existentes entre ambas rutas, su conductor debe efectuar una maniobra de alta dificultad para poder acceder a lo que se propone, incluyendo maniobras de retroceso. Por lo anterior, responde, el conductor claramente debió y pudo identificar que accedía a la autopista en contra del sentido del tránsito. Agrega que, respecto a las posibilidades de terminar su conducción contra el tránsito, a 500 metros de su acceso antirreglamentario, el conductor tuvo la posibilidad de enmendar su error accediendo a la estación de servicio Copec, ubicada en la mediana de la autopista, y retomar su tránsito en el sentido correcto de desplazamiento, sin embargo, continuó su desplazamiento contra el tránsito; en el kilómetro 31,100 existe la salida treinta y uno que va hacia el aeropuerto de Pudahuel,



**Foja: 1**

sin embargo continuó su desplazamiento en contra del sentido del tránsito; en el kilómetro 29,500 se cruzó con un patrullero de a ruta autopista quien mediante su sirena, baliza y megáfonos le advirtió que manejaba contra del tránsito, haciendo caso omiso de las advertencias y continuando su desplazamiento antirreglamentario. El conductor infractor tuvo al menos tres posibilidades de modificar su conducta o detenerse. Señala que ambos vehículos desempeñaban servicios irregulares de transporte de pasajeros. Indica que, según la ley del tránsito, el conductor del vehículo Peugeot transitaba en contra de la regla del artículo 116, circulando por la tercera pista adyacente a la mediana. Sobre las condiciones del pavimento y visibilidad en el lugar del accidente, responde que el pavimento estaba en buenas condiciones y que el trazado de la calzada en el sector kilómetro 23.500 es con una curva horizontal amplia hacia la izquierda que permite una buena visibilidad de más de cien metros hacia el frente, agrega que la condición climática al tiempo del accidente era de buen clima, con buena visibilidad e iluminación artificial de la ruta. Refiere que, en base a todo lo anterior, la causa del accidente corresponde al acceso del vehículo Daewoo a la autopista Costanera Norte desde la ruta 68 en contra del tránsito en forma antirreglamentaria omitiendo las señales que enfrentó al inicio de su recorrido y sin considerar las advertencias efectuadas por la concesionaria, añadiendo el desplazamiento por tercera pista del vehículo Peugeot. Agrega que, dadas las condiciones de visibilidad y del pavimento ya indicadas, el accidente pudo ser evitado por el vehículo Peugeot. Destaca que la demandada ha cumplido con todas las exigencias de la BALI como con las normas del MOP, no pudiendo la concesionaria, a su propia voluntad y arbitrio, agregar implementación o mobiliario urbano a la autopista, ya que dejaría de cumplir con las BALI.

Se le contrainterroga para que aclare cómo le constan los hechos a los que se ha referido previamente, respondiendo que le constan por los antecedentes de la causa de dominio público en la página del poder judicial, asimismo por los informes emitidos por los distintos estamentos que concurrieron al accidente, conocimientos y reconocimiento propio de la ruta concesionada, además de lo investigado por él referente al accidente.

3. Comparece **don Cristian Banfi Del Rfo**, a quien se le exhibe el documento acompañado a folio 71, titulado informe en derecho, reconociendo su autoría, su contenido y firma.

Al segundo punto del auto de prueba responde que, tal como confesaron los demandantes en la demanda y en la réplica, el único causante y responsable del accidente de autos fue el conductor del vehículo Daewoo, quien luego de ingresar a la autopista por la salida de esta que conecta con la ruta 68 y tras haber recorrido 10,5 kilómetros contra el sentido normal del tránsito, chocó frontalmente el vehículo Peugeot que conducía el Sr. Pérez; ambos conductores se encontraban realizando transporte privado y remunerado de pasajeros de forma irregular e ilícita, pues no contaban con autorización alguna para operar como taxi ni para transportar pasajeros a cambio de un precio. Indica que el accidentado Sr. Pérez no iba atento a las condiciones de tránsito del momento, en circunstancias que las condiciones de visibilidad eran óptimas y por tanto no le habría costado nada cambiarse de pista y evitar el impacto del vehículo conducido por el Sr. Martínez contra el sentido normal del tránsito. Agrega que el Sr. Pérez no contaba con licencia de conducir profesional, indispensable para transportar pasajeros. Destaca que la únicas causas sin las cuales este accidente no habría sucedido son la conducción temeraria de Martínez y la conducción negligente del Sr. Pérez, estando ambos realizando una actividad tan delicada como es el transporte de pasajeros sin tener autorización ni derecho alguno para efectuarla; por el contrario, la demandada cumplió con todas las obligaciones legales, reglamentarias y contractuales. Indica que la autopista tenía y tiene todas las señalizaciones exigidas por las normas aplicables, y que



**Foja: 1**

el Sr. Martínez no respetó dichas señalizaciones y tampoco obedeció los reiterados llamados y advertencias que le hizo el patrullero Sepúlveda mediante un alta voz tan pronto se dio cuenta que Martínez manejaba contra el sentido del tránsito; la demandada no tiene facultades de policía para detener vehículos, cerrar o clausurar, impedir que vehículos ingresen por las salidas de la autopista o por los accesos a la misma, solo Carabineros puede tomar esas medidas, además la demandada no puede tomar esas medidas, de hacerlo asumiría funciones de policía que no son de su competencia e incumpliría sus obligaciones para el Estado de Chile.

Señala que los demandantes no sufrieron daños imputables a la demandada. Primero los daños demandados no están acreditados y no son ciertos; segundo, los daños no han lesionado un interés legítimo de los demandantes, el Sr. Pérez sufrió un accidente mientras realizaba una actividad ilícita, transportando pasajeros sin tener autorización para ello y sin tener licencia de conducir profesional. Tercero, los daños demandados, en la hipótesis que existieron, fueron causados por Martínez y en parte por el propio Sr. Pérez, la demandada no causó los daños demandados y cumplió todas sus obligaciones por lo que carece de toda responsabilidad en este juicio.

Indica que la demandada carece de legitimación pasiva respecto de los demandantes, porque no causó los daños alegados; tampoco tiene responsabilidad civil por la misma razón; por último, el hecho cometido por Martínez, quien era un tercero ajeno a la demandada, constituye un caso fortuito, es un hecho imprevisible, irresistible y completamente ajeno a la demandada.

4. Comparece **don Nelson Fernando Noriel Molina Gajardo**, quien al tercer punto del auto de prueba señala que descarta completamente el incumplimiento de la demandada, señalando que se rige para su funcionamiento, del punto de vista operativo, por las bases de licitación que fueron concesionadas y aprobadas por el MOP y exigidas a la Concesionaria durante un periodo de explotación. Esas BALI contemplan, en el área de seguridad, contar con dos ambulancias, dos grúas pequeñas y dos unidades de rescate, las cuales están para apoyar a las instituciones que el país tiene para enfrentar los incidentes o accidentes en esta vía, que legalmente es de uso público, por lo cual cualquier situación que ella ocurra debe ser adoptado ya sea por Carabineros, Samu o Bomberos, y en otros casos de delitos por la PDI, o en caso de accidentes con lesionados por la Fiscalía o situaciones menores por los Juzgado de Policía Local. Cuando se inició la explotación, la única obligación que tenía Costanera Norte era la mantención, conservación de la infraestructura vial, que debe estar en todo momento en perfecto estado, siendo verificado diariamente por el área de mantención y seguridad vial de la Concesionaria y por la Inspección Fiscal que depende del MOP, quien tiene la facultad de denunciar cualquier observación y aplicar multas considerándose en caso extremo la caducación de la concesión.

Indica que la demandada ha ido mucho más allá de esta obligación, efectuando un sinnúmero de acciones que pasa a relatar, para contribuir a la seguridad de la autopista: Primero, se pidió a Carabineros de Chile su presencia en la autopista para que cumpliera su obligación de fiscalización y prevención de acciones riesgosas de los usuarios, firmándose en 2005 un convenio con autorización del MOP, para que en el Centro de Control existiera un Carabinero para que adoptara todos los procedimientos de su ámbito, teniendo en consideración que la demandada no tiene poder de policía; es así que se cuenta con un Carabinero presente las 24 horas, quien en su misión notifica infracciones mediante la visualización de las cámaras y adopta procedimientos de distinta índole, con el apoyo y recursos de la Concesionaria. Segundo, refiere que dentro del mismo ámbito solicitaron a Carabineros la fiscalización en terreno de tránsito, como es el



**Foja: 1**

caso de pasarles conos o flechas para que este control sea seguro. Tercero, con bomberos firmaron un convenio de cooperación y comunicación instantánea mediante la entrega de equipos radiales. Cuarto, con SAMU también firmaron un convenio para que las ambulancias que la BALI exigía la demandada actuaran bajo el mando del médico regulador del SAMU, además de una comunicación instantánea. Quinto, señala que anualmente se efectúa un simulacro de una situación que pueda producirse en la autopista, de tal forma de lograr una buena coordinación con el ABC encargados de enfrentar estas emergencias y prestarles el apoyo necesario; hace presente que el Decreto 50 del ABC del año 2002, que regula las emergencias en Chile, no considera los equipos con que cuenta la Concesionaria, por ese motivo la función de los vehículos de emergencia se ciñen a las instrucciones de las instituciones del ABC. Sexto, sin estar obligada, la demandada efectúa campañas en las instituciones del ABC en el ámbito de la prevención de los accidentes. Séptimo, señala que, sin tener obligación, pusieron en conocimiento de las autoridades las carreras clandestinas, entregando toda la información y exigiendo que las instituciones cumplan el rol que la Constitución les exige.

Se le repregunta para que señale las medidas de seguridad vial que se toman cuando ocurre un accidente como el de autos, respondiendo que el día 07 de febrero de 2018 recibió una llamada, pasadas las 4:30 horas, del Centro de Control de la demandada, indicándole que al poniente, en el kilómetro 23,500 había ocurrido una colisión frontal por la calzada norte entre un vehículo que venía en contra sentido del tránsito y otro que iba en normal sentido, le hicieron presente que un patrullero Sr. Sepúlveda se encontraba en el KM 29,500 a las 4:27 y se percató de la presencia del vehículo que venía en contra sentido del tránsito, ante lo cual activó todos los elementos de seguridad con que cuenta el vehículo de emergencias, como balizas, sirenas y por alta voz indico en reiteradas oportunidades al conductor que iba en contra del sentido del tránsito, quien hizo caso omiso a estas advertencias; consultó si se había activado el ABC, indicándosele que el patrullero informó de inmediato al Centro de Control en cuyo lugar el Carabinero de servicio recibió en forma directa la comunicación y asumió el control de la emergencia, señala que una de las medidas de seguridad que la demandada aplica son los patrullajes, que no están considerados dentro de las obligaciones contractuales, precisando que esto se debe a que muchas situaciones no logran ser percibidas por las cámaras de seguridad, por lo que se consideró la necesidad del patrullaje para detectar oportunamente cualquier situación que pueda generar algún riesgo en la autopista.

Al quinto punto del auto de prueba señala que es efectivo que hay situaciones imposibles de prever, como el caso de autos, agregando que en este caso específico también se logró verificar que hubo vehículos que lo enfrentaron y le efectuaron cambio de luces, sumado a la presencia del patrullero que hizo lo imposible por detenerlo, indicando que no hay autopista en el mundo que cuente con algún elemento que logre detener y evitar estas personas suicidas, salvo la presencia y la actuación de la Policía que tiene sus propios protocolos para ello. Todo esto se produjo desde el ingreso hasta el accidente en ocho minutos, lo que no logró que llegara Carabineros a interceptarlo una vez que tuvo conocimiento por parte del patrullero.

Se le repregunta para que diga si la demandada estaba legalmente posibilitada para realizar o implementar alguna acción diversa a las ya relatadas, respondiendo que Costanera Norte está imposibilitada de efectuar alguna otra acción en este accidente, realizando lo imposible en un patrullaje para que se detuviera el vehículo, no pudiendo hacer ninguna otra maniobra para detener su marcha.

5. Comparece **don Miguel Nicolás Araya Contreras**, quien al primer punto del auto de prueba relata que ese día estaba de segundo patrullaje en la autopista y



**Foja: 1**

alrededor de las 3:30 a 4:00 am fue el accidente, agregando que les dijeron que había un patrullero en el lugar que llamó al Centro de Control manifestando que había un vehículo contra el sentido del tránsito; dando cuenta de la situación a la Central de Comunicaciones CENCO, en su rol de carabinero, para enviar personal al sector. Indica que el patrullero hizo sonar una sirena, tratando de avisarle al conductor que andaba contra el sentido del tránsito. Posterior a eso, continúa, pasados unos cinco o diez minutos, ocurrió el accidente, se envió personal del sector a tomar el procedimiento y se comunicó nuevamente a la CENCO para que enviaran el mismo personal pero ahora a tomar el accidente de tránsito, llamándose a una ambulancia y bomberos, porque manifestaron que había gente atrapada. Después de eso, señala, llegó personal que tomó el procedimiento, demorándose los bomberos en llegar y tomar el procedimiento al ser necesario ubicar la dirección. Refiere que el conductor, al parecer, era mayor de edad y había perdido la noción del tiempo y del espacio, no sabiendo la dirección de la autopista.

Se le repregunta para que aclare a qué se refiere cuando dice que estaba de “segundo de patrullaje”, a lo que responde que es el servicio nocturno que se realiza desde las 20:00 hasta las 08:00 horas, realizando ese patrullaje en la central de cámaras de la Autopista Costanera Norte. Indica que se recibieron una o dos llamas al Centro de Control desde que el patrullero se percató del vehículo, enterándose él de la situación por la información que entregó el patrullero a la autopista; luego, se enteró por las cámaras de la autopista y por el patrullero que había ocurrido el accidente de tránsito, por lo que se hizo el paneo del accidente y de lo que había ocurrido. Sobre las medidas o protocolo adoptado, señala que se dio comunicado vía radial a la CENCO para envío de personal al sector para que adoptaran el procedimiento, refiere que el sector donde ocurrió el accidente pertenece a Renca y que el procedimiento adoptado es ver si hay vehículos involucrados, revisar documentación, ver si habían fallecidos, llamar al SML en caso de haber fallecidos, gestionar ambulancias, bomberos, aislar el sitio del suceso, dar cuenta al Fiscal del procedimiento. Aclara que se enteró de los avisos que dio el patrullero porque la radio de él quedó abierta, escuchándose lo que él hacía en el lugar, que tocaba la sirena, que hizo marcha atrás, gritando al auto que iba en contra del tránsito, sin conseguir respuesta del conductor.

6. Comparece **don Ramón Horacio Domínguez Águila**, quien al segundo punto del auto de prueba señala que no existe ninguna omisión culpable de la demandada, que sea causa directa y necesaria de los daños que se le demandan. No le era exigible otra conducta que la que desplegó, una vez constatada la acción ilegal del conductor Sr. Martínez, que ingresó a la autopista en contra del normal sentido del tránsito. La obligación de la concesionaria, afirma, es mantener la continuidad de la prestación de servicios en la autopista, pero no tiene deberes especiales de actividad para impedir hechos ilícitos e imprevistos de terceros, como es del caso. La concesionaria está sujeta a un régimen de responsabilidad basada en culpa y ésta excluye el hecho ilícito de terceros. Desde el punto de vista causal, señala, no hay conducta u omisión de la demandada, que pueda señalarse como causa del resultado. La propia demanda señala que el accidente se produjo exclusivamente por la acción temeraria y riesgosa del Sr. Martínez, quien manejó contra el sentido del tránsito; de este modo, cualquiera que sea la doctrina que se siga en materia causal, el resultado es que no hay conducta u omisión de la demandada, que sea causa del resultado. No hay ninguna omisión en que haya podido incurrir la concesionaria y que sea causa del resultado, ni tampoco causa adecuada del mismo. Todo lo anterior lo sabe y le consta, indica, porque en conocimiento de los hechos de la causa le correspondió elaborar un informe en derecho sobre el accidente ocurrido en Costanera Norte.



**Foja: 1**

Se le repregunta, exhibiéndole el documento acompañado bajo el folio 70, para que reconozca el documento, señalando que lo reconoce, que es el documento al que se ha referido y que elaboró en la causa, reconociendo así mismo su firma, ratificando todo su contenido.

Al punto cinco del auto de prueba, indica que la conducta del conductor José Manuel Martínez, de ingresar a la Costanera Norte en contra del sentido del tránsito, es un hecho imprevisible e imposible de resistir para la demandada, y que constituye por tanto un caso fortuito que le exime de responsabilidad. El hecho que un conductor entre a la autopista por una vía que era de salida y que conduzca contra el normal sentido del tránsito, es un hecho imprevisible, ya que la vía por la que ingresó se encuentra claramente demarcada como de salida. La conducta normal, sostiene, y que es la única previsible es que los conductores entren por la vía destinada al efecto, y no por la salida, ya que esta sería una conducta absolutamente irracional. Por otra parte, agrega, no se observa que otras medidas que no sean la señalización y demarcación podrían haberse adoptado en este caso. La concesionaria no podría poner obstáculos a la entrada que hizo el señor Martínez, pues su obligación es mantener el tránsito expedito. Una vez ocurrida la entrada del conductor que generó el accidente, tampoco puso la concesionaria adoptar medidas de fuerza, como sería la de detener al conductor, porque esas medidas, según la Constitución, corresponden únicamente a las fuerzas policiales. La concesionaria no puede más que cumplir con mantener la autopista en perfecto estado de funcionamiento y cumplir con sus deberes en materia de seguridad vial. Por lo demás, la concesionaria incluso advirtió al Sr. Martínez de su conducta ilícita a través de los mensajes de un patrullero. Nada hacía prever el hecho dañoso y la previsibilidad es elemento esencial de la culpa. Por ello, sostiene, no existía otra conducta que hubiese podido ser física y jurídicamente exigible a la demandada.

7. Comparece **don Tomas Echaveguren Navarro**, quien al primer punto del auto de prueba señala que no hay omisión y que esto lo sabe porque ha elaborado un informe técnico en su calidad de especialista en seguridad vial y en su calidad de ingeniero civil con 25 años de experiencia en carreteras. Indica que revisó los planos de diseño de Costanera Norte, las bases de licitación, los planes de gestión de tránsito y constató personalmente en terreno las condiciones de las obras físicas de seguridad vial de la concesionaria, en el lugar o tramo del hecho. Relata que el día 07 de febrero de 2018, a las 04:22 am, ingresa un conductor en contra del sentido normal del tránsito a la autopista concesionada; posteriormente, el patrullero N°6 de la demandada detectó, a las 04:27 am, al vehículo que circulaba en sentido contrario del tránsito y dio aviso a la Central de Comunicaciones en ese momento, activando baliza y altavoces para advertir al conductor que circulaba en sentido contrario al tránsito. Al ver que ignora la advertencia del patrullero, éste decide seguir al conductor, para lo cual, avanza en sentido normal del tránsito hasta un retorno, de manera de alcanzar o intentar alcanzar al conducto, pero circulando en el sentido normal del tránsito, más no lo alcanza. A las 04:30 da aviso que el vehículo que circulaba en contra del tránsito había colisionado frontalmente con otro conductor, que había ingresado dos minutos antes, en su sentido normal de tránsito a la autopista; en la Central de Comunicaciones se da aviso de la situación al carabinero que se encontraba en el lugar. Ocurrido el accidente, la demandada aplica el plan de contingencia en gestión de tránsito y, en paralelo, Carabineros había activado el plan multiinstitucional ante emergencias, conocido como ABC. A las 04:34 am, estaba aplicado el procedimiento de cierre parcial de pista, para atender el siniestro. Señala que el tiempo de respuesta de la concesionaria, una vez ocurrido el accidente, fue de aproximadamente ocho minutos, mejorando ampliamente el tiempo de respuesta de 15 minutos que tiene como máximo de reacción de acuerdo a las bases de licitación.



**Foja: 1**

Se le repregunta, exhibiéndole el documento acompañado a folio 74, reconociendo su autoría y firma, y ratifica las conclusiones y contenido del informe. Indica que la existencia de patrulleros en la autopista no es una exigencia de seguridad vial impuesta en las bases de licitación y que la concesionaria lo implementa, aun no estando exigidas, para advertir y tener un mejor tiempo de respuesta ante emergencias, agregando que los implementos de señalización cumplen con estándares superiores a los exigidos en las bases de licitación. Señala que la concesionaria no puede introducir cambios al diseño, calidad o materialidad de las señalizaciones, demarcaciones y sistemas de contención, sin la autorización expresa de la inspección fiscal, debiendo ceñirse estrictamente a las bases de licitación durante el periodo de concesión; en el caso en particular, indica, las señalizaciones, demarcaciones y sistemas de contención se encontraban en plena operación y aprobados por la inspección fiscal. Se le pide que diga si la demandada estaba posibilitada de advertir al demandante, cerrar una o más entradas a la autopista o detener al Sr. Martínez, a lo que indica que la concesionaria no dispone de medios de advertencia distinto del patrullero y los sistemas de mensajería variable; agregando que está imposibilitada de disponer sistemas de mensajería variable adicionales, por tanto, no tuvo oportunidad de advertir al Sr. Pérez de la existencia de un vehículo transitando contra el sentido normal; asimismo, la concesionaria no tiene atribuciones para ejercer tareas de control de siniestros de tránsito, tarea que le compete a Carabineros, asimismo, no puedo exponer a situaciones de riesgo a sus trabajadores, puesto que las bases de licitación se lo impiden y por tanto no podía exigir al patrullero, violar la legislación de tránsito, con fin de advertir al señor Pérez, sino que únicamente solicitarle advertir dentro de una conducta apegada a la ley de tránsito al Sr. Martínez de su conducción ilegal. Sobre las consecuencias, desde un punto de vista de obligaciones de la demandada con el Estado, de haber ejecutado alguna de las acciones señaladas anteriormente, refiere, sería incumplir sus obligaciones en relación al contrato suscrito entre la concesionaria y el Estado, refrendado en las bases de licitación. Señala que, en razón de su informe, realizó un análisis que consistió en revisar la línea de tiempo del accidente, para determinar la velocidad media de circulación de los involucrados, se determinó que ambos circulaban a velocidades superiores a la velocidad señalizada en la autopista, correspondiente a 100 km/hora en el tramo del accidente; la velocidad media de circulación del Sr. Martínez se calculó en 120 km/hora y la velocidad media del Sr. Pérez es de la orden de 147 km/hora, ambas superiores al límite de velocidad señalizada en la autopista. Conforme a su estudio realizado con ocasión del informe y en su calidad de experto, señala que no existe incumplimiento de las normas legales y medidas reglamentarias por parte de la concesionaria, remitiéndose al informe técnico que realizó y reconoció en su declaración.

**VIGÉSIMO SEGUNDO:** Que, la demandada a folios 71 y 73 solicitó oficios a diversas instituciones, constando las siguientes respuestas en el cuaderno principal de autos:

- I. Respuesta de oficio emitida por Ilustre Municipalidad de Quinta Normal, a folio 127.
- II. Respuesta de oficio emitida por Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, a folio 175.
- III. Respuesta de oficio emitida por Fonasa, a folio 220.
- IV. Respuesta de oficio emitida por 7ma Comisaria Renca, a folios 222 y 268.
- V. Respuesta de oficio emitida por el 6° Juzgado de Garantía de Santiago, a folio 223, custodiado bajo el N°9742-2019.



Foja: 1

- VI. Respuesta de oficio emitida por Juzgado de Garantía de Melipilla, a folio 267, custodiado bajo el N°960-2020.

**VIGÉSIMO TERCERO:** Que, en audiencia de fecha 06 de noviembre de 2019, folio 184, se provocó la primera de las audiencias de exhibición de documentos solicitada por la demandada en su presentación de folio 69. En ella, la demandante exhibió los documentos acompañados en presentación de folio 183, identificados como: **1.** Póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes Personales causados por Vehículos Motorizados, incorporada en el Depósito de Pólizas de la Superintendencia de Valores y Seguros (hoy Comisión para el 26 Mercado Financiero) bajo el código POL 320130487, aprobada por resolución N°376 de 18/10/2013; **2.** Resolución Exenta N°376, de fecha 18 de Octubre de 2013, emitida por la Superintendencia de Valores y Seguros (hoy Comisión para el Mercado Financiero) que aprueba el modelo de condiciones generales de la Póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes Personales causados por Vehículos Motorizados singularizada en el numeral que antecede; **3.** Certificado de Seguro Obligatorio de Accidentes Personales, Folio N°9700077049, emitido por Consorcio Seguros Generales, respecto del vehículo Inscripción R.V.M. BBPY10-7, Marca Peugeot, Modelo 206 XLINE 16, N° de Motor 10DBUG0004999, del Año 2008, con vigencia entre el 01/04/2017 y el 31/03/2018; **4.** Copia de Certificado de Inscripción de R.V.M. del Servicio de Registro Civil e Identificación, Folio N° 41159637, del vehículo Inscripción P.P.U. BBPY10-7, Marca Peugeot, Modelo 206 XLINE 16, N° de Motor 10DBUG0004999, N° de Chasis 7G080354, del Año 2008 de propiedad de Felipe Andrés Pérez Espinosa, cédula de identidad N°17.482.678-1, a partir del 24 de Noviembre de 2017; y, **5.** Copia de Licencia de Conductor de don Felipe Andrés Pérez Espinosa, cédula de identidad N°17.482.678-1, emitida por la Ilustre Municipalidad de Quinta Normal, con fecha de último control el 06/06/2015 y fecha de control el 29/03/2021.

Con fecha 25 de noviembre de 2019, a folio 205, se tuvo por frustrada la exhibición de documentos del tercero independiente Uber Chile SpA.

Con fecha 12 de diciembre de 2019, a folio 224, se provocó la exhibición de documentos del tercero independiente Seguros Generales Sudamericana S.A. En ella, el tercero independiente exhibió los documentos digitalizados a folio 234, identificados como: **1.** Póliza de Acc. Personales Pasajeros Veh. Motorizados Uber AP; y, **2.** Aceptación, finiquito y renuncia de acciones, encontrándose este último documento con datos sensibles tajados.

**VIGÉSIMO CUARTO:** Que, en audiencia de fecha 25 de noviembre de 2019, folio 204, se provocó la primera de las audiencias de percepción documental solicitada por la demandada en su presentación de folio 70 “acompañada documentos”. En ella, la demandante exhibió los documentos ofrecidos en el primer otrosí presentación de folio 70, identificados como: **1.** Copia de la nota de prensa de Teletrece, titulada “Uber colaborará para esclarecer causas de accidente en el que falleció pasajero”; **2.** Nota de prensa de Cooperativa, titulada “Dos muertos por choque frontal de vehículos en Costanera Norte”; **3.** Nota de prensa de Cooperativa, titulada “Uber anunció que su seguro cubrirá a pasajeros y conductor tras accidente en Costanera Norte”; **4.** Nota de prensa del diario “La Nación”, titulada “Uber anunció que seguro cubrirá a pasajeros y conductos accidentados en Costanera Norte”; **5.** Nota publicada en la página web “Uber Noticias”, titulada “Dos muertos tras choque en Costanera Norte: Auto contra el tránsito impactó a un Uber llevaba pasajeros coreanos (sic)”; **6.** Nota de prensa de CHV noticias, titulada “Uber realizó comunicado tras muerte de pasajero”; **7.** Nota informática de la página web “Uber blog”, titulada “Seguros SURA asegura todos tus viajes en Chile”; **8.**



**Foja: 1**

Nota informativa de la página web “Uber blog”, titulada “Seguros SURA y Uber: Respaldo en todos tus viajes en Chile”.

**VI. En cuanto a los autos acumulados rol C-4057-2020 del 16° Juzgado Civil de Santiago**

**VIGÉSIMO QUINTO:** Que, comparecen don Osvaldo Contreras Strauch, don Osvaldo Contreras Buzeta, don Jaime Apparcel Carrillo y don Andrés Maira Cuevas, abogados, en representación judicial de **doña Aleumi Lee**, coreana, diseñadora; **doña Siyeon Park**, coreana, profesora; **doña Aeyi Kim**, coreana, dueña de casa; y **don Chanwoong Park**, coreano, estudiante, todos domiciliados para estos efectos en calle Málaga N°50, oficina 32, comuna de Las Condes, e interponen en juicio ordinario de mayor cuantía, a lo principal, demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad civil extracontractual en contra de Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A., representada legalmente por su gerente general don Diego Beltrán Savino Raspini.

**I. Los hechos**

Relatan que con fecha 07 de febrero de 2018, aproximadamente a las 4:35 horas, doña Aleumi Lee, doña Siyeon Park, don Chanwoong Park y don Jaejun Lee (hijo de doña Aeyi Kim), eran transportados en un vehículo marca Peugeot, modelo 206 X Line 1.6, año 2008, P.P.U. BBPY-10, conducido por el Sr. Felipe Andrés Pérez Espinosa, quien desempeñaba sus funciones como conductor de la empresa Uber, por la tercera pista de circulación demarcada de la calzada Nor-Poniente de la autopista concesionada “Costanera Norte”, operada por la demandada.

Señalan que el vehículo era conducido a velocidad reglamentaria y en el correcto sentido de circulación, cuando, sorpresivamente, y sin percibir ningún tipo de advertencia o señal de peligro en la ruta, fue colisionado de forma frontal por otro vehículo marca Daewoo, modelo Espero 2.0, P.P.U. RU-8805 conducido por don José Manuel Martínez Muñoz, que mantenía un trayecto en contra del normal sentido del tránsito.

Sostienen que, según consta en las conclusiones descritas en el denominado “Informe Técnico Pericial” emitido por Carabineros, que se acompañará en la instancia procesal correspondiente, el accidente en cuestión se produjo exclusivamente por la acción temeraria y riesgosa del Sr. Martínez Muñoz quien manejó contra el normal sentido del tránsito, lo que originó obstruyera la correcta circulación del vehículo conducido por Sr. Felipe Andrés Pérez Espinosa, en el que eran transportados sus representados, colisionándolo con todos los tercios de la parte frontal de la carrocería.

Producto de la fuerza del impacto, indica, el vehículo del Sr. Pérez Espinosa, giró en arco desde su parte posterior hacia la izquierda, describiendo un ángulo de 45° aproximadamente, siendo de manera simultánea proyectado en dirección hacia el Nor Oriente, trayecto en el cual chocó contra la barrera de contención emplazada al Sur Oriente de la vía.

Respecto a lo mismo, continúa, en base a las grabaciones obtenidas de las cámaras de la Autopista, se puede comprobar que el automóvil conducido por el Sr. Martínez Muñoz, quien realizó una maniobra de viraje en “U” desde la Ruta 68 ingresando contra el normal sentido del tránsito, por donde condujo por más de 14 minutos, avanzando aproximadamente 23 kilómetros, hasta que se produjo la referida colisión con el vehículo que transportaba a sus representados.

A raíz de la referida colisión, indican, además de la pérdida total de ambos vehículos, se produjeron las siguientes consecuencias entre las personas participantes:



**Foja: 1**

1. Doña Aleumi Lee fue trasladada a la Clínica Dávila, donde se le diagnosticó un traumatismo encéfalo craneano y hemorragias internas de diversa consideración. Actualmente presenta graves problemas de memoria a corto y largo plazo, junto con un severo cuadro de depresión post traumática.

2. Doña Siyeon Park, tuvo que ser hospitalizada por más de un mes, teniendo que ser intervenida quirúrgicamente en reiteradas ocasiones la zona craneal y ojo derecho. Esto último implicó dejarla con severas secuelas, como pérdida de memoria, pérdida casi completa de la visión del ojo derecho y diversas cicatrices en cabeza y rostro. Lo anterior, junto a un grave cuadro de depresión y estrés post traumático, que le han impedido retomar una vida normal.

3. Don Chanwoong Parke fue trasladado a la Posta Tre, con una severísima lesión en una de sus piernas, concretamente la fractura expuesta de los huesos en la zona de la rodilla (tibia y fémur). En dicho lugar tuvo que ser intervenido de urgencia para tratar de salvar la referida extremidad y controlar la hemorragia. Ahora bien, atendida la gravedad del trauma, fue necesaria una segunda intervención quirúrgica que fue la que, en definitiva, le permitió no perder su pierna. Actualmente padece una cojera y dolor crónico que le impiden desarrollar cualquier actividad física y tener una vida normal

4. El conductor del vehículo, don Felipe Pérez Espinosa, sufrió lesiones gravísimas quedando politraumatizado, con hematoma yuxtadural cervical, fractura de apófisis espinosas de cuerpos vertebrales, lo que en definitiva implicará una paraplejía de por vida, según consta en diversos diagnósticos médicos, los cuales al mismo tiempo descartaron la total ausencia de alcohol o estupefacientes en su sangre.

5. Se produjo el fallecimiento de don Jaejun Lee, hijo de doña Aeyi Kim, además del fallecimiento del conductor del vehículo Daewoo, don José Manuel Martínez Muñoz.

6. La señora Rocío Aydee Castillo Sebastián y la menor Angélica Alexandra Rodríguez Alvarado, pasajeras del vehículo Daewoo, resultaron con lesiones de diferente consideración.

Refieren que el vehículo conducido por el Sr. Martínez Muñoz, no sólo ingresó a la autopista contra el normal sentido del tránsito con total facilidad, sin que hubiese una barrera de contención que se lo impidiese, sino que además condujo por prácticamente un cuarto de hora sin que la sociedad concesionaria y demandada en autos emitiera algún tipo de advertencia o señal de emergencia que pudiera prevenir a los conductores que transitaban por el normal y correcto sentido del tráfico el trayecto de otro vehículo que manejaba en el sentido contrario, con el grave peligro de colisión frontal, que fue lo que finalmente ocurrió.

Al respecto, destacan que existieron diversas radioemisoras que, informadas acerca de tan irregular y peligrosa situación, informaron en tiempo real que un vehículo venía transitando por un largo trayecto contra el normal sentido del tránsito, cuestión que la sociedad demandada sólo se dio por aludida e informó luego de consumada la colisión.

En el mismo sentido, hacen presente que sin perjuicio que una autopista urbana de alta velocidad como la concesionada a la sociedad demandada debería garantizar un trayecto seguro y sin interferencias que pudieran afectar la seguridad de los vehículos que transitan por ella, nos encontramos frente a un caso donde un vehículo pudo ingresar sin mayor dificultad.

En consecuencia, arguyen, no obstante haber sido percibido por las cámaras de la sociedad demandada, el vehículo marca Daewoo, modelo Espero, conducido por don José Manuel Martínez Muñoz pudo transitar a alta velocidad por la autopista por 15



**Foja: 1**

minutos, tiempo más que suficiente para que el equipo de seguridad de la sociedad concesionaria pudiera haber detonado una señal de alerta que advirtiera gravísima situación, lo cual muy probablemente habría evitado tan trágico desenlace. Cabe tener especialmente en consideración que la autopista, en dicho sector, cuenta con tres pistas de circulación, de tal forma que, si su representado hubiese sido alertado que existía un vehículo que venía viajando en sentido contrario por el espacio de más de 20 kilómetros, habría podido accionar para evitar la colisión.

A propósito de lo anterior, destacan que la sociedad demandada cuenta con recursos multimillonarios, disponiendo de un Centro de Control Operativo (CCO) que es capaz de monitorear en tiempo real secciones enteras de la autopista a través de 187 cámaras de circuito cerrado de TV y sensores; y puede informar a los usuarios del estado de la circulación a través de carteles de mensajería variable; o bien reproduciendo mensajes de voz por medio de altoparlantes indicando a los usuarios las medidas y/o acciones a tomar en caso de incidente. Es decir, si el referido Centro de Control Operativo (CCO), esto es, si alguno de funcionarios de la demandada, hubiese detectado la irregularidad automovilística que estaba aconteciendo en esos momentos (ingreso de un vehículo por una salida y circulación del mismo en contra del sentido del tránsito) el CCO habría advertido a su representado del incidente en cuestión.

A mayor abundamiento, agregan, la circunstancia que agrava particularmente la situación, corresponde a que el referido vehículo marca Daewoo Espero ingresara a la autopista a las 4:22 horas contra el normal sentido del tránsito, y que su representado, por su parte, sólo lo hiciera (en el correcto sentido) a las 4:28 horas, a través de la entrada de Puente Bulnes, lugar que se encuentra a escasos metros del Centro de Vehículos de Emergencia de la Autopista. En consecuencia, existieron a lo menos 6 minutos de diferencia entre los ingresos de ambos vehículos a la autopista, por lo que, si el actuar de la demandada hubiera sido mínimamente diligente, (además de haber alertado de la situación a través de mensajes en los pórticos y por alto parlante), debería haber enviado y/o desplegado alguno de los vehículos de emergencia que disponía y haber procedido acto seguido a cerrar cada una de las entradas a la autopista (Vivaceta, Bulnes y Dorsal), lo que casi con total certeza habría evitado el accidente.

Hacen presente que, por haber sucedido esta situación a altas horas de la madrugada, en las que hay mínima circulación vehicular, la implementación de dichas medidas se podría haber efectuado sin mayores inconvenientes.

## **II. El derecho**

### **1. Marco regulatorio de la actividad concesionada**

Indican que la explotación de las autopistas concesionadas está regulada por un conjunto de normativas de carácter técnico, las cuales se enmarcan dentro de un marco jurídico de carácter especial.

Tratándose de un contrato de concesión de carácter administrativo, continúan, los intervinientes son el Estado, a través del Ministerio de Obras Públicas (MOP), y la respectiva sociedad concesionaria que se adjudica por un determinado período de tiempo la actividad que será explotada y mantenida, en este caso la prestación del servicio de autopista de alta velocidad.

Mencionan que las concesiones que se otorguen contemplarán la obligación del concesionario de cumplir, durante toda la vigencia de la concesión, con los niveles de servicio, estándares técnicos o ambos, establecidos en las respectivas bases de licitación, para las diferentes etapas y condiciones de la concesión.



**Foja: 1**

Al respecto, señalan, el Decreto con Fuerza de Ley, DFL del Ministerio de Obras Públicas (MOP), denominado “Ley de Concesiones de Obras Públicas”, establece en su artículo primero: *“Artículo 1º.- La ejecución, reparación o conservación de obras públicas fiscales, por el sistema establecido en el Artículo 87º del decreto supremo N° 294, de 1984, del Ministerio de Obras Públicas, las licitaciones y concesiones que deben otorgarse, ya se trate de la explotación de las obras y servicios o respecto del uso y goce sobre bienes nacionales de uso público o fiscales, destinados a desarrollar las áreas de servicios que se convengan, se regirán por las normas establecidas en el presente decreto con fuerza de ley, su Reglamento y las bases de la licitación de cada contrato en particular, que el Ministerio de Obras Públicas elabore al efecto.”* A su turno, continúa, el artículo 23 de la referida normativa establece: *“El régimen jurídico durante la fase de explotación, será el siguiente: 1.- El concesionario deberá conservar las obras, sus accesos, señalización y servicios en condiciones normales de utilización, y 2.- La continuidad de la prestación del servicio le obligará, especialmente, a: a) Facilitarlo en condiciones de absoluta normalidad, suprimiendo las causas que originen molestias, incomodidades, inconvenientes o peligrosidad a los usuarios de las obras, salvo que la adopción de medidas que alteren la normalidad del servicio obedezcan a razones de seguridad o de urgente reparación...”*

En este caso, indican, en particular según lo dispuesto por el Decreto Supremo N°375 del Ministerio de Obras Públicas (MOP) del año 2000, se le otorgó, por un plazo de 30 años, a la sociedad demandada COSTANERA NORTE S.A., la concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Concesión Internacional Sistema Oriente-Poniente", también denominada “Costanera Norte”. A raíz de del referido contrato, la actividad de la demandada SOCIEDAD CONCESIONARIA COSTANERA NORTE S.A, queda sujeta a las normas establecidas en el DS N°900 del MOP, denominado Ley de Concesiones de Obras Públicas y en el DS N°956 del MOP.

En complemento a esto último, agregan, para el caso sub-lite también son plenamente aplicables las normas estipuladas en las Bases de Licitación de la referida Obra “Sistema Oriente-Poniente”, las cuales forman parte del contrato de concesión entre la demandada y el MOP, como también las normas estipuladas en el Reglamento Interno redactado por la concesionaria y aprobado por el MOP. En estas últimas normativas se encuentran reguladas tanto los derechos y obligaciones de la Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A. como de los usuarios de la misma, y las intervenciones a realizar por el MOP.

Finalmente, señalan que junto a todos los instrumentos y cuerpos normativos ya mencionados, la sociedad demandada, en su calidad de empresa concesionaria, debe responder por los daños ocasionados a los usuarios de las autopistas, según lo establecido en los artículos 2314 y siguientes del Código Civil que regulan los delitos y cuasidelitos.

En suma, concluyen, el conjunto de los diversos instrumentos y normas ya citadas, constituyen el marco regulatorio de la actividad de explotación de la concesión de la autopista Costanera Norte y permiten determinar la responsabilidad que le corresponde a la demandada en el caso sub-lite.

2. Régimen o estatuto de responsabilidad aplicable a las sociedades concesionarias de autopistas

Refieren que en los últimos años ha existido amplio consenso por parte de la jurisprudencia nacional respecto a qué régimen de responsabilidad civil corresponde aplicar a las empresas concesionarias de autopistas, existiendo un consenso en que éste debe ser el de responsabilidad civil extracontractual.



Foja: 1

En efecto, mencionan, según fallo de un recurso de casación en el fondo de fecha 30 de enero del año 2013, Rol N°216-2011, la Corte Suprema señaló lo siguiente: *“Décimo Séptimo: Que en cuanto al recurso de casación en el fondo interpuesto por la Sociedad Concesionaria Autopista del Sol S.A, y previo al análisis de los capítulos que lo conforman es necesario reiterar lo que ha señalado esta Corte respecto a la naturaleza de la responsabilidad que podría afectar a una concesionaria ante un accidente vial ocurrido en una ruta concesionada. Tal como se sostuvo en los autos N°6918 2008, el estatuto jurídico aplicable a la responsabilidad que atañe a una sociedad concesionaria respecto de daños ocurridos en una ruta o carretera concesionada se rige por su ley propia y por las de orden extracontractual o de culpa aquiliana”.*

En otras palabras, exponen, teniendo presente el fallo mencionado, se considera en la determinación de la obligación indemnizatoria por parte de una sociedad concesionaria la exigencia de un juicio de culpabilidad, de lo que se colige que la naturaleza de esta clase de responsabilidad extracontractual sea subjetiva (Corte Suprema Rol 27950-2014, 23 de julio del año 2015).

A mayor abundamiento, destacan que la Excma. Corte Suprema reiteró lo antes dicho en sentencia de fecha 5 de noviembre del año 2013, relativa al Recurso de Casación en el Fondo, pronunciada en autos rol N°9163-2012, caratulados “Ayala Álvarez Nelly con Sociedad Concesionaria Autopista Vespucio Sur S.A, Consejo de Defensa del Estado”, afirmando que: *“Tal como lo ha sostenido esta Corte, el estatuto jurídico aplicable a la responsabilidad que atañe a una sociedad concesionaria respecto de los daños ocurridos con motivo de la ejecución de la obra o su explotación, se rige por su propia ley –Ley de Concesiones de Obras Públicas- y por las de orden extracontractual de derecho común. Por lo tanto, no se excluye para la determinación de la obligación indemnizatoria la exigencia de un juicio de culpabilidad”.*

En el mismo sentido se ha pronunciado la doctrina, citando por ejemplo lo indicado por el profesor Pedro Zelaya Etchegaray, quien sostiene: *“En estricto derecho, la relación entre la concesionaria y el usuario accidentado no es de derecho privado, sino que — cosa bien distinta— puede estar regida por el derecho privado si el usuario decide demandar. En efecto, sólo una vez producido el accidente, el usuario podría demandar una posible responsabilidad conforme a las normas de derecho privado (arts. 2314 y siguientes del Código civil)”. Complementa lo anterior indicando: “No parece razonable intentar forzar las cosas y “crear” una relación contractual —preexistente al accidente— allí donde no hay más que la prestación de un servicio público, regulado por un contrato público—administrativo y por ley especial. Tampoco parece conveniente crear ficticiamente un contrato privado allí donde las normas de la culpa extracontractual son más que suficientes para dar una satisfactoria respuesta a la víctima demandante” (Zelaya Etchegaray, Pedro. Una Artificial y peligrosa “contractualización” de la responsabilidad civil de las autopistas concesionadas. El Mercurio Legal, 30 de agosto del año 2011).*

El mismo profesor Zelaya, continúan, en un artículo publicado el día 9 de noviembre del año 2011, titulado “La responsabilidad Extracontractual de las Autopistas Concesionadas frente a los daños de los Usuarios” se pregunta *“¿Qué sucede si un animal entra a la ruta concesionada por un sector donde no existe reja de confinamientos al momento del accidente y causa daños a un usuario del camino?”.* Tras dejar establecido que la eventual responsabilidad civil de la concesionaria es de naturaleza extracontractual (pues no existe ni se configura contrato alguno entre ella y los usuarios del camino, aun cuando paguen peaje), el profesor Zelaya indica que: *“El servicio de construcción, conservación, reparación y mantención de la autopista es una obligación que la empresa privada asume para con el Estado, y no respecto de un*



**Foja: 1**

*potencial usuario del camino. Es el Estado (MOP) – y la normativa vigente al momento de adjudicar la obra- los que determinan los grados, niveles o estándares de seguridad que éstas deben tener. Por otro lado, el artículo 21 de la Ley es claro en expresar que la relación de la concesionaria para con terceros, se rige por el derecho privado, vale decir, por el derecho común o derecho civil. Cuando el artículo 35 de la Ley dispone que la concesionaria debe responder de los daños de cualquier naturaleza, sólo repite lo señalado por el Derecho Común, vale decir, que la concesionaria debe responder por todos los daños probados, de cualquier clase o naturaleza, ya sean patrimoniales o extrapatrimoniales, sin distinción alguna y el artículo 62 del Reglamento que preceptúa que ella deba adoptar todas las medidas para evitar daños a terceros, no está creando una responsabilidad puramente objetiva, pues el Juez debe calificar jurídicamente la conducta adoptada por la concesionaria demandada”.*

En suma, concluyen, como ha quedado de manifiesto, la responsabilidad de la demandada por los accidentes que se pudieran producir en su ruta, es de carácter extracontractual subjetivo, razón por la cual corresponderá explicar a continuación cómo su actuar negligente ha provocado un daño que debe ser indemnizado.

3. De la responsabilidad civil extracontractual de la demandada en el caso de autos

Exponen que el principio que inspira el orden de la responsabilidad civil extracontractual es el juicio normativo que consiste en “*imputar a una persona una obligación reparatoria en razón del daño que ha causado a otra persona*” (KELSEN, Hans, “Teoría Pura del Derecho”, Buenos Aires, Eudeba, 1960).

Para el caso sub-lite, sostienen, se cumplen cada uno de los presupuestos establecidos para la configuración de la responsabilidad civil extracontractual de la sociedad demandada, y concretamente, se configura la infracción a los deberes de cuidado, seguridad y vigilancia que corresponden a este tipo de empresas concesionarias, lo que implica un actuar negligente de parte de la demandada.

Conforme a lo expuesto, continúan, en la legislación civil nacional, para que se configure la responsabilidad civil extracontractual, es necesaria la concurrencia de los siguientes requisitos copulativos:

- a) La existencia de una acción u omisión por parte de él o los demandados;
- b) Que dicha acción u omisión haya sido realizada con culpa o negligencia (acto ilícito);
- c) Que producto de aquella acción u omisión, se hayan provocado daños al o los demandantes; y
- d) Que, entre la acción u omisión culpable realizada por los demandados y el daño ocasionado, exista una clara relación de causa a efecto.

En efecto, arguyen, los cuatro requisitos previamente señalados tienen pleno asidero en la doctrina y jurisprudencia chilena. Precisamente, un destacado autor nacional se refiere a ellos señalando que, para este modelo de responsabilidad civil, se deben reunir las siguientes condiciones: “*i) Una acción libre de un sujeto capaz, ii) realizada con dolo o negligencia, iii) que el demandante haya sufrido un daño y iv) que entre la acción culpable y el daño exista una relación causal suficiente para que éste pueda ser objetivamente atribuido al hecho culpable del demandado.*” (BARROS BOURIE, Enrique, “Tratado de Responsabilidad Extracontractual”, Primera Edición, año 2006, pág. 62).

A) *La existencia de una acción u omisión por parte de la sociedad demandada*



**Foja: 1**

En primer lugar, señalan, la responsabilidad civil extracontractual supone la existencia de una acción u omisión por parte de un sujeto o grupo de ellos, la cual, en el evento de provocar un daño a otro, queda sujeto a indemnización que puede reclamarse por la o las víctimas. Desde ya, cabe tener en consideración que el hecho dañoso no sólo se provoca por acciones (el hecho de “hacer” algo) sino que también por omisiones (la circunstancia de “no hacer” algo) que fue lo que precisamente lo que aconteció con la conducta desplegada por la demandada.

En efecto, refieren, la responsabilidad civil que se configura en el caso de marras se debe a la omisión por parte de la empresa concesionaria en cuanto a la no adopción de medidas que pudieran haber librado a nuestro representado de la trágica colisión donde se vio involucrado nuestro representado y las ya citadas personas heridas o fallecidas. Esto último queda en total evidencia, por el hecho que la demandada no realizó ningún tipo de acción conducente a evitar la concreción de la colisión vehicular, tales como instalar barreras de contención para haber evitado el referido “viraje en U” del vehículo conducido por José Manuel Martínez Muñoz, y a través de su Centro de Control Operativo (CCO), no activando ningún tipo de mensaje de alerta en las pantallas de múltiples pórticos por los cuales el vehículo de su representado alcanzó a transitar, o bien, reproducir mensajes de voz por medio de altoparlantes alertando a los intervinientes del lamentable suceso acerca del peligro inminente al que estaban expuestos. Es decir, si alguno de funcionarios de la sociedad demandada, hubiese sido mínimamente diligente habría detectado el incidente (ingreso de un vehículo por una salida y circulación del mismo en contra del sentido del tránsito), teniendo prácticamente 15 minutos para haber advertido de la situación al Sr. Felipe Pérez Espinosa.

Complementaria y adicionalmente a lo anterior, agrega la infracción a los deberes de cuidado, seguridad y vigilancia que corresponden a este tipo de empresas concesionarias, según lo indicado expresamente en el artículo 62 del Reglamento de la Ley de Concesiones, norma que prescribe: *“Daños a Terceros. 1.- La sociedad concesionaria deberá adoptar, durante la concesión, todas las medidas para evitar daños a terceros y al personal que trabaja en la obra. Igualmente deberá tomar todas las precauciones para evitar daños a la propiedad de terceros y al medio ambiente durante la concesión de la obra. 2.- La sociedad concesionaria será la única responsable de todo daño, de cualquier naturaleza, que con motivo de la ejecución de la obra y de su explotación se cause a terceros, al personal de la obra, a la propiedad de terceros o al medio ambiente, a menos que el daño sea exclusivamente imputable a medidas impuestas por el MOP después de la publicación del decreto supremo de adjudicación en el Diario Oficial”.*

Este deber, sostienen, obliga a la concesionaria a ejecutar todas y cada una de las medidas de protección y resguardo correspondientes, a fin de evitar que se produzcan siniestros como aquél sufrido por su representado, lo que evidentemente en el caso de marras no ocurrió.

Finalmente, en relación a la capacidad de la sociedad demandada, indican, ésta se encuentra constituida bajo la figura jurídica de una sociedad anónima, persona jurídica de derecho privado, la que es legalmente capaz según los términos del artículo 2319 del Código Civil.

*B) Que la acción u omisión haya sido realizada con culpa o negligencia (acto ilícito)*

El segundo requisito de la responsabilidad civil extracontractual, indican, consiste en que la acción u omisión ejecutada haya sido realizada con culpa o negligencia por parte del agente que la comete. Es a partir de este requisito en virtud del cual se funda



**Foja: 1**

el elemento subjetivo que sirve de fundamento de la responsabilidad civil extracontractual. De esta forma, en razón de este elemento, surge lo que se conoce como el modelo de responsabilidad subjetiva.

En el caso de marras, señalan, queda de manifiesto que la omisión culposa por parte de la demandada deriva de haber sido totalmente contraria a los mínimos deberes de cuidado exigidos al concesionario según la normativa ya indicada.

Concretamente, arguyen, la negligencia se configura por la total pasividad y falta de respuesta que la demandada tuvo para, por un lado, impedir que un vehículo pudiera ingresar sin ninguna dificultad contra el normal sentido del tránsito, y lo más grave, que pudiera circular por prácticamente 15 minutos sin que existiera ninguna señal o aviso al respecto que hubiera podido alertar del inminente riesgo a su representado. A propósito de lo mismo, el Centro de Control Operativo (CCO) de la sociedad demandada, que – según se jacta en su página web-, *“cuenta con 187 cámaras de circuito cerrado de TV y sensores para monitorear en tiempo real secciones enteras de la autopista, pudiendo informar a los usuarios del estado de la circulación a través de carteles de mensajería variable; o bien reproduciendo mensajes de voz por medio de altoparlantes indicando a los usuarios las medidas y/o acciones a tomar en caso de incidente”* (<http://web.costaneranorte.cl/autopista/descripcion/>); no hizo absolutamente nada al respecto, existiendo tiempo de sobra para efectuar cualquier tipo de medidas.

Como agravante, recalcan que, no obstante contar con toda la tecnología, recursos, personal especializado y que en el transcurso de largos 15 minutos para haber actuado, la demandada, no alertó ni emitió ningún tipo de mensaje de emergencia, lo anterior sin lugar a dudas habrían evitado o al menos disminuido considerablemente que se configurara el referido desenlace fatal.

*C) El daño*

Señalan que otro elemento necesario para que se configure la responsabilidad civil extracontractual corresponde al daño, mediante el cual la indemnización de perjuicios tiene como fin resarcir este efecto *“...de modo de compensar a la víctima del incumplimiento, el menoscabo y privación patrimonial que se sigue de la infracción de la conducta de vida”* (RODRIGUEZ GREZ, Pablo, ob. cit., pág. 215).

Conforme a lo anterior, exponen, el daño puede clasificarse en dos grandes grupos:

i) Patrimoniales: Son aquellos que afectan bienes que tienen un significado económico y que por tanto se traducen en una disminución del activo (daño emergente, el cual comprende la destrucción o deterioro de una cosa, de gastos en que la víctima debe incurrir o por cualquiera otra pérdida patrimonial), o porque el hecho del responsable ha impedido que el activo se incremente (lucro cesante).

Sobre este tipo de daños, refiere, y vinculándose al campo de la responsabilidad contractual el inciso primero del artículo 1556 establece: *“La indemnización de perjuicios comprende el daño emergente y el lucro cesante, ya provengan de no haberse cumplido la obligación, o de haberse cumplido imperfectamente, o de haberse retardado el incumplimiento.”*

ii) Extrapatrimoniales: El otro tipo de daño que tiene una gran relevancia para efectos de la reclamación de su indemnización son aquellos que importan la lesión de bienes de índole no patrimonial como el dolor, pesar, o molestia que sufre una persona en su sensibilidad física o en sus sentimientos, creencias o afectos. También se le conoce ampliamente como “daño moral”.



**Foja: 1**

En el caso de marras, sostienen, los demandantes han sufrido en carne propia estos tipos de daños debido al actuar negligente por parte de la demandada al no haber tomado el debido resguardo que hubiese evitado el trágico accidente que sufrió el vehículo conducido por el Sr. Felipe Pérez Espinosa, que transportaba a sus representado, producto de ello todos éstos sufrieron lesiones física y psicológicas de diversa consideración y gran envergadura, y que ameritan la obligación, por parte de Costanera Norte, de resarcir estos perjuicios.

Así mismo, agregan, resulta evidente que sus representados también han sufrido daño emergente, consistente en todos los gastos por conceptos de exámenes, tratamientos médicos, hospitalizaciones y otros relacionados a fin de intentar mejorar su estado de salud producto del accidente que de no haber mediado las conductas negligentes que imputamos a la demandada no se habrían producido. No obstante lo anterior, y debido a que todos estos costos han debido ellos asumirlos fuera de Chile directamente en su país de origen (Corea Del Sur), por la dificultad probatoria y logística que reviste acompañarlos en cuanto a tener que traducir, legalizar y protocolizar cada una de las boletas, facturas, exámenes y otros documentos pertinentes que fueron emitidos allá, indica, decidieron no solicitar el resarcimiento de este perjuicio en cuestión.

1) Daño moral respecto de la demandante doña Aleumi Lee

Indican que, producto del grave accidente sufrido, doña Aleumi Lee tuvo que hospitalizarse de urgencia entre febrero y marzo del año 2018, para efecto de tratar y operar las gravísimas lesiones físicas sufridas, entre las que destaca un traumatismo encefalocraneano y hemorragias internas de diversa consideración.

Asimismo, agregan, actualmente presenta graves problemas de memoria a corto y largo plazo, junto con un severo cuadro de depresión post traumática.

Destacan que nuestra legislación contempla el resarcimiento del daño moral, el cual representa la lesión de bienes de índole no patrimonial como el dolor, pesar o molestia que sufre una persona en su sensibilidad física o en sus sentimientos, creencias o afectos, tanto para la víctima directa como para sus familiares. El resarcimiento del perjuicio moral o extrapatrimonial no admite hoy discusiones, continúan, teniendo incluso asidero constitucional, por cuanto la Carta Fundamental asegura a todas las personas en su art. 19 N°1 su integridad física y psíquica, la última de las cuales se ve vulnerada por un hecho con las consecuencias anotadas anteriormente.

De esta manera, refieren, habiendo experimentado las gravísimas lesiones y afecciones emocionales ya señaladas, es evidente que ella padece un profundo y permanente dolor, sufrimiento, frustración y alteración de las condiciones normales de vida producto de la conducta negligente de la demandada, todos padecimientos constitutivos de daño moral, tanto a ella, como a su familia.

Asimismo, adicionan, doña Aleumi Lee, joven licenciada en Arte Visual y Cinematográfico, es una persona amada profundamente por su referido núcleo familiar, joven y que gozaba de excelente salud por lo que era del todo esperable que tuviera un gran futuro por delante.

Previo al accidente en cuestión Aleumi Lee había tenido una meteórica carrera profesional en el rubro de la empresa cinematográfica y artística coreana, desempeñándose como jefa en la Asociación de Empresarios de Bio-Productos en la ciudad de Busan, en Corea del Sur, carrera que se vio dramáticamente interrumpida producto del referido suceso, señalan.

Conforme al padecimiento de dolor, menoscabo y detrimento físico y emocional que doña Aleumi Lee ha tenido que soportar junto a su núcleo familiar más cercano,



**Foja: 1**

producto de la conducta negligente de la demandada, avalúan el daño moral experimentado por ella en la suma de \$300.000.000.

2) Daño moral experimentado por doña Siyeon Park

Al igual que doña Aleumi Lee, indican, producto del grave accidente sufrido, doña Siyeon Park tuvo que hospitalizarse de urgencia entre febrero y marzo del año 2018, para los efectos de tratar y operar las gravísimas lesiones físicas sufridas, entre las que destacan fracturas costales múltiples, hemo-neumotorax bilateral, contusión pulmonar bilateral, trauma columna dorsal, hematoma yuxtadural cervical, fractura de apófisis espinosas de cuerpos vertebrales y un derrame pleural derecho.

De esta manera, sostienen, es innegable que las gravísimas lesiones sufridas por doña Siyeon Park, en las referidas circunstancias, le han ocasionado un profundo y permanente dolor, sufrimiento, frustración y alteración de las condiciones normales de vida, constitutivos de daño moral, tanto a ella como a su familia.

Al igual que doña Aleumi Lee, refieren, doña Siyeon Park es una joven profesional, que mantiene un férreo núcleo familiar, y que gozaba de excelente salud por lo que era del todo esperable que tuviera un gran futuro por delante. En efecto, luego de graduarse de sociología en la Universidad de Berkeley en los Estados Unidos de América, a la fecha del fatídico accidente en que se vio involucrada, se encontraba trabajando en el área comercial de la reputada aerolínea Pohang de Corea del Sur, lo cual se vio dramáticamente frustrado.

En consecuencia, destacan, nada hacía pensar que se produciría un accidente de estas magnitudes, desde la cual quedaría polifracturada, afectada psiquiátricamente con el impacto del mortal accidente y afectada por un fuerte cuadro depresivo; lo que hace aún más doloroso el gravísimo problema que la afecta.

Conforme al padecimiento de dolor, menoscabo y detrimento físico y emocional que doña Siyeon Park ha tenido que soportar junto a su núcleo familiar más cercano, producto de la conducta negligente de la demandada, evalúan el daño moral sufrido por esta actora en la suma de \$300.000.000.

3) Daño moral experimentado por don Chanwoong Park

En idénticas circunstancias respecto de sus dos representadas anteriores, señalan, producto del grave accidente sufrido, don Chanwoong Park tuvo que hospitalizarse de urgencia entre febrero y marzo del año 2018, para efecto de tratar y operar las gravísimas lesiones sufridas, entre las que destacan fracturas costales múltiples, Hemo-neumotorax biletal, contusión pulmonar biletal, un trauma columna dorsal y fracturas en ambas piernas.

De esta manera, sostienen, innegable es que las gravísimas lesiones sufridas por Chanwoong Park en las referidas circunstancias, le han ocasionado un profundo y permanente dolor, sufrimiento, frustración y alteración de las condiciones normales de vida, constitutivos de daño moral, tanto a él, como a su familia. Concretamente producto de la lesión en sus piernas, don Chanwoong Park sufrió un irreversible daño en los cartílagos de las mismas, no pudiendo realizar ningún tipo de actividad física de por vida.

Al igual que sus dos representadas doña Aleumi Lee y doña Siyeon Park, indican, don Chanwoong Park es una persona muy querida y amada por su familia, joven y que tenía una excelente salud por lo que era del todo esperable que tuviera un gran futuro por delante en todo ámbito. Al momento del choque en la autopista Costanera Norte el Sr. Park cursaba su último año como estudiante universitario en una universidad en Seúl, Corea del Sur, cuestión que nunca pudo concluir.



Foja: 1

En consecuencia, sostienen, nada hacía pensar que se produciría un accidente de estas magnitudes, que terminaría dejándolo con una incapacidad física de por vida además de un fuerte cuadro depresivo, lo que hace aún más doloroso el gravísimo problema que lo afecta.

Conforme al padecimiento de dolor, menoscabo y detrimento físico y emocional que don Chanwoong Park ha tenido que soportar junto a su núcleo familiar más cercano, producto de la conducta negligente de la demandada, evalúan el daño moral sufrido por este demandante en la suma de \$300.000.000.

4) Daño moral experimentado por doña Aeyi Kim

Reitera que doña Aeyi Kim es la madre del joven fallecido Jaejun Lee. De esta manera, es innegable que la pérdida irreparable de su hijo Jaejun Lee, muerto trágicamente en las circunstancias ya descritas, le ha ocasionado un profundo y permanente dolor, sufrimiento, frustración y alteración de las condiciones normales de vida, constitutivos de daño moral.

En efecto, expone, el daño moral que reclama, en su calidad de madre, proviene de aquél denominado por “repercusión” o “rebote”, ya que aquí demanda indemnización, por haber sido afectada por una lamentable situación de esa naturaleza jurídica.

Señala que, en la doctrina se distingue, en esta materia, en cuanto a la naturaleza y origen del daño causado, entre el daño denominado “directo” o “principal” y el daño por “repercusión” o “rebote”. El daño por “repercusión” o “rebote” se puede definir como el que nace a consecuencia del perjuicio provocado a una víctima inicial de un hecho ilícito y que afecta a personas diversas del sujeto inmediatamente perjudicado (Elorriaga De Bonis, “Del daño por repercusión o rebote”, Revista Chilena de Derecho, Vol. 26. N° 2, Pág. 369, Año 1999, Sección Estudios). A contrario sensu, quien sufre un daño “directo” es quien experimenta de manera inmediata y en su cuerpo, los efectos del ilícito civil, para el caso que nos ocupa, el hijo de nuestra representada, que falleció: Jaejun Lee.

En cuanto al daño por “repercusión” o “rebote”, indican, se presenta y plantea, principalmente, en que junto al obvio perjuicio que sufre el directamente lesionado, acontece que los otros sujetos que dependen de él o que con él se relacionan, se ven perjudicado moral o patrimonialmente al mismo tiempo: “...en rigor, estos sujetos no son víctimas inmediatas del hecho ilícito ya que es de entera evidencia que el impacto esencial del suceso lesivo recayó sobre él personalmente lesionado. Sin embargo, a pesar de no haber sido afectados en su persona física es de igual evidencia que ellos surgen un perjuicio a consecuencia del siniestro al verse alcanzados en sus sentimientos, en su subsistencia o por los gastos que deben incurrir derivado de los daños de la víctima inicial.”<sup>11</sup>

En el caso de marras, sostienen, ocurre que doña Aeyi Kim, por una parte, es víctima por rebote y, adicionalmente, siguiendo lo dispuesto en el artículo 1097 del Código Civil, en su calidad de única heredera a título universal de su hijo, viene también en representarlo directamente en todos sus derechos y obligaciones transmisibles, como lo es el hecho de solicitar la indemnización de los graves daños causados tal como ocurre en el caso de marras. En consecuencia, por un solo hecho dañoso, existen dos acciones simultáneas.

Zanjado lo anterior, queda sólo un problema a dilucidar en este tipo de daño, indican, constituido por la interrogante de determinar quiénes son los directamente afectados por el hecho dañoso por cuanto podría elaborarse una cadena interminable de



**Foja: 1**

titulares de la acción indemnizatoria. Para solucionar esta aparente dificultad, la doctrina señala dos principios que determinan quienes son los titulares de la acción reparatoria, a saber: el principio de la “*certidumbre del daño*” y el de “*interés legítimo lesionado*”.

Bajo el primero de los aludidos principios, indican, el daño debe ser cierto, real y efectivo, y, por lo tanto, solo podrán reclamar indemnización aquéllos que hubiesen sufrido por el ilícito un daño que reúna copulativamente los tres requisitos precedentemente señalados. Y por el principio del “interés legítimo lesionado”, debe tratarse de un interés conforme o afín a la moral y a las buenas costumbres, excluyéndose cualquier tipo de situaciones ilícitas o inmorales.

Determinado de manera abstracta quienes pueden ejercer la acción en comento, refieren, queda especificar quiénes, en definitiva, son los llamados a ejercerla. Para ello se debe separar el daño patrimonial del extra patrimonial, esto es, quienes fueron dañados en su esfera patrimonial y quienes en el ámbito espiritual o moral.

Sostienen 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.

Todo lo anterior, por cierto, destacan, no excluye la coexistencia del daño “principal” y del causado por “rebote”, lo que se traduce en que ambos deben y pueden ser indemnizados por los agentes que concurrieron y causaron el perjuicio.

Don Jaejun Lee, exponen, era una persona amada profundamente por su referido núcleo familiar, joven y que gozaba de buena salud por lo que era del todo esperable que tuviera un gran futuro por delante. En consecuencia, nada hacía pensar que se produciría un accidente de estas magnitudes, que terminaría falleciendo; lo que hace aún más grave y doloroso el sufrimiento que afecta a su madre Aeyi Kim.

Conforme al padecimiento de dolor, menoscabo y detrimento físico y emocional que doña Aeyi Kim ha tenido que soportar en su calidad de pariente y persona más cercana a su hijo Jaejun Lee, producto de la conducta negligente de la demandada, avalúan el daño moral que se reclama por esta demandante en la suma de \$300.000.000.

*D) Relación de causalidad entre las conductas negligentes que se les imputa a la demandada y los perjuicios de índole extra patrimonial que se reclaman a favor de los demandantes.*

Exponen que como último requisito de la responsabilidad civil, se comprende la relación de causalidad que debe existir entre el acto doloso o culpable y el daño.

A mayor abundamiento y siguiendo el análisis de un reconocido autor en la materia se entiende también por relación de causalidad, indican, “...*el enlace objetivo entre dos fenómenos, de manera que no solo sucede uno después del otro, si no que aquel sin este no se hubiese producido. Las ciencias naturales explican cuando un fenómeno es el efecto de otro, pero en el ámbito jurídico no es posible hacer depender de criterios físicos o naturales la determinación de la persona o personas obligadas a indemnizar un daño. El derecho ha de tener su propio método para saber cuándo un sujeto es responsable. Esta responsabilidad depende de que se pueda establecer una imputación razonable entre acto u omisión del demandado y el daño sufrido por el demandante.*” (PUIG BRUTAU, José, “Fundamentos de Derecho Civil” Tomo II, Volumen III, Pág. 92).

En el caso sub-lite, sostienen, de acuerdo a los hechos descritos y a la doctrina recién expuesta, este elemento se configura plenamente pues, en efecto, de no haber mediado las conductas negligentes de la demandada ya descritas con anterioridad, por



**Foja: 1**

un lado, no haber impedido que un vehículo pudiera ingresar fácilmente y sin ninguna dificultad contra el normal sentido del tránsito, ni alertarle de su acción mortalmente riesgosa; y lo más grave, que pudiera circular por prácticamente 15 minutos sin que existiera ninguna señal o aviso al respecto que hubiera podido alertar del inminente riesgo al conductor del automóvil en que eran transportados sus representados, no haciendo absolutamente nada al respecto, existiendo tiempo de sobra para tomar una medida, y por otro, el hecho de no haber alertado del peligro a que estaban exponiéndose, a los conductores que sí conducían por la autopista en forma reglamentaria, como fue el caso del Sr. Felipe Pérez Espinosa quien trasladaba a sus representados y sufrió finalmente el impacto fatal, no emitiendo ningún tipo de mensaje de emergencia lo cual sin lugar a dudas habría evitado o al menos disminuido considerablemente la posibilidad que se configurara el referido desenlace. De no haber mediado tal cúmulo de omisiones negligentes de la demandada, el resultado dañoso experimentado por los demandantes no se habría originado.

4. Suma total solicitada

De acuerdo a lo expuesto, y considerando los conceptos reclamados anteriormente detallados por los perjuicios sufridos por las víctimas directas y por rebote, conforme a las conductas negligentes incurridas por la demandada ya descritas, solicitan, a modo de reparación económica a favor de todos los demandantes previamente individualizados, la suma total de \$1.200.000.000, monto que se desglosa, en relación a cada uno de ellos, de la siguiente forma:

- a) \$300.000.000 a favor de la demandante doña Aleumi Lee por concepto de daño moral;
- b) \$300.000.000 a favor del demandante doña Aeyi Kim por concepto de daño moral;
- c) \$300.000.000 a favor del demandante don Chanwoong Park por concepto de daño moral; y
- d) \$300.000.000 a favor de la demandante doña Aeyi Kim por concepto de daño moral.

Por todo lo anterior, solicitan se tenga por interpuesta demanda civil de indemnización de perjuicios por responsabilidad civil extracontractual en procedimiento ordinario de mayor cuantía, en contra de la demandada ya individualizada, y en definitiva, hacer lugar a ella y condenar a la demandada a la suma total de \$1.200.000.000, de acuerdo al desglose que respecto a cada uno de los demandantes se efectúa y reclama previamente, o de aquél monto que se determine conforme al mérito probatorio del proceso, más reajustes según la variación de la Unidad de Fomento experimentada entre la fecha del infortunio, o aquella que se determine, y la fecha del pago efectivo, e intereses legales correspondientes sobre el capital reajustado que se devengue a contar de la notificación de la demanda, con costas.

**VIGÉSIMO SEXTO:** Que, comparecen Jorge Bofill Genzsch y Francisco Aninat Urrejola, abogados, en representación de la demandada, y contestan la demanda de autos, solicitando su rechazo en todas sus partes, con costas.

I. Resumen de la controversia y antecedentes de las excepciones y defensas que Costanera Norte opone a la demanda

Refieren que la demanda de autos se funda en el accidente ocurrido el día 07 de febrero de 2018 al interior de la autopista concesionada que opera Costanera Norte. Según se expone en el libelo, los demandantes (i) Aleumi Lee, (ii) Siyeon Park y (iii) Chanwoong Park se dirigían al aeropuerto de Santiago junto a Jaejun Lee (hijo de la



**Foja: 1**

demandante doña Aeyi Kim) en un vehículo conducido por el señor Felipe Pérez Espinosa, quien se desempeñaba en ese momento como transportista irregular de pasajeros, al no contar con licencia para ello y, además, conduciendo a exceso de velocidad.

A la altura del kilómetro 23,5 de la autopista, continúan, el vehículo que transportaba a los demandantes fue colisionado frontalmente por el vehículo conducido por el señor José Manuel Martínez Muñoz, quien —también realizando un transporte irregular de pasajeros— conducía su vehículo en contra del normal sentido del tránsito, para lo cual tuvo que realizar una difícil maniobra y se negó a detenerse pese a los intentos de un patrullero de Costanera Norte que lo interceptó.

Invocando dicho accidente de tránsito, señalan, los demandantes intentan atribuir responsabilidad civil a Costanera Norte, imputándole una supuesta omisión culpable. Ello, sin indicar cuáles serían las acciones concretas supuestamente omitidas por Costanera Norte, menos aún si ellas eran física o jurídicamente posibles de implementarse, o cuál sería la fuente de la cual emanaría la obligación de adoptar tales acciones.

Pero, con independencia de lo anterior, sostienen, la demanda debe ser rechazada respecto de Costanera Norte por cuanto son los propios demandantes quienes, en su libelo, reconocieron que el accidente de tránsito que invocan como fundamento de su acción *“se produjo exclusivamente por la acción temeraria y riesgosa del Sr. Martínez Muñoz, que manejaba contra el normal sentido del tránsito, lo que originó obstruyera la correcta circulación del vehículo conducido por el Señor Felipe Pérez Espinosa”*. Dicho reconocimiento constituye una verdadera confesión judicial de los demandantes, que necesariamente debe conducir al completo rechazo de la demanda, pues pone de manifiesto que entre Costanera Norte y el hecho generador de los supuestos daños que se demandan no existe ningún vínculo causal. Dicho accidente fue provocado sólo por la temeraria e imprudente acción de un tercero, junto a la conducta desplegada por la persona que transportaba a los demandantes.

Conscientes de dicha circunstancia, arguyen, los demandantes incurren en una serie de inexactitudes y tergiversaciones de la realidad, que ponen a esta parte en la necesidad de negar y refutarlas categóricamente.

En primer lugar, afirman que no es efectivo que el Sr. Martínez Muñoz haya conducido durante 15 minutos contra el sentido del tránsito sin que Costanera Norte haya advertido. La realidad es que Costanera Norte interceptó al señor Martínez Muñoz cuando habían transcurrido menos de cinco minutos desde su ingreso a la autopista, activando todo los protocolos existentes para este tipo de situaciones.

En efecto, argumentan, el señor Martínez Muñoz ingresó a la autopista concesionada a las 4:22 horas del día 7 febrero de 2018, a través de una salida debidamente señalizada y demarcada, mediante una maniobra de difícil ejecución (un viraje en “U” desde la Ruta 68). Con todo, a las 4:27 horas del mismo día, un patrullero de seguridad vial de Costanera Norte ya se encontraba presente en el lugar, interceptándolo e intentando que se detuviera, encendiendo las balizas y sirenas de su vehículo y haciendo uso de un megáfono, advirtiéndole que conducía contra el tránsito. Al mismo tiempo, el Centro de Control Operativo de Costanera Norte reportó la situación a Carabineros de Chile, institución que, por ley, tiene la potestad exclusiva para controlar este tipo de emergencias.

De este modo, señalan, lo que ocurrió fue que el señor Martínez —al igual que lo hizo con todas las señalizaciones y demarcaciones existentes en la autopista, que cumplen a cabalidad con el diseño entregado por la autoridad— hizo caso omiso de las



**Foja: 1**

advertencias de Costanera Norte y continuó con su ilegal (e irracional) conducción contra el tránsito, hasta colisionar frontalmente con el vehículo que transportaba a los demandantes a las 4:30 horas. En total, el señor Martínez Muñoz transitó por la autopista no más de ocho minutos.

Así, reiteran, no es cierto lo que dice la demanda, en el sentido que *“en el transcurso de largos 15 minutos para haber actuado, la demandada no alertó ni emitió ningún tipo de mensaje de emergencia”*.

En segundo lugar, arguyen que no es efectivo que el Sr. Martínez Muñoz haya recorrido 23 kilómetros antes de colisionar con el vehículo que transportaba a los demandantes. La realidad es que el señor Martínez Muñoz alcanzó a recorrer tan solo cuatro kilómetros y medio antes de ser interceptado y no más de diez kilómetros y medio hasta el accidente. Así, nuevamente los demandantes faltan a la verdad en este punto, sostienen.

En efecto, indican, la extensión de la autopista concesionada se determina en sentido Oriente-Poniente, desde la Entrada La Dehesa (que corresponde al kilómetro 0,1) hasta la Salida Ruta 68 (que corresponde al kilómetro 34). Considerando que el señor Martínez Muñoz ingresó a la autopista concesionada por la Salida Ruta 68, y que el accidente se produjo en el kilómetro 23,5, es evidente que éste recorrió no más de diez kilómetros y medio.

En tercer lugar, afirman, no es efectivo que el vehículo que transportaba a los demandantes, conducido por el señor Felipe Pérez Espinosa, circulara en forma “reglamentaria”. Por un lado, el señor Pérez Espinosa —quien realizaba la labor de transporte remunerado de pasajeros sin contar con licencia para ello— no conducía atento a las condiciones del tránsito y, por otro lado, un simple ejercicio permite concluir que éste también conducía a exceso de velocidad.

Por más que la demanda afirme que el conductor que transportaba a los demandantes conducía respetando los límites formales de velocidad, refieren, lo cierto es que no logró realizar una maniobra que le permitiera esquivar o eludir al señor Martínez Muñoz, en el momento en que lo vio conducir en su contra y por la misma pista. Al efecto, el artículo 108 de la Ley del Tránsito impone a los conductores el deber de *“mantener el control de su vehículo durante la circulación y conducirlo conforme a las normas de seguridad”* y la obligación de mantenerse atentos a las condiciones del tránsito del momento.

Al respecto, hacen presente que el vehículo que transportaba a los demandantes circulaba a una velocidad media de 147 kilómetros por hora, considerando que en los breves 2 minutos que circuló al interior de la autopista alcanzó a recorrer 4,9 kilómetros. Para arribar a dicha conclusión basta constatar que el vehículo conducido por el señor Felipe Pérez Espinosa ingresó a la autopista por la Entrada Bulnes (kilómetro 18,6) a las 4:28 horas (como se reconoce expresamente en la demanda<sup>7</sup>), y que el accidente de tránsito se produjo a las 4:30 del mismo día en el kilómetro 23,5 (es decir, recorrió 4,9 kilómetros en 2 minutos).

Así, indican, salvo que se exprese lo contrario, Costanera Norte refuta y niega categóricamente todas y cada una de las imputaciones formuladas en el libelo (salvo el reconocimiento ya mencionado), en especial las siguientes:

- Rechaza y niega los hechos expuestos en la demanda respecto a las circunstancias en que habría ocurrido el accidente de tránsito de fecha 7 de febrero de 2018.



Foja: 1

- Rechaza y niega cualquier participación en el referido accidente, descartando la existencia de cualquier omisión, mucho menos una ilícita o culpable.
- Rechaza y niega la procedencia de los daños reclamados por los demandantes, tanto en su entidad como cuantía.

Por ello, exponen, y en virtud de lo dispuesto en el artículo 1698 del Código Civil, será carga de los demandantes acreditar todas y cada una de las alegaciones que formulan en su demanda.

Así las cosas, indican, y en mérito de lo expuesto, las defensas y excepciones que se oponen a la demanda de autos son las siguientes:

A. PRIMERA DEFENSA: Falta de legitimación activa ad causam de los demandantes, por carecer de titularidad para demandar daños que ya habrían sido indemnizados.

B. SEGUNDA DEFENSA: En subsidio, falta de legitimación pasiva ad causam de Costanera Norte, debido a que el accidente de tránsito que funda la demanda fue causado –como lo confiesan los demandantes, “exclusivamente”– por un tercero; porque la acción ilegal del conductor de los demandantes intervino en la generación del accidente; y porque Costanera Norte cumplió con todas y cada una de las exigencias impuestas por la autoridad, única responsable del diseño de la autopista concesionada.

C. TERCERA DEFENSA: En subsidio, excepción de caso fortuito o fuerza mayor, ya que la acción temeraria del señor Martínez Muñoz (único causante del accidente) constituye un hecho imprevisto e imposible de resistir por parte de Costanera Norte.

D. CUARTA DEFENSA: En subsidio, no se configura ninguno de los requisitos de la responsabilidad civil extracontractual respecto a Costanera Norte.

E. QUINTA DEFENSA: En subsidio de todas las anteriores, exposición imprudente al daño o culpa de la víctima por parte de los demandantes, debido a que por su propia negligencia participaron del hecho generador de los daños.

II. **Falta de legitimación activa ad causam de los demandantes para reclamar los daños demandados**

Exponen que, como primera defensa de la demandada, oponen la excepción de falta de legitimación activa ad causam de los demandantes (i) Aleumi Lee, (ii) Siyeon Park, (iii) Chanwoong Park y (iv) Aeyi Kim para demandar la indemnización de los supuestos perjuicios que señalan en su demanda, ya que éstos habrían sido resarcidos en virtud de haber operado distintos seguros.

Primeramente, arguyen que los supuestos perjuicios habrían sido cubiertos por el Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP) que habría operado en favor de los demandante, pues el vehículo que los transportaba mantenía dicho seguro vigente.

Al respecto, señalan que la obligación de contratar el SOAP emana del artículo 1 de la Ley 18.490, que dispone que “[t]odo vehículo motorizado para transitar por las vías públicas del territorio nacional requiera de un permiso de circulación, deberá estar asegurado contra el riesgo de accidente personales a que se refiere esta ley [...]”. En este caso, el vehículo que transportaba a los demandantes (prestando el servicio de la aplicación Uber) contaba con el SOAP póliza N°70077049, contratada con la compañía de seguros Consorcio Seguros Generales y con vigencia hasta el 31 de marzo de 2018.

Dicho seguro, continúan, otorga cobertura tanto al conductor del vehículo como a las personas transportadas en él, conforme al artículo 1 de la referida póliza que



**Foja: 1**

dispone que *“quedan amparados por este seguro quien conduzca el vehículo asegurado al momento de producirse un accidente en que éste participe, las personas que estén siendo transportadas en él y cualquier tercero lesionado a consecuencia de dicho accidente”* (Artículo 1 de la póliza N°70077049, contratada con Consorcio Seguros Generales incorporada en el Depósito de Pólizas de la Superintendencia de Valores y Seguros (actualmente Comisión para el Mercado Financiero), aprobada por resolución N°376 del 18 de octubre de 2013 (POL320130487)).

Asimismo, adicionan, por disposición del artículo 5 de la Ley 18.490, la póliza del SOAP debe garantizar una cantidad equivalente a UF 300 en caso de muerte, UF 300 en caso de incapacidad permanente total, UF 200 en caso de incapacidad permanente parcial y de UF 300 para gastos médicos.

De este modo, afirman, los daños supuestamente sufridos por los demandantes ya habrían indemnizados por el SOAP, en los términos que dicho seguro otorga cobertura. En particular, habría operado la indemnización de UF 300 que cubre la muerte de don Jaejun Lee, y de UF 200 que cubre la incapacidad permanente parcial que alegan haber sufrido los demandantes Aleumi Lee, Siyeon Park y Chanwoong Park.

En segundo lugar, refieren, según consta en diversos medios de comunicación, la empresa Uber realizó una declaración pública señalando que *“[e]l equipo de Uber se encuentra trabajando para apoyar tanto nuestro socio conductor, como a los ocupantes del vehículo, y para activar con la empresa SURA el seguro que resguarda cada uno de los viajes solicitados a través de la aplicación”* (Así, por ejemplo, en <https://www.cooperativa.cl/noticias/pais/policial/accidentes-de-transito/uber-anuncio-que-su-seguro-cubrira-a-pasajeros-y-conductor-tras/2018-02-07/094101.html> y en <https://www.latercera.com/nacional/noticia/uber-lamenta-fatal-accidente-involucro-conductor-la-empresa/60207/>).

Lo anterior, señalan, es consistente con lo anunciado a través del sitio web de Uber que informa la existencia de un seguro contratado con Seguros Generales Suramericana S.A (“SURA”) que cubriría los daños sufridos por el conductor y pasajeros con ocasión de un accidente ocurrido durante los viajes realizados a través de esa aplicación (<https://www.uber.com/es-CL/blog/seguros-sura-asegura-tus-viajes-chile/>).

Por de pronto, indican, con fecha 6 de agosto de 2019, el conductor del vehículo que transportaba a los demandantes —señor Felipe Pérez Espinosa—, firmó un finiquito con SURA, en virtud del cual recibió la suma total de US\$ 50.000 (cincuenta mil dólares) como compensación por los supuestos daños que dicho conductor habría sufrido a consecuencia del accidente el día 07 de febrero de 2018. Según consta en dicho finiquito, la indemnización fue pagada conforme a la Póliza de Accidentes Personales POL320131851.

De esta manera, y conforme lo anunció la empresa contratante del seguro con SURA, los demandantes también habrían sido indemnizados de los perjuicios que eventualmente sufrieron a consecuencia del accidente de tránsito, de modo que los supuestos daños que reclaman en autos ya habrían sido resarcidos, sostienen.

En tercer lugar, exponen, no puede descartarse la existencia de otros seguros complementarios que pudieron operar en favor de los demandantes. Por de pronto, es razonable suponer que los demandantes contrataron un seguro de viaje, normalmente encuentran asociados a la compra de pasajes al extranjero, los cuales también habrían indemnizado los supuestos daños que reclaman en autos.

Entonces, aseveran, de haber operado el SOAP, el seguro de la compañía SURA (u otro que haya operado por la utilización de la aplicación en virtud de la cual se



**Foja: 1**

trasladaban los demandantes), u otros seguros asociados a la calidad de turistas en Chile que tenían los demandantes, resulta que los daños que se reclaman ya se encontrarían indemnizados.

De ser así, destacan, se habría producido la subrogación legal de los derechos de las personas indemnizadas en favor de las respectivas compañías de seguros, siendo éstas las legitimadas activamente para solicitar la indemnización que se haya pagado. La referida subrogación se produce ipso facto con el pago de las respectivas indemnizaciones, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 534 del Código de Comercio, el cual establece que *“por el pago de la indemnización, el asegurador se subroga en los derechos y acciones que el asegurado tenga en contra de terceros en razón del siniestro”*.

Como enseña la doctrina, exponen, la subrogación significa *“sustituir una persona o cosa por otra persona o cosa, en términos tales que la nueva pase a ocupar la misma situación jurídica de la anterior”* (Abeliuk Manasevich, René (2009). Las Obligaciones. Tomo II. Editorial Jurídica de Chile. Página 539). Al respecto, el profesor Barros enseña que: *“En ciertos casos la ley concede al tercero, que ha pagado a la víctima una indemnización debida en razón de un contrato o de la ley, la facultad para subrogarse en los derechos que la víctima tenga en contra del autor del daño. La subrogación pone al tercero en la posición jurídica que tenía la víctima, de modo que la acción no cambia de naturaleza, en ello reside la diferencia fundamental con la acción de reembolso que pueda tener un tercero, consistente en una acción personal restitutoria en contra de la víctima que ha obtenido reparación del civilmente responsable”* (Barros Bourie, Enrique (2006). Tratado de Responsabilidad Extracontractual. Editorial Jurídica de Chile. Página 939).

Entonces, concluyen, en virtud de la subrogación que habría operado, el titular para reclamar las indemnizaciones que pretenden los demandantes son las compañías de seguros, y no los demandantes que hayan recibido dichas indemnizaciones, quienes carecerían de legitimación activa *ad causam*. Ello, determina la improcedencia de la demanda, porque si eventualmente se acoge la pretensión de los demandantes, éstos estarían recibiendo indemnizaciones por un hecho respecto del cual ya fueron resarcidos, lo que supone un doble pago, es decir, un enriquecimiento injustificado que nuestro derecho no tolera.

**III. Falta de legitimación pasiva ad causam de Costanera Norte**

En subsidio de la excepción anterior, oponen la excepción de falta de legitimación pasiva de Costanera Norte, por cuanto (A) el accidente de tránsito que funda la demanda fue causado por un tercero, según lo confesaron los propios demandantes; además, porque (B) el accidente de tránsito fue provocado, en parte, por la conducta ilegal del señor Felipe Pérez Espinosa, transportista irregular de los demandantes; y (C) Costanera Norte no tiene responsabilidad en las condiciones de diseño de la autopista, cumpliendo con todas las exigencias que le impone la autoridad, de modo que no existe conducta u omisión alguna que pueda vincularse con los hechos expuestos en la demanda.

**A) El accidente de tránsito que funda la demanda fue provocado por un tercero ajeno a Costanera Norte**

Refieren que el único fundamento fáctico de la demanda interpuesta en autos corresponde al accidente de tránsito ocurrido el 07 de febrero de 2018 al interior de la autopista concesionada que opera Costanera Norte, en términos tales que los perjuicios que reclaman los actores tendrían su origen únicamente en dicho accidente.



Foja: 1

Sin embargo, exponen, los propios demandantes han reconocido que dicho accidente fue ocasionado —exclusivamente— por la acción temeraria e imprudente de un tercero, el señor José Manuel Martínez Muñoz, quien haciendo caso omiso de las señalizaciones y advertencias desplegadas por Costanera Norte, ingresó a la autopista por una de sus salidas y condujo contra el normal sentido del tránsito hasta colisionar con el vehículo que transportaba a los demandantes.

Según se aprecia, sostienen, los demandantes confesaron —judicial, explícita y espontáneamente— que el accidente de tránsito fue ocasionado por la acción temeraria y riesgosa del señor Martínez Muñoz. Tal confesión, conforme a los artículos 399 del CPC y 1713 del Código Civil, produce plena prueba contra los confesantes. Pues bien, esa confesión respecto a la causa del accidente —a la cual puede agregarse la conducta ilícita del conductor que transportaba a los demandantes, así como también la exposición imprudente al daño por parte de éstos—, determina la falta de legitimación pasiva de Costanera Norte, pues pone de manifiesto que su representada es un tercero absolutamente ajeno al hecho que generó los supuestos daños cuya indemnización se reclama en la demanda.

En efecto, afirman, en materia de responsabilidad extracontractual —estatuto invocado en la demanda—, el artículo 2316 del Código Civil dispone que la legitimación pasiva corresponde a la persona “*que hizo el daño, y sus herederos*”. Son éstos, los legitimados pasivos a quienes debe demandarse.

Como enseña la doctrina, señalan, la legitimación es un “*elemento constitutivo del derecho de acción [...] es una condición de la providencia de fondo sobre la demanda; indica, pues, para cada proceso, las justas partes, las partes legítimas, esto es, las personas que deben estar presentes a fin de que el juez pueda proveer sobre un determinado objeto*” (Romero Seguel, Alejandro, “Curso de Derecho Procesal Civil”, tomo I, Editorial Jurídica de Chile, 2012, pág. 87-88). Por ello, si una demanda se interpone “*contra un sujeto sin legitimación (pasiva), esa petición no puede prosperar, al faltar un elemento constitutivo del derecho de acción*” (Romero Seguel, Alejandro, “Curso de Derecho Procesal Civil”, tomo I, Editorial Jurídica de Chile, 2012, pág. 87).

En base a las consideraciones precedentes, sostienen, la jurisprudencia ha rechazado —por falta de legitimación pasiva— demandas interpuestas en contra de sociedades concesionarias, cuando los daños que pretenden los demandantes fueron, en realidad, causados por la acción ilícita de un tercero y no por una acción u omisión ilícita de la concesionaria. En este sentido, se ha fallado lo siguiente: “*Que incumbiéndole a la demandante acreditar los presupuestos de su acción, ésta ninguna prueba aportó al proceso, circunstancia que si bien constituye razón suficiente para desestimar la acción impetrada [...] ha de tenerse por suficientemente acreditado que el accidente materia de autos se produjo a consecuencia del delito cometido por el señor V.M., sin que sea posible determinar que la demandada Sociedad Concesionaria Vespucio Norte Express S.A., hubiere incurrido en un actuar culposo o, en su caso, que deba responder civilmente por los hechos del tercero ya nombrado;*

*Que, a mayor abundamiento, de la profusa prueba instrumental y testifical rendida por la demandada sólo es posible confirmar lo concluido en los motivos precedentes en el sentido que el lamentable accidente vehicular que afectó a los actores tuvo como causa basal el delito perpetrado por el aludido V.M., conducta que, especialmente, puede observarse en el video objeto de audiencia de percepción documental, donde se advierte que dicho móvil, conducido por la persona nombrada, se desplaza primeramente en el sentido normal del tránsito para luego detenerse, realizar un giro en u y proseguir su marcha en contra del sentido del tránsito, provocando, tal negligente conducta, el aludido accidente en que se vieron involucrados los actores ” (27°*



**Foja: 1**

Juzgado Civil de Santiago, 7 de noviembre de 2013, rol 36.579-2009. Sentencia confirmada por la Iltma. Corte de Apelaciones de Santiago mediante sentencia de fecha 14 de agosto de 2014, rol 9.895-2013).

Como podrá apreciarse, arguyen, el caso recién citado se ajusta perfectamente a lo que ocurre en estos autos. Se trata de una demanda que pretende la indemnización de daños causados por un tercero, y no por la sociedad concesionaria. La diferencia se encuentra en que, en este caso, fueron los propios demandantes quienes reconocieron que los daños que alegan fueron causados por un tercero, sin necesidad de ninguna otra prueba que lo acredite.

En mérito de lo expuesto, concluyen, la demanda de autos debe ser rechazada, por haber sido interpuesta en contra de un sujeto que carece de legitimación pasiva, faltando así uno de los elementos constitutivos del derecho de acción.

B) La conducta ilícita del transportista irregular de los demandantes también intervino en la ocurrencia del accidente de tránsito que funda la demanda

La sola confesión de los demandantes respecto a la causa del accidente de tránsito que funda la demanda, afirman, determina la falta de legitimación pasiva ad causam de Costanera Norte, por ser su representada un tercero absolutamente ajeno al hecho que se atribuye como generador de los supuestos daños.

Con todo, hace presente que en la ocurrencia del referido accidente —y, por tanto, en la generación de los supuestos daños— también intervino la conducta ilícita del señor Felipe Pérez Espinosa, transportista irregular de los demandantes. En efecto, el señor Pérez Espinosa se desempeñaba como transportista de pasajeros sin contar con la licencia profesional que la ley exige para tales efectos. Ello, es una infracción legal que los demandantes soslayan por completo en su demanda. Además, el señor Pérez Espinosa conducía su vehículo sin prestar la debida atención a las condiciones del tránsito, en los términos que lo exige el artículo 108 de la Ley del Tránsito. Por de pronto, dicho conductor no realizó ninguna maniobra que le permitiera eludir al señor Martínez Muñoz, pese a las perfectas condiciones de visibilidad existentes al momento de producirse el accidente. Finalmente, a partir de un simple cálculo matemático —realizado a partir de los antecedentes entregados en la demanda— se concluye que el señor Pérez Espinosa conducía su vehículo a una velocidad media de nada menos que 147 kilómetros por hora.

Al respecto, indican, basta considerar que el vehículo que transportaba irregularmente a los demandantes alcanzó a recorrer 4,9 kilómetros en tan solo 2 minutos. Ello, por cuanto el señor Felipe Pérez Espinosa ingresó a la autopista por la Entrada Bulnes (kilómetro 18,6) a las 4:28 horas y el accidente de tránsito se produjo en el kilómetro 23,5 a las 4:30 del mismo día.

De este modo, postulan, el señor Pérez Espinosa desplegó una conducta manifiestamente ilegal que sin duda contribuyó a la ocurrencia del accidente de tránsito que invocan los demandantes como causa de sus supuestos daños (o al menos no contribuyó a que éste no tuviese lugar).

Las consideraciones expuestas, dicen, ponen en evidencia que Costanera Norte es un tercero completamente ajeno a los hechos que fundan la demanda de autos. El hecho generador de los supuestos daños fue —tal como lo confesó la contraria— la conducta temeraria e imprudente del señor Martínez Muñoz, junto a la conducta ilegal de la persona que transportaba a los demandantes. Cualquier eventual perjuicio derivado de esos hechos debía perseguirse respecto de tales personas (o sus sucesores), y no respecto de Costanera Norte.



Foja: 1

- C) Costanera Norte no tiene responsabilidad en las acciones de diseño de la autopista concesionada, cumpliendo con todas las exigencias que la impone la autoridad

Las consideraciones expuestas en los dos acápite anteriores ponen de manifiesto que Costanera Norte carece de legitimación pasiva respecto de los hechos invocados en la demanda, lo cual determina que ésta deba ser rechazada por completo, sostienen.

Con todo, señalan, existe una circunstancia adicional que confirma la procedencia de esta excepción. En la demanda se esboza la existencia de supuestas deficiencias en los criterios técnicos de diseño, construcción u operación de la autopista. Por ejemplo, cuando se afirma que no existían barreras de contención que impidieran el ingreso del señor Martínez Muñoz o cuando se afirma que no se habrían implementado señales de advertencia acerca de la acción ilegal de este conductor.

Pues bien, indican, los criterios técnicos de diseño de la autopista (esto es, señalizaciones, demarcaciones, contención vial e implementación de barreras, paneles de mensajería, etc.), así como las normas de seguridad vial y gestión de tránsito, se encuentran establecidos por la autoridad y no por Costanera Norte, la que al momento de construir, operar y mantener la autopista debe observar los criterios normas que definió el Estado. En efecto, las Bases de Licitación la Concesión Internacional Sistema Oriente–Poniente y sus circulares aclaratorias (“BALI”) regulan pormenorizadamente los criterios conforme a los cuales Costanera Norte debía construir la autopista, cuyos planos además deben ser aprobados por la Inspección Fiscal del Ministerio de Obras Públicas (“MOP”).

Costanera Norte, afirman, ha cumplido con todos y cada uno de los criterios establecidos por la autoridad, incluyendo por cierto los tramos de la autopista que recorrieron el señor José Manuel Martínez Muñoz (contra el sentido del tránsito) y como el vehículo que transportaba a los demandantes.

De este modo, concluyen, Costanera Norte tampoco se encuentra legitimada pasivamente por una presunta deficiencia en las condiciones de diseño de la autopista, como lo esboza la demanda.

#### **IV. Excepción de caso fortuito o fuerza mayor**

En subsidio de las excepciones de falta de legitimación activa y pasiva, alegan la excepción de caso fortuito o fuerza mayor, por cuanto los hechos que fundan la demanda de autos constituyen, para Costanera Norte, un imprevisto imposible de resistir que la exime de toda responsabilidad civil.

Exponen que el artículo 45 del Código Civil define el caso fortuito o fuerza mayor como “*el imprevisto a que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc.*”. De conformidad con esta norma, el hecho constitutivo de caso fortuito debe ser *imprevisto e irresistible*. Pues bien, la conducta desplegada por el señor José Manuel Martínez Muñoz —causante del accidente de tránsito— satisface ambos requisitos.

En primer lugar, argumentan, la conducta del señor Martínez Muñoz representa un hecho imprevisible. Ello, porque no es de normal ocurrencia que un conductor ingrese a la autopista por una de sus salidas, a través de una compleja maniobra en “U”; que, pese a toda la señalización y demarcación existente en la autopista, dicho conductor se desplace contra el normal sentido del tránsito; y que, una vez advertido mediante sirenas, balizas y altoparlantes, decida continuar su conducción ilegal. Es más, la expresión “contra el normal sentido del tránsito”, empleada en reiteradas ocasiones por



**Foja: 1**

los demandantes, pone de manifiesto que la conducta del señor Martínez Muñoz no es algo de común ocurrencia (es “anormal”), en términos tales que esa conducta no puede razonablemente ser anticipada.

Al respecto, exponen, la Excma. Corte Suprema ha fallado que un hecho es imprevisible *“cuando se han adoptado todas las precauciones que aconseja la ciencia o la prudencia para evitar el riesgo”* (Corte Suprema, 2 de junio de 2013, rol N°2448-2010), lo cual *“significa que racionalmente no existe manera de anticipar su ocurrencia o, más precisamente que se desconozca con antelación la causa que lo provoca, razón por la cual el afectado no podrá deducirlo con un cierto grado de seguridad o certeza”* (Corte Suprema, 22 de enero de 2009, rol N°6739-2007).

Por ello, continúan, el análisis de la imprevisibilidad se realiza en función del grado de diligencia que debe observar quien invoca el caso fortuito, pues una interpretación contraria *“haría realmente difícil configurar un evento como fuerza mayor, pues en estricto sentido, casi todos los hechos o circunstancias de la vida pueden ser humanamente imaginados, es decir, hipotéticamente previstos, lo que haría infructuoso alegar esta causal de exoneración, pues prácticamente nunca se configuraría como hecho imprevisible”* (Corte Suprema, 21 de enero de 2019, rol N°40166-2017, cons. 3°).

Conforme a lo expuesto, concluyen, es evidente que Costanera Norte no tenía cómo anticipar o prever la conducta desplegada por el señor Martínez Muñoz, lo cual tampoco le era exigible. La única conducta que le era exigible a su representada es aquella que ésta efectivamente desplegó, que es constituir, operar y mantener a la autopista conforme a las exigencias establecidas en las BALI y hacer todo cuanto estuvo a su alcance para intentar detener a este irracional conductor.

En segundo lugar, arguyen, la conducta del señor Martínez Muñoz representa un hecho imposible de resistir para Costanera Norte, por cuanto ésta no cuenta con las atribuciones legales que le permitieran desplegar acciones destinadas a evitar que el señor Martínez Muñoz provocara el accidente. En efecto, Costanera Norte carece de facultades de policía que le permitieran detener coercitivamente al señor Martínez Muñoz, pues tales atribuciones han sido entregadas, en virtud del artículo 101 de la Constitución Política de la República, de manera exclusiva y privativa a ciertos órganos del Estado, como Carabineros de Chile.

Precisamente, continúa, porque Costanera Norte no tiene facultades de policía es que —una vez advertida la acción ilegal del señor Martínez— su representada dio aviso inmediato a Carabineros de Chile, para que fuera esta institución la que, en ejercicio de sus funciones, detuviera a este conductor.

Por otro lado, señalan, según se expuso supra, Costanera Norte tampoco se encuentra habilitada para interrumpir el tránsito al interior de la autopista o cerrar sus accesos, ni aún en casos de emergencia, pues en tal evento igualmente debe subordinar su acción a las instrucciones que le imparta Carabineros de Chile (El numeral 2.3.5.1 de las BALI (“Servicios de Control y Gestión de Tráfico”) dispone que *“el concesionario se responsabilizará de la eficiencia, oportunidad y buena atención en caso de accidentes o siniestros aislados actuando bajo la coordinación con Carabineros”*).

Conforme a lo expuesto, concluyen, es evidente que Costanera Norte no tenía cómo resistir la conducta del señor Martínez Muñoz, en términos que pudiera evitara que éste continuara su irracional y temeraria conducción. Habiendo demostrado que los hechos invocados en la demanda constituyen un evento de caso fortuito o fuerza mayor respecto de Costanera Norte, ésta debe ser eximida de cualquier responsabilidad civil que emane de tales hechos.



Foja: 1

V. Inexistencia de los elementos de la responsabilidad contractual

Sin perjuicio de que las excepciones anteriores determinan el completo rechazo de la demanda interpuesta en autos, sostienen, además, ésta es igualmente improcedente y debe desestimarse porque, en la especie, no concurre ninguno de los requisitos del estatuto de la responsabilidad civil extracontractual.

A. Inexistencia de ilícito civil: Costanera Norte no incurrió en ninguna de las omisiones que reprocha la demanda

Exponen que el primer requisito de la responsabilidad extracontractual es la existencia de una acción u omisión ilícita. En el caso de autos, la demanda invoca una supuesta responsabilidad por omisión, la cual se configuraría por la genérica e imprecisa afirmación de que Costanera Norte no habría adoptado medidas que evitaran la colisión frontal de los vehículos involucrados en el accidente de tránsito. Esa es, según los demandantes, la supuesta omisión ilícita que generaría la responsabilidad de su representada.

Pues bien, continúan, y más allá de la vaguedad de la demanda a este respecto, lo cierto es que Costanera Norte no ha incurrido en ninguna omisión ilícita, según se expondrá a continuación.

- 1) Cuestión previa: Costanera Norte es una concesionaria de obra pública, calidad que determina que su ámbito de acción se encuentra delimitado por la autoridad

Señalan que, en virtud del Decreto Supremo MOP N°375 de fecha 24 de febrero de 2000, Costanera Norte adquirió la calidad de concesionaria de la Concesión Internacional Oriente-Poniente. En dicha calidad, se obligó con el Estado a ejecutar, conservar y explotar la obra pública concesionada —la autopista— siguiendo rigurosamente las normas y exigencias contenidas en las BALI y sus circulares aclaratorias.

Al respecto, indican, las BALI regulan los criterios y parámetros técnicos que Costanera Norte debía observar para construir la autopista, y actualmente para operarla y mantenerla. Tal regulación comprende la señalización de la autopista, la demarcación, las barreras o sistemas de contención vial, las normas de seguridad vial y de gestión de tránsito. Por ejemplo, el artículo 1.8.2.6 de las BALI regula las características de la señalización de advertencia y peligro que deben implementarse en la autopista; el artículo 2.2.8 de las BALI regula el proyecto de gestión de tráfico que incluye la implementación paneles de mensajería variable y sus características; o el artículo 2.5.3.5 de las BALI regula los sistemas de contención vial y las barreras que deben instalarse.

Esta regulación es obligatoria para Costanera Norte, informan, en términos tales que su estricto cumplimiento es una condición necesaria para que la autoridad —la Dirección General de Concesiones y la Inspección Fiscal de la Concesión— autorizara el inicio de la explotación de la autopista concesionada. Al respecto, el artículo 1.8.2.4 de las BALI dispone que la autorización de puesta en servicio de la autopista exige la comprobación *“del estado satisfactorio de las obras e instalaciones y su correspondencia con el proyecto y demás especificaciones técnicas aprobadas”*.

De este modo, continúan, el marco de actuación de Costanera Norte se encuentra limitado y circunscrito a las especificaciones técnicas de las BALI, y su cumplimiento es fiscalizado por la autoridad. En otras palabras, Costanera Norte sólo puede ejecutar aquello que las BALI le autorizan, pues cualquier la implementación de cualquier medida que no se ajuste a los requerimientos de esa normativa, determina una contravención de Costanera Norte al contrato de concesión suscrito con el Estado.



Foja: 1

Destacan que lo expuesto resulta de trascendental importancia para la acertada resolución del conflicto. En efecto, el hecho de que Costanera Norte detente la calidad de concesionario de obra pública y que su ámbito de acción se encuentre limitado por las BALI, determina que el cumplimiento de todas las exigencias de la autoridad en materia de diseño, construcción y operación de la autopista descarte la existencia de cualquier omisión ilícita a este respecto.

- 2) Costanera Norte cumplió con todas las exigencias de las BALI en materia construcción, mantención de la autopista concesionada

Afirman que Costanera Norte cumplió con todas las obligaciones que le imponían las BALI en materia de diseño, construcción, operación y mantención de la autopista concesionada, en términos tales que no se le puede imputar omisión alguna en esta materia, mucho menos ilícita.

En efecto, señalan, según se expuso en el acápite anterior, Costanera Norte sólo podía iniciar la explotación de la autopista concesionada si contaba con la autorización de la autoridad, lo cual suponía el estado satisfactorio de todas las obras conforme a los criterios establecidos en las BALI.

Ello, por lo demás, continúan, es consistente con lo dispuesto en el artículo 17 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, regulada en el D.F.L. N°900 de 1991 (“LCOP”) que señala lo siguiente: *“La puesta en servicio de la obra será autorizada por el Ministerio de Obras Públicas previa comprobación de su ajuste a los proyectos y demás especificaciones técnicas aprobadas. Podrá efectuarse por parcialidades, siempre que éstas constituyan por sí mismas, unidades susceptibles de explicación independiente y en las condiciones que se determinen en las bases de la licitación respectiva”*.

Y, agregan, precisamente porque Costanera Norte cumplió con todos los requerimientos de las BALI, obtuvo la autorización de la puesta en servicio de la autopista concesionada. En efecto, mediante Resolución Exenta N°3899 de fecha 21 de noviembre de 2006, la Dirección General de Obras Públicas autorizó la Puesta en Servicio Definitivo del tramo de la autopista comprendido entre Américo Vespucio Poniente y la Ruta 68, que corresponde al sector por donde ingresó y transitó el señor José Manuel Martínez Muñoz, único causante del accidente que funda la demanda. Señala esta Resolución Exenta lo siguiente: *“Que mediante Acta de Puesta en Servicio Definitiva de fecha 30 de agosto de 2006, la Comisión de Autorización de Puesta en Servicio Definitiva de la obra pública fiscal denominada ‘Sistema Oriente – Poniente’, tras recorrer las obras y en virtud de lo informado por el Inspector Fiscal en su Ord. N°756 de fecha 28 de agosto de 2006, estimó procedente recomendar al Sr. Director General de Obras Públicas la aceptación de las obras del contrato, dado que de acuerdo a lo observado en terreno, la obra se encuentra en condiciones de serviciabilidad adecuadas y no se detectan observaciones, y por tanto otorgar la Puesta en Servicio Definitiva”*.

Como se aprecia, sostienen, esta Autorización de Puesta en Servicio Definitiva permitió que Costanera Norte iniciara la explotación de la obra concesionada, previa constatación de por parte de la autoridad competente de que nuestra representada implementó todas las señalizaciones, demarcaciones y sistemas de contención que exigían las BALI, así como también que cumplía con todas las normas de seguridad vial y gestión de tránsito que contempla dicha regulación.

De este modo, arguyen, el día del accidente de tránsito que funda la demanda interpuesta en autos, Costanera Norte cumplía con todas y cada una de las obligaciones que les exigían las BALI, operando y manteniendo la autopista concesionada en perfectas condiciones de serviciabilidad y seguridad. Cualquier alegación en contrario –esto



**Foja: 1**

es, que Costanera Norte no cumplió lo dispuesto en las BALI en materia de señalización, demarcación, contención, seguridad vial y gestión de tránsito— deberá ser acreditado por la contraria. De lo contrario, la demanda debe ser rechazada, por inexistencia de la omisión ilícita que pretende imputar.

- 3) Todas las acciones o medidas que sugieren los demandantes son física y jurídicamente imposibles

Señalan que los demandantes acusan que Costanera Norte no habría realizado ningún tipo de acción conducente a evitar que el accidente de tránsito se produjera, tales como instalar barreras de contención que evitaran que el señor Martínez Muñoz ingresara a la autopista o desplegar mensajes en las pantallas de los pórticos que advirtieran al conductor que transportaba a los demandantes.

Pues bien, exponen, todas esas acciones o medidas son física y jurídicamente imposibles, en términos tales que su omisión tampoco puede generar responsabilidad respecto de Costanera Norte.

En primer lugar, indican, no es posible instalar barreras de contención, pues ello es una materia regulada en las BALI que, como vimos, Costanera Norte cumplió cabalmente. Por lo demás, sugerir la instalación de una barrera que obstaculizara el ingreso del señor Martínez Muñoz es un sinsentido. Recordemos que éste ingresó por una vía no habilitada, como lo es la Salida Ruta 68. Así, lo que sugieren los demandantes es que Costanera Norte obstaculizara una salida de la autopista.

Más allá de lo absurdo que resulta dicha medida, refieren, ello implicaría además una contravención de Costanera Norte a lo dispuesto en el artículo 2.5.4 de las BALI (Artículo 2.5.4 de las BALI: *“Excepcionadas las situaciones de mantención, no se permitirá el cierre de pistas por mal funcionamiento del sistema de gestión de tráfico, incluidos los casos de daños a las instalaciones como resultado de accidentes o vandalismo. Cualquier trabajo de mantención rutinaria que signifique interferencias al servicio, será comunicado por escrito al Inspector Fiscal para su aprobación con a lo menos 15 días de anticipación. El trabajo de mantención que haga necesario cerrar una o más pistas, deberá realizarse en horas de bajo tráfico. Los cierres de pistas deben ser autorizados por el Inspector Fiscal”*), que le exige a su representada una mantención expedita del tránsito, el cual solo puede ser interrumpido previa autorización de la Inspección Fiscal y actuando coordinadamente con Carabineros de Chile.

En segundo lugar, aseveran, no era posible advertir al conductor que transportaba a los demandantes por paneles de mensajería, pues las normas de diseño contenidas en las BALI no contemplan la disposición de paneles en el trayecto que recorrió dicho vehículo. En efecto, continúan, el diseño de la autopista no contempla pórticos con paneles de mensajería en el tramo comprendido entre la entrada Bulnes y el kilómetro 23,5 de la autopista, que fue aquél que recorrió el vehículo conducido por el señor Felipe Pérez Espinosa (quien transportaba a los demandantes). Dicho diseño tampoco contempla otros medios tecnológicos que permitiesen advertir a dicho conductor de la acción ilegal del señor Martínez Muñoz.

Por otro lado, indican, Costanera Norte no puede, por disposición de las BALI, implementar otros medios de advertencia distintos a aquellos autorizados por el MOP. De este modo, aun cuando Costanera Norte activara todos sus paneles de mensajería variable —como lo hizo una vez ocurrido el accidente—, el conductor que transportaba a los demandantes no habría enfrentado ninguno de dichos avisos.

Por ello, argumenta, cuando los demandantes afirman que Costanera Norte no activó un mensaje de alerta, simplemente están faltando a la verdad. Al respecto, debe



**Foja: 1**

tenerse en consideración que el vehículo que transportaba a los demandantes alcanzó a recorrer sólo 4,9 kilómetros en un breve lapso de 2 minutos. En ese breve lapso de tiempo, los esfuerzos de Costanera Norte estaban concentrados en evitar que el señor Martínez Muñoz continuara su carrera contra el tránsito.

Finalmente, en tercer lugar, dicen, era posible cerrar cada una de las entradas de la autopista, pues Costanera Norte no tiene facultades para ello, ni aún en caso de emergencias de tránsito.

En efecto, señalan, el cierre de la autopista sólo puede realizarse manera parcial (por calzadas) en los casos expresamente previstos en las BALI. Esta materia se encuentra regulada, entre otras disposiciones, en el artículo 2.5.4 de las BALI, el que regula el cierre parcial para la realización de trabajos de mantención, pero que prohíbe expresamente que Costanera Norte cierre la autopista en su totalidad, aun caso de verificarse un accidente. En este último caso, nuestra representada debe cerrar el segmento comprometido, actuando coordinadamente con Carabineros o por instrucción expresa de dicha institución.

En definitiva, concluyen, todas las medidas que los demandantes reprochan como omitidas —y en las cuales fundan su demanda— son impracticables y jurídicamente imposibles. De acceder a ellas, Costanera Norte incurriría en un incumplimiento de los deberes que le impone el contrato de concesión. Y, como reza el aforismo, ad impossibilia nemo tenetur (a lo imposible nadie está obligado).

- 4) En cualquier caso, Costanera Norte desplegó de múltiples acciones para evitar que se produjera el accidente de tránsito

Las consideraciones precedentes, sostienen, descartan la existencia de cualquier omisión ilícita por parte de Costanera Norte en relación con el accidente tránsito que funda la demanda de autos. Sin embargo, Costanera Norte no se limitó al cumplir con las especificaciones técnicas que exigen las BALI respecto a la autopista concesionada, sino que desplegó múltiples acciones para evitar que el accidente de tránsito tuviera lugar.

En particular, destacan, Costanera Norte desplegó una serie de medidas destinadas a detener la imprudente e irracional conducción del señor José Manuel Martínez Muñoz. Al efecto, a través de un patrullaje preventivo, Costanera Norte detectó que el señor Martínez conducía contra el tránsito a las 4:27 horas del 7 de febrero de 2018 (esto es, 5 minutos después de que este conductor ingresara a la autopista). Tan pronto el patrullero detectó la ilegal acción del señor Martínez Muñoz, continúan, reportó dicha situación al Centro de Control Operativo de Costanera Norte, donde se encontraba presente un funcionario de Carabineros de Chile<sup>31</sup>, quien informó el hecho a las unidades policiales con el objeto de que éstas activaran los protocolos para interceptar y detener a este temerario conductor. Junto con reportar la situación al Centro de Control Operativo, el patrullero de Costanera Norte encendió las sirenas y las balizas de su vehículo, y a través de un altoparlante le gritó numerosas veces al señor Martínez Muñoz que conducía contra el tránsito.

No obstante, y al igual que lo hizo con las señaléticas y demarcaciones de la autopista, señalan, el señor Martínez Muñoz adoptó la inexplicable determinación de omitir las advertencias del patrullero de Costanera Norte, hasta que —tres minutos después— colisionó con el vehículo que transportaba a los demandantes.

De este modo, arguyen, ninguna omisión —mucho menos ilícita— puede imputarse a Costanera Norte, la que intentó desplegó numerosas acciones destinadas a evitar que ocurriera el lamentable accidente. Primero, manteniendo toda la señalética y



**Foja: 1**

demarcación de la autopista en regla. Luego, realizando todas las gestiones posibles para que el señor Martínez Muñoz se detuviera, encendiendo sirenas, balizas y altoparlantes.

**B. Inexistencia de culpa o dolo de Costanera Norte**

Exponen que al no existir ninguna omisión ilícita de parte de Costanera Norte, mucho menos podría imputarse culpa o dolo a nuestra representada, en términos tales que la demanda de autos –fundada en el estatuto de la responsabilidad extracontractual– indefectiblemente deberá ser rechazada.

Tal como lo reconocen los demandantes, indican, el estatuto aplicable en la especie es el régimen común de responsabilidad civil regulado en los artículos 2314 y siguientes del Código Civil, sin que ello se altere por el hecho de ser nuestra representada una sociedad concesionaria. Al respecto, la Ley de Concesiones de Obras Públicas no altera dicho estatuto general de responsabilidad civil, que exige siempre la concurrencia de un actuar culpable o doloso de la parte demandada (responsabilidad subjetiva).

En este caso, refieren, no puede atribuirse culpa alguna a Costanera Norte, pues no es un deber de su representada evitar que terceros –como el señor José Manuel Martínez Muñoz–, ingresen a la autopista y conduzcan contra el sentido del tránsito, haciendo caso omiso de todas las señalizaciones y demarcaciones, así como también de todas las advertencias del patrullero de seguridad vial. Tampoco es deber de Costanera Norte evitar que conductores como el señor Pérez Espinosa transporten pasajeros sin contar con la licencia que exige la ley, o que conduzcan sin atención a las condiciones del tránsito o a exceso de velocidad.

Por el contrario, afirman, Costanera Norte —en el cumplimiento de sus obligaciones—desplegó todos los esfuerzos razonablemente posibles para evitar que el accidente se concretara. En efecto, el diligente Servicio de Patrullaje —clave en la detección de la conducción ilegal del señor Martínez Muñoz— demuestra que Costanera Norte esta presta y atenta para detectar e intentar evitar cualquier accidente.

En relación con lo expuesto, destacan, la jurisprudencia ha resuelto que una sociedad concesionaria que ha cumplido todas sus obligaciones y que actuado diligentemente no es responsable de las consecuencias de los actos ilícitos perpetrados por terceros al interior de la autopista. En tal sentido, se ha fallado: “[L]a supuesta conducta omisiva no es precisada por la actora, por cuanto, no se sabe si ello consistiría en haber impedido que el móvil causante del accidente hubiera ingresado a la carretera por vía no destinada al efecto, o si se le hubiese detenido en su loca carrera, sin especificar cómo; [...] lo cierto es que los accesos y salidas de la carretera están, como se dijo, debidamente señalizadas; inmediatamente de detectarse que un vehículo transitaba contra el sentido del tránsito, la demandada dio el correspondiente aviso a Carabineros, quien, pese a haber salido en su persecución, no pudo darle alcance por el exceso de velocidad que González González imprimió a su móvil; [...] la Concesionaria...una vez detectado el hecho, hizo lo único que podía hacer, que es comunicar a la brevedad a Carabineros de Chile lo que sucedía, institución policial a cargo de la seguridad del tránsito en las carreteras [...] en consecuencia, no se advierte la omisión culpable que reclaman los demandantes en que habría incurrido la demandada, omisión que no se precisa, advirtiendo que la demandada ha cumplido con todas las exigencias que por el Contrato de Concesión se obliga [...]” (Iltma. Corte de Apelaciones de Talca, rol 1707-2016, 20 de noviembre de 2016).

En definitiva, arguyen, la ocurrencia del accidente de tránsito en que se funda la demanda en ningún caso puede atribuirse a una infracción del deber de cuidado por parte de Costanera Norte, la que, como se dijo, nada más podría haber hecho.



**Foja: 1**

Lo expuesto, concluyen, determina el completo rechazo de la demanda, pues una decisión contraria supondría imponer a nuestra representada el deber de evitar —a toda costa y como dé lugar— la ocurrencia de accidentes al interior de la autopista, incluso aquellos provocados por acciones ilícitas de terceros. Lo anterior, supondría la aplicación *de facto* de un régimen de responsabilidad objetiva o estricta que prescinde de la diligencia, lo cual en la especie es improcedente y contradice la norma.

C. Inexistencia de vínculo causal

Los supuestos perjuicios cuya reparación se reclama en autos, refieren, tienen su origen en el accidente de tránsito ocurrido el 07 de febrero de 2018 en la autopista operada por Costanera Norte. Sin embargo, los demandantes han confesado espontáneamente en su demanda que *“el accidente en cuestión se produjo exclusivamente por la acción temeraria y riesgosa del Sr. Martínez”*. De este modo, los supuestos daños fueron causados por un hecho ajeno a Costanera Norte, como lo es la acción ilícita del señor Martínez Muñoz. Esa es, según se reconoce en la demanda, la causa de los supuestos daños.

Si bien el reconocimiento de los demandantes determina por sí solo el absoluto rechazo de la acción deducida en autos, afirman, el análisis de la pretensión de la contraria conforme a las teorías de la causalidad confirma la inexistencia de un vínculo de causalidad directo y necesario.

En efecto, continúan, conforme a la teoría de la equivalencia de las condiciones o *condictio sine qua non* (principio generalmente aceptado para analizar la causalidad física o material), todas las potenciales causas de un resultado dañoso deben ser consideradas como equivalentes, en la medida que cada una de ellas, individualmente, sea condición necesaria para la ocurrencia del resultado. Para determinar si un hecho constituye condición necesaria del daño, la doctrina expone que debe intentarse la denominada “supresión mental hipotética”, en virtud de la cual *“si eliminando mentalmente el hecho, el daño no se habría producido, tal hecho es causa necesaria de ese daño”*, o al revés, *“si suprimido el hecho, el daño igualmente se habría producido, la causalidad no puede darse por establecida”* (Barros Bourie, Enrique, “Tratado de Responsabilidad Extracontractual”, Editorial Jurídica de Chile, 2010, página 376 y 377. En el mismo sentido, Corral Talciani, Hernán, “Lecciones de Responsabilidad Civil Extracontractual”, Editorial Legal Publishing, 2013, página 181).

De este modo, arguyen, en el caso de autos el proceso de supresión mental hipotética supone considerar todos los hechos que eventualmente contribuyeron a la ocurrencia del accidente de tránsito. Para estos efectos, debe tenerse en consideración que, según se expuso supra, todas las acciones que los demandantes reprochan como supuestamente omitidas son jurídica y fácticamente improcedentes y/o imposibles, en términos tales que no deben ser consideradas para la determinación del vínculo causal.

Pero, señalan, aun asumiendo que dichas acciones sí eran factibles (pese a que no lo son), resulta que las mismas no habrían evitado la producción del accidente de tránsito que funda la demanda. Ello, por cuanto son los propios demandantes quienes reconocen que, aun en el evento de que Costanera Norte hubiera adoptado esas medidas, éstas sólo habrían reducido las posibilidades de que dicho accidente ocurriera. En efecto, la demanda señala que la implementación de las acciones supuestamente omitidas *“habría o al menos disminuido considerablemente la posibilidad que se configurara el referido desenlace”*.

En otras palabras, indican, la posición de los demandantes se sustenta en un ejercicio meramente conjetural, hipotético o probabilístico, el cual reconoce que los daños igualmente podrían igualmente sobrevenir, con independencia de la conducta que



**Foja: 1**

desplegara Costanera Norte. Es decir, las supuestas omisiones, aun si fuesen efectivas, no son la causa de los daños.

Por ello, afirman, el único factor sin el cual el accidente no habría ocurrido –la *condictio sine qua non*–, es la acción ilícita del señor Martínez Muñoz, quien omitiendo toda la señalización y demarcación ingresó a la autopista a través de una compleja maniobra e inició su conducción en contra del tránsito y, una vez advertido por el patrullero de Costanera Norte, decidió continuar su ilícita conducción hasta colisionar con el vehículo que transportaba a los demandantes.

Sin perjuicio de lo anterior, destacan, puede considerarse que la conducta ilícita del transportista de los demandantes –quien desempeñaba dicha función sin la licencia que exige la ley, sin estar atento a las condiciones del tránsito y a exceso de velocidad– pudo contribuir causalmente a la generación del resultado dañoso. Pero, en ningún caso las supuestas omisiones que se reprochan a su representada.

Luego, añaden, para efectos de la determinar normativamente si los hechos que se consideran materialmente causa de un resultado dañoso, tienen la aptitud de generar la responsabilidad de su autor, la doctrina enseña que debe formularse un análisis conforme las teorías normativas de la causalidad, pues *“la sola circunstancia de que un hecho negligente aparezca como condición necesaria de un cierto daño, no se sigue que su autor deba ser siempre tenido por responsable”* (Barros Bourie, Enrique, “Tratado de Responsabilidad Extracontractual”. Editorial Jurídica de Chile, 2010, páginas 376 y 377. En el mismo sentido, Corral Talciani, Hernán, “Lecciones de Responsabilidad Civil Extracontractual”, Editorial Legal Publishing, 2013, página 383).

Pues bien, continúan, aplicadas las teorías normativas, resulta igualmente claro que ninguna de las omisiones que se reprochan a Costanera Norte constituyen causa de los daños que se demandan, pues ésta corresponde únicamente a la conducta ilícita del señor Martínez Muñoz.

Al efecto, mencionan, una de las teorías normativas de causalidad generalmente aplicadas es la teoría la causa adecuada, conforme a la cual no todas las condiciones que contribuyen a la producción de un resultado dañoso son idóneas o adecuadas para generarlo, por lo que no todas ellas pueden considerarse causa de dicho resultado. De este modo, debe recurrirse a *“valoración de adecuación entre las condiciones y el resultado. Sólo será causa del mismo la condición que es adecuada por sí misma para generar el resultado realizado en la situación concreta”* (Corral Talciani, Hernán, “Lecciones de Responsabilidad Civil Extracontractual”, Editorial Legal Publishing, 2013, página 181). Pues bien, refieren, la aplicación de la teoría de la causa adecuada en el caso de autos determina que el accidente de tránsito sólo pudo haber sido ocasionado por el hecho de que el señor Martínez Muñoz condujera su vehículo en contra del sentido normal del tránsito. Esa conducta es, dentro del curso normal de los acontecimientos, la única condición adecuada por sí misma para producir el accidente.

En definitiva, concluyen, cualquiera sea el análisis que se realice en materia de causalidad, la conclusión siempre será que en la especie no existe un vínculo causal entre las omisiones que se imputan a Costanera Norte y los daños que se reclaman. Ello, una vez más, determina que la demanda deba ser rechazarse.

**D. Inexistencia de daños indemnizables**

El daño o perjuicio, exponen, es la causa y el objeto de la responsabilidad civil. Es su causa, porque el deber de reparación emana de la generación de un daño, y no sólo de la conducta negligente; y es su objeto, porque la pretensión del demandante debe limitarse precisamente la reparación del daño o perjuicio que ha sufrido.



**Foja: 1**

En nuestro ordenamiento jurídico, mencionan, para que los daños sean indemnizables, es necesario que éstos sean ciertos y directos, bastando que falte uno de esos elementos para que la pretensión indemnizatoria no pueda prosperar. Pues bien, en el caso de autos, faltan ambos elementos, de modo que los supuestos perjuicios que reclaman los demandantes no son indemnizables.

1) Los daños reclamados no son ciertos ni directos

Que el daño sea cierto, indican, significa que éste debe ser real y efectivamente sufrido por quien los reclama, es decir, *“que no exista duda alguna de que éste realmente existe o existirá en un tiempo próximo”* (Rodríguez Grez, Pablo. *“Responsabilidad extracontractual”*. Editorial Jurídica (1999). Página 264), lo cual descarta la indemnización de aquellos daños meramente eventuales o hipotéticos. A su vez, que el daño sea directo, significa que éste debe encontrarse en una íntima relación de causalidad con el hecho que se imputa como generador de tal daño. Por ello, la doctrina explica que *“[s]olamente son indemnizable los perjuicios ciertos por la relación de causa-efecto entre el incumplimiento y el daño imputable”* (Barcia Lehmann, Rodrigo, *“Lecciones de Derecho Civil Chileno”*, tomo III, De la Teoría de las Obligaciones, Editorial Jurídica de Chile, 2010, página 112).

Pues bien, reiteran, como se explicó en el subcapítulo anterior, los supuestos daños que reclaman los demandantes –aun cuando fueren ciertos, lo cual niegan– en ningún caso revisten el carácter de directos, toda vez éstos no emanan de una acción u omisión culpable o dolosa de Costanera Norte, sino –como lo confesó la contraria– de la acción temeraria e imprudente del señor Martínez Muñoz (sin perjuicio de que la conducta ilegal de quien transportaba a los demandantes pudo contribuir en el curso causal).

Por otro lado, añaden, el hecho de que los demandantes pretendan una indemnización de supuestos daños morales en ningún caso altera las conclusiones precedentes. En efecto, una pretensión de indemnización de daño moral igualmente exige que el demandante acredite la certeza y la causalidad del perjuicio que reclama, pues la naturaleza extrapatrimonial de este daño en nada altera el principio de que la reparación debe ser meramente indemnizatoria. Como lo enseña la doctrina: *“No existen en nuestro derecho normas especiales sobre la prueba del daño moral y, en consecuencia, rigen sin contrapeso las reglas generales. Es por ello que, en primer lugar, para que el daño moral sea indemnizable, se requiere, como ocurre con todo daño, que sea cierto o real y no meramente hipotético o eventual; y en segundo lugar, tiene también plena aplicación, a su respecto, el principio fundamental del ‘onus probandi’, que impone al actor el deber de probar la verdad de sus proposiciones”* (Vergara Bezanilla, José *“La Mercantilización del Daño Moral”*, Revista de Derecho del Consejo de Defensa del Estado, N°1, 2000, página 71).

Lo expuesto, afirman, determina que la pretensión indemnizatoria de los demandantes deba rechazarse por completo, por no concurrir la exigencia emanada de los artículos 2314 y 2329 del Código Civil, en relación con el artículo 1558 del mismo cuerpo legal, conforme a los cuales se concluye que solo es indemnizable aquel perjuicio que emana inmediata y directamente del hecho ilícito que se imputa.

En cualquier caso, hacen presente, al negar la existencia del daño demandado en autos, será carga de los demandantes acreditar de manera irrefutable todos y cada uno de los presupuestos de su pretensión, y conforme a lo dispuesto en el artículo 1698 del Código Civil.

2) Los daños se encontrarían indemnizados



Foja: 1

Como se explicó en el capítulo I supra, reiteran, los demandantes podrían haber sido ya indemnizados por los hipotéticos daños que alegan con ocasión del accidente de tránsito que relatan en su demanda (causado por el hecho de un tercero, en un eventual concurso con la acción ilícita del conductor que los transportaba). Ello, en razón de haber operado uno o más seguros en su favor.

De ser así, indican, resulta que –además de haber operado la subrogación legal del artículo 534 del Código de Comercio, en virtud de la cual los demandantes carecerían de legitimación activa ad causam– los supuestos perjuicios ya se encontrarían indemnizados.

Como se dijo, el daño es causa y objeto de la responsabilidad civil, señalan. Si un daño ya fue reparado, una pretensión dirigida a buscar una “indemnización” del mismo daño es inadmisibles, pues contraviene la función reparadora de la indemnización de perjuicios, volviéndola una aspiración de lucro, así como un enriquecimiento injustificado que nuestro ordenamiento jurídico repudia.

- 3) En cualquier caso, la suma pretendida por los demandantes es excesiva y desproporcionada a la luz de los baremos establecidos por nuestra jurisprudencia

Finalmente, señalan, la indemnización de perjuicios que reclaman los demandantes es también improcedente, porque constituye una aspiración de ganancia o lucro que contradice la naturaleza misma de este tipo de daño, así como los criterios jurisprudenciales en la materia.

Por de pronto, indican, la demanda de autos se limita a reclamar una cuantiosa suma de dinero a título de daño moral, sin precisar de forma alguna en qué consistiría el supuesto perjuicio o menoscabo que los demandantes habrían sufrido.

Por otro lado, añaden, la demanda de autos pretende una misma suma de dinero para cada uno de los demandantes (\$300.000.000), sin distinción alguna de las circunstancias personales de cada uno de ellos. Como bien sabe, refieren, el daño moral es esencialmente personal y subjetivo, pues corresponde al *“dolor, pesar o molestia que sufre una persona en su sensibilidad física o en sus sentimientos, creencias o afectos”* (Alessandri Rodríguez, Arturo, “De la responsabilidad extracontractual en el Derecho Civil Chileno”, Imprenta Universitaria, Santiago, 1943, página 220. En: Rev. Derecho (Concepción), vol. 85, n°242, Concepción, diciembre 2017). Por ello, *“[l]a cuantía de la indemnización del daño moral será el grado de dificultad objetiva de la superación del daño en relación a las características individuales de la persona víctima del daño bajo el criterio de un hombre medio”* (Barrientos Zamorano Marcelo, “Del daño moral al daño extrapatrimonial: la superación del pretium doloris”, Revista Chilena de Derecho, vol. 35, N°1, pp. 85-106 (2008)).

En contra de esa noción, exponen, todos los demandantes equiparan su presunto pesar, con independencia de cualquier circunstancia personal.

Pero, lo más importante, destacan, la cuantía de la pretensión de los demandantes supera con creces los montos de las indemnizaciones por daño moral que nuestros tribunales establecen en aquellos casos en que existe un perjuicio cierto y directo (que no es el caso de autos). Por ejemplo, en casos recientes, la Excma. Corte Suprema, dando por establecida la existencia de un hecho ilícito y culpable que provocó la muerte de la víctima (no es el caso de autos, pues no hay hecho ilícito de Costanera Norte), ha fijado indemnizaciones por daño moral en favor de los padres de esa víctima por montos que no superan los \$50.000.000 (Véase Excma. Corte Suprema, roles N°10.649-2015, 7558-2018).



**Foja: 1**

De este modo, concluyen, la indemnización que pretenden los demandantes — además de adolecer de una manifiesta falta de justificación— resulta excesiva y desproporcionada, lo cual la transforma en una aspiración de lucro que contradice la función reparadora que tiene la indemnización de perjuicios. Ello, sin perjuicio de que los daños reclamados tampoco reúnen los requisitos de un daño indemnizable conforme a nuestro ordenamiento jurídico.

**VI. Exposición imprudente al daño por parte de los demandantes (culpa de la víctima)**

En subsidio de todas las excepciones y defensas anteriores, alegan la exposición imprudente al daño por parte de los demandantes, quienes con su propio hecho contribuyeron a la generación del daño que se reclama en autos.

Conforme a la Ley N°18.290 (“Ley del Tránsito”), exponen, quienes se dedican al transporte remunerado de pasajeros deben contar con licencia profesional “clase A”, cuya obtención está sujeta al cumplimiento de requisitos más rigurosos que las licencias de conducir no profesionales (como por ejemplo, la aprobación de cursos especiales). En el caso de autos, los demandantes adoptaron libremente la decisión de contratar un conductor —el señor Felipe Pérez Espinosa— que no contaba con la licencia profesional para transporte de pasajeros que exige la Ley del Tránsito, ni tampoco le exigieron contar con ella.

De este modo, señalan, los demandantes —con su propia actividad— participaron del accidente de tránsito que ocasionó los daños que ahora reclaman. Fueron ellos quienes no adoptaron los resguardos de una persona medianamente diligente y decidieron transportarse con un conductor no habilitado para estos efectos, en términos tales que con su actividad culpable participaron del curso causal del hecho generador del daño.

Como expone la doctrina, indican, la apreciación del daño en materia extracontractual supone considerar si la víctima observó el deber de autocuidado, pues cualquier actuación culpable de su parte debe *“ser analizada conforme a los mismos parámetros que se utilizan en la evaluación de la negligencia del autor del daño [...] El deber de cuidado respecto de los demás también se aplicaría a la víctima para sí misma y respondería, de igual manera, a la necesidad de conducirse con la prudencia que los hombres emplean ordinariamente en sus actos o negocios, tanto en sus acciones como en sus omisiones”* (Bahamondes O., Claudia y Pizarro Wilson, Carlos, “La exposición de la víctima al daño: desde la culpabilidad a la causalidad”, Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, n°39, Valparaíso, diciembre 2012).

En mérito de lo expuesto, concluyen, en la especie se configura un caso de exposición imprudente al daño o culpa de la víctima por parte de los demandantes y, conforme a lo dispuesto en el artículo 2330 del Código Civil, cualquier indemnización que se fije en autos debe ser reducida en consideración a dicha circunstancia.

**VIGÉSIMO SÉPTIMO:** Que la demandante al evacuar el trámite de la réplica, reiteran íntegramente la demanda, señalando lo siguiente respecto a las excepciones opuestas por la demandada.

**I. Ratificación íntegra de la demanda interpuesta en autos**

Vienen en ratificar la demanda de indemnización de perjuicios en todas sus partes, solicitando se acoja con costas.

**II. Sobre las alegaciones y defensas esgrimidas por la demandada en su escrito de contestación**



Foja: 1

1. En cuanto a la supuesta falta de claridad en los argumentos de hecho y de derecho expuestos por esta parte en su demanda y que la demandada vuelve a reiterar en su contestación, en particular, la supuesta falta de explicación y/o fundamentación de cómo el ilícito civil que se le imputa en el libelo debe ser indemnizado por ella de acuerdo al estatuto de responsabilidad civil extracontractual

Exponen que la esencia de este juicio se centra en un punto de derecho muy concreto y que la demandada no controvierte en su escrito de contestación, en lo sustancial, los planteamiento de hecho y de derecho contenido en la demanda, dedicándose nuevamente a reiterar la argumentación de la excepción dilatoria que opuso con anterioridad y que fue rechazada por el Tribunal.

Refiriéndose a este último aspecto, señalan, la demandada vuelve a manifestar en su contestación que el libelo no desarrollaría ni expondría de manera clara los hechos en que se apoya, pues contendría una exposición de los hechos sobre la base de un relato inconexo y confuso respecto a la omisión del deber de cuidado que a ella se le reprocha en la demanda, al no haber adoptado todas las medidas de seguridad atingentes que la ley y sus propias Bases de Licitación -éstas últimas, abreviadas por la demandada en su contestación como “BALI”- le exigían en el caso concreto, lo cual hubiese impedido el trágico desenlace que afectó a mis representados.

En este sentido, indican, la contraria ahonda en que esta parte no habría supuestamente precisado cómo -mediante la omisión que se le imputa en el libelo- se habría generado un ilícito civil de naturaleza extracontractual que la obliga a responder por dicha conducta de todos los perjuicios sufridos por mis representados. Lo anterior no puede estar más alejado de la realidad y lo único que se puede colegir es que la demandada sólo pretende confundir la concatenación de los hechos, puesto que la demanda es lo suficientemente clara.

Precisamente, destacan, los fundamentos de hecho y de derecho en virtud del cual se imputa la omisión culpable de la demandada generadora de la obligación indemnizatoria de los perjuicios de índole patrimonial y extrapatrimonial a sus representados se encuentra explicada de forma total y absolutamente detallada en el libelo pretensor.

En cuanto a la supuesta indeterminación del daño moral que alega la demandada, -entendido como un menoscabo de un bien no patrimonial, en cuanto afecta la integridad psíquica del individuo y que se traduce en el agobio que genera la omisión incurrida por la sociedad concesionaria-, mencionan, sus consecuencias nacen de su propia naturaleza y son obvias porque significan preocupación, angustia y aflicción emocional a consecuencia suya y que sus representados no tienen por qué soportar. El daño moral (representado entonces por la aflicción psíquica que inequívocamente soportaron los actores de autos), necesariamente debe ser indemnizado una vez que se acredite su existencia y naturaleza, puesto que el artículo 2314 del Código Civil no distingue clases o tipo de daños. Ahora bien, su evaluación y monto quedará al criterio prudencial del Tribunal, conforme al mérito de la prueba, y teniendo presente además las consecuencias naturales que padecen los seres humanos en condiciones similares.

Así, en cuanto a las consideraciones fácticas de la demanda, exponen, se indica expresamente que el infortunio que sufrieron sus representados se podría haber perfectamente evitado si la contraria no hubiese incurrido en las conductas omisivas clara y precisamente señaladas en el libelo. En efecto, el infortunio no habría acontecido, si:



**Foja: 1**

a) La demandada hubiese mantenido barreras de contención que hubiesen impedido la colisión del vehículo Daewoo Espero conducido por el Sr. José Manuel Martínez Muñoz, lo que no hizo;

b) La demandada hubiese emitido, dentro de los 15 minutos que el Sr. Martínez Muñoz ingresó a la autopista Costanera Norte conduciendo contra el tránsito, algún tipo de advertencia o señal de emergencia que previera a don Felipe Pérez Espinosa de esta circunstancia quién, por el contrario, transitaba por el normal y correcto sentido del tráfico en su vehículo Peugeot 206, P.P.U. BBPY-33 10, teniendo presente las cámaras de seguridad que para estos efectos mantiene la contraria, lo que no;

c) La demandada, disponiendo de su Centro de Control Operativo (CCO), hubiese detectado y advertido a don Felipe Pérez Espinosa, por medio de sus funcionarios, la irregularidad automovilística que estaba aconteciendo al momento del ingreso del vehículo conducido por el Sr. Martínez Muñoz en sentido contrario del tránsito de la referida autopista, lo que no hizo; y,

d) La demandada, teniendo presente que el vehículo conducido por el Sr. Martínez Muñoz ingresó a la autopista a las 4:22 horas contra el normal sentido del tránsito y que, a su vez, el Sr. Pérez Espinosa ingresara por su parte correctamente a las 4:28 horas a través de la entrada Puente Bulnes, a escasos metros del Centro de vehículos de Emergencia de la Autopista que mantiene la contraria, hubiese advertido del actuar irregular del Sr. Martínez Muñoz a sus representados desplegando o habiendo enviado alguno de los vehículos de emergencia que disponía y haber procedido, acto seguido, a cerrar cada una de las entradas a la autopista (Vivaceta, Bulnes y Dorsal), lo que casi con total certeza habría evitado el accidente, lo que tampoco hizo.

Por su parte, continúa, y en cuanto a los fundamentos jurídicos en que se basa el libelo para explicar cómo por medio de estas omisiones negligentes es posible colegir y atribuir la responsabilidad extracontractual en que se basa el libelo para solicitar la correspondiente indemnización de perjuicios, se explican también con total claridad en la sección correspondiente todas las consideraciones legales, doctrinarias y jurisprudenciales que sirven de sustento para esta pretensión, por lo que no se explican de qué manera la demanda pudiese tornarse en inconexa, confusa y/o ininteligible en los términos expuestos por la demandada.

En efecto, refieren, y a fin de que este escrito no se transforme en una repetición innecesaria de lo ya expuesto en este sentido en la demanda -la cual resulta de por sí del todo auto explicativa por sí misma, y que la contraria, de forma totalmente improcedente y antojadiza, ataca de “inepta”- resaltamos la jurisprudencia citada en el libelo respecto del fallo de la Corte Suprema (Rol N°216-2011 de 30 de enero de 2013) que señala que el estatuto jurídico aplicable a la responsabilidad que atañe a una sociedad concesionaria respecto de daños ocurridos en una ruta o carretera concesionada se rige por su ley propia y por las de orden extracontractual o de culpa aquiliana, siendo en consecuencia las normas contenidas en el DFL del Ministerio de Obras Públicas (Ley de Concesiones de Obras Públicas), Decreto Supremo N°375 del Ministerio de Obras Públicas (MOP), DS 10 N°900 y 956 del MOP y los artículos 2314 y siguientes del Código Civil el marco regulatorio en que se sustenta la presente acción indemnizatoria y en virtud del cual se desprende el fundamento jurídico que origina la obligación legal de la demandada de resarcir los perjuicios sufridos por sus representados, conforme a las conductas omisivas explicadas con detalle en la demanda.

2. Marco normativo que rige sobre la actividad que desarrolla la demandada en la explotación de la autopista concesionada Costanera Norte. Fundamentos que avalan la legitimidad pasiva “ad causam” de esta ultima a fin de ser



Foja: 1

considerada con sujeto pasivo susceptible de ser demandada y condenada por la responsabilidad que se le imputa en la demanda de autos

Reiteran que la explotación de las autopistas concesionadas está regulada por un conjunto de normativas de carácter técnico establecidos por vía reglamentaria y legal, las cuales se enmarcan dentro de un marco jurídico de carácter especial.

En efecto, continúan, tratándose de un contrato de concesión de carácter administrativo, los intervinientes son el Estado, a través del Ministerio de Obras Públicas (MOP) y la respectiva sociedad concesionaria que se adjudica por un determinado período de tiempo, dicho contrato regula la actividad que será explotada y mantenida, en este caso la prestación del servicio de autopista de alta velocidad.

Exponen que las concesiones que se otorguen contemplarán la obligación del concesionario de cumplir, durante toda la vigencia de la concesión, con los niveles de servicio, estándares técnicos o ambos, establecidos en las respectivas bases de licitación, para las diferentes etapas y condiciones de la concesión. Al respecto, el Decreto con Fuerza de Ley, DFL del Ministerio de Obras Públicas (MOP), denominado “Ley de Concesiones de Obras Públicas”, establece en su artículo primero: *“Artículo 1º.- La ejecución, reparación o conservación de obras públicas fiscales, por el sistema establecido en el Artículo 87º del decreto supremo N°294, de 1984, del Ministerio de Obras Públicas, las licitaciones y concesiones que deben otorgarse, ya se trate de la explotación de las obras y servicios o respecto del uso y goce sobre bienes nacionales de uso público o fiscales, destinados a desarrollar las áreas de servicios que se convengan, se regirán por las normas establecidas en el presente decreto con fuerza de ley, su Reglamento y las bases de la licitación de cada contrato en particular, que el Ministerio de Obras Públicas elabore al efecto.”*

A su turno, añaden, el artículo 23 de la referida normativa establece: *“Artículo 23º.- El régimen jurídico durante la fase de explotación, será el siguiente: 1.- El concesionario deberá conservar las obras, sus accesos, señalización y servicios en condiciones normales de utilización, y 2.- La continuidad de la prestación del servicio le obligará, especialmente, a: a) Facilitarlo en condiciones de absoluta normalidad, suprimiendo las causas que originen molestias, incomodidades, inconvenientes o peligrosidad a los usuarios de las obras, salvo que la adopción de medidas que alteren la normalidad del servicio obedezcan a razones de seguridad o de urgente reparación...”*

En este caso, arguyen, en particular, según lo dispuesto por el Decreto Supremo N°375 del Ministerio de Obras Públicas (MOP) del año 2000, se le otorgó, por un plazo de 30 años, a la sociedad demandada Costanera Norte S.A., la concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Concesión Internacional Sistema Oriente-Poniente", también denominada “Costanera Norte”. A raíz de del referido contrato, la actividad de Costanera Norte, queda sujeta a las normas establecidas en el DS N°900 del MOP, denominado Ley de Concesiones de Obras Públicas y en el DS N°956 del MOP.

En complemento a esto último, añaden, para el caso sub-lite también son plenamente aplicables las normas estipuladas en las propias Bases de Licitación de la referida Obra “Sistema Oriente-Poniente” de la demandada (las ya mencionadas “BALI”), las cuales forman parte del contrato de concesión entre la demandada y el MOP, como también las normas estipuladas en el Reglamento Interno redactado por la concesionaria y aprobado por el MOP. En estas últimas normativas se encuentran reguladas tanto los derechos y obligaciones de la demandada como de los usuarios de la misma, y las intervenciones a realizar por el MOP.



Foja: 1

Se refieren a las *“Bases de Licitación para la concesión de la obra pública fiscal, denominada Concesión Internacional Sistema Oriente-Poniente, del Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Obras Públicas, Coordinación General de Concesiones y Unidad Ejecutiva de Concesiones Urbanas.”* Este documento forma parte del marco normativo reglamentario que rige la concesión y es fuente de la obligación de la demandada de responder frente a terceros por todos los daños originados con ocasión de la explotación de la obra, según se desprende de su apartado 2.4.8 DAÑOS, que a continuación transcriben: *“2.4.8 DAÑOS: El concesionario tomará todas las precauciones de manera de evitar daños a terceros, a propiedades de terceros y al medio ambiente, durante la construcción y explotación del Sistema Oriente-Poniente; todo daño a este respecto, será de exclusiva responsabilidad del concesionario, a menos que sean imputables a medidas impuestas por el MOP, después de haber suscrito el Contrato”*.

Igualmente, agregan, y respecto a la operación del sistema de gestión de tráfico durante la explotación de la obra (artículo 2.5.4 de estas Bases), se establece que: *“2.5.4 OPERACIÓN SISTEMA DE GESTIÓN DE TRÁFICO. El concesionario es responsable de operar y mantener el camino en condiciones normales de servicio, de modo de evitar accidentes y responderá ante toda acción legal que los usuarios pudieran entablar en su contra, debido a negligencias cometidas a este respecto. Para estos efectos debe disponer de sistemas de vigilancia permanente y sistemas de patrullaje que permitan detectar y tomar las medidas de seguridad necesarias en forma oportuna”*.

Teniendo presente el marco normativo recién indicado y según consta en las conclusiones descritas en el denominado “Informe Técnico Pericial” emitido por Carabineros que se acompañará en la instancia procesal correspondiente, (particularmente las grabaciones obtenidas de las propias cámaras de seguridad de la demandada), señalan, habiendo transcurrido más de 14 minutos desde que el Sr. José Manuel Martínez Muñoz ingresó a la autopista concesionada sin que existiese ninguna acción o medida de la demandada en cuanto a alertar o advertir respecto del conductor del vehículo que transportaba a sus representados, de que otro vehículo se dirigía en su contra a toda velocidad, los artículos recién citados dan cuenta de la omisión anti reglamentaria incurrida por ésta última en cuanto a tomar todas las medidas de seguridad correspondientes para haber evitado el trágico accidente.

Pero dicha omisión incurrida por Costanera Norte en el caso de autos, destacan, no sólo es anti reglamentaria de acuerdo al marco normativo recién señalado contemplado en las ya referidas BALI, sino 1 que también legal. Precisamente, refieren, los artículos 23 y 35 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas (LCOP) y también el artículo 62 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas (RLCOP), correspondan a normas insertas en estos cuerpos legales que establecen las obligaciones que en materia de seguridad, vigilancia y resguardo deben adoptarse por la sociedad concesionaria de una autopista respecto de los usuarios, los cuales básicamente replican el marco normativo regulatorio que acaban de citar en las Bases de Licitación de la propia demandada de autos.

Exponen que el primero (artículo 23, N°2, letra a) de la LCOP), establece el deber de continuidad de la prestación del servicio le obligará especialmente a *“Facilitarlo en condiciones de absoluta normalidad suprimiendo las causas que originen molestias, incomodidades, inconvenientes o peligrosidad a los usuarios de las obras, salvo que la adopción de medidas que alteren la normalidad del servicio obedezcan de seguridad o de urgente reparación”*; el segundo (artículo 35 de la LCOP), establece que *“El concesionario responderá de los daños, de cualquier naturaleza, que con motivo de la ejecución de la obra o de la explotación de la misma se ocasionaren a terceros”*;



**Foja: 1**

mientras que el tercero, (artículo 62 N°1 y 2 del RLCOP) prescribe que la sociedad concesionaria *“deberá adoptar durante la concesión todas las medidas para evitar daños a terceros y al personal que trabaja en la obra.”* y que *“será la única responsable de todo daño, de cualquier naturaleza, que con motivo de la ejecución de la obra y de su explotación se cause a terceros, al personal de la obra, a la propiedad de terceros, o al medio ambiente...”*.

En este orden de ideas, citan una reciente sentencia dictada por el 1° Juzgado Civil de Santiago en causa Rol N°C-30112-30 2018, caratulada “Flores con Ruta del Maipo Sociedad Concesionaria S.A.” en la cual se condena a la autopista Ruta del Maipo a pagar una indemnización a una conductora que atropelló a un peatón que transitaba por medio de la vía el año 2014. En este fallo, se reconoce que la autopista no cumplió con su obligación de seguridad, en la cual se subsume el deber de cuidado y vigilancia diaria y permanente que la vía concesionada debe emplear, de modo de eludir peligros evitables que pudieren sobrevenir *“...pesando sobre la sociedad concesionaria para con el usuario de una ruta concesionada la obligación de adoptar las medidas de seguridad necesarias para soslayar la ocurrencia de accidentes en aquella, la que en este caso fue incumplida, pues de la documental acompañada no se desprende que la sola instalación de barreras y el informe final del accidente la desliece de su deber de vigilancia y control permanente en la ruta”*.

Las normas y jurisprudencia recién citadas, arguyen, acreditan que no obstante que el lamentable infortunio haya sido provocado por don José Manuel Martínez Muñoz, la demandada igual e indistintamente no queda exonerada de su propia responsabilidad, con prescindencia de la que le habría cabido al Sr. Martínez, siendo por ende también sujeto pasivo responsable de este hecho o de cualquier accidente o incidencia que se provoque en la autopista que implique una negligencia de su parte respecto al cumplimiento del deber de seguridad, al corresponderle precisamente las obligaciones de (1) tomar todas las precauciones para evitar daños a terceros (siendo de su exclusiva responsabilidad si éstos se causan durante la explotación de la obra, art. 2.4.8.); y (2) la de operar y mantener el camino en condiciones normales de servicio, a fin de evitar accidentes respondiendo ante toda acción legal que los usuarios pudiesen interponer en su contra (art. 2.5.4.).

De esta forma, sostienen, el marco normativo acredita la efectividad de la legitimación pasiva de la demandada para efectos de la procedencia de la demanda en su contra y, en dicho mérito, para que se le condene por los hechos expuestos en ella, circunstancia respecto de la cual la contraria abiertamente desconoce en su defensa ejercida en la etapa de discusión. En efecto, menciona, por legitimación pasiva se entiende que el titular de la acción judicial (legitimado activo) sólo puede ejercerla en contra el sujeto del cual se afirma que es susceptible de cumplir con un deber u obligación determinado.

Precisamente, continúa, conforme a estas disposiciones contenidas en sus propias Bases de Licitación, si el accidente a que hacen mención estas normas se produce por el incumplimiento de cualquiera de las obligaciones ahí señaladas, es la sociedad concesionaria (y no exclusivamente la persona que cometa un accidente producto de su errática y/o anti reglamentaria conducción de un vehículo) quien debe responder por los daños ocasionados al usuario, si es que se cometen negligencias en este sentido.

En dicho mérito, indican, la negligencia aquí fue clara e indubitable: no informar debida y oportunamente al conductor del vehículo que transportaba a sus representados, Felipe Pérez Espinosa (contando con todos los medios que al efecto cuenta para hacerlo) que el vehículo conducido por el Sr. José Manuel Martínez Muñoz iba en contra del tránsito, pudiendo de esta forma evitar el desafortunado desenlace que aconteció



**Foja: 1**

finalmente. Resulta evidente, afirman, que ni el sistema de vigilancia “permanente” ni el de patrullaje informaron de la situación anómala que estaba aconteciendo con el Sr. José Manuel Martínez Muñoz cuando éste ingresó a la autopista a las 4:22 horas a ninguno de los usuarios que momentos previos a la colisión se encontraban transitando dentro de la misma.

En este sentido, reiteran que el deber de seguridad que impera sobre la concesionaria no sólo tiene como fuente el marco reglamentario constituido por las Bases de Licitación de acuerdo a los artículos recién observados, sino que también por vía de los artículos 23 y 35 de la LCOP y 62 del RLCOP que analizaron previamente que demuestran fehacientemente que la contraria no cumplió con este deber respecto del conductor del vehículo que transportaba a sus representados.

Señalan que, como se acreditará en la oportunidad procesal pertinente, el vehículo conducido por el Sr. Martínez Muñoz, no sólo ingresó a la autopista contra el sentido del tránsito, con total facilidad, sin que hubiese una barrera de contención ni señal alguna que se lo impidiese, sino que además condujo por prácticamente un cuarto de hora sin que la sociedad concesionaria y demandada en autos emitiera algún tipo de advertencia o señal de emergencia que pudiera prevenir a los conductores que transitaban por el normal y correcto sentido del tráfico –como lo hacía el vehículo en que eran transportados sus representados- la aproximación de otro vehículo que era conducido contra el sentido del tránsito, con el grave peligro de colisión frontal, que fue lo que finalmente ocurrió.

3. Sobre la supuesta inexistencia de culpa y dolo que la demandada alega como eximente de responsabilidad en el caso de autos

Otro aspecto al cual estiman necesario referirse en particular respecto a las defensas esgrimidas por Costanera Norte dice relación con lo sostenido por la demandada en el acápite titulado “B. Inexistencia de culpa o dolo de Costanera Norte” incluido como parte de su defensa subsidiaria relativa a la supuesta inexistencia de los elementos de la responsabilidad extracontractual en el caso de autos.

En efecto, señalan, en dicho acápite (página 24), la demandada cita el apartado de un fallo de la Corte de Apelaciones de Talca (causa Rol N°1707-2016 de fecha 20 de noviembre de 2017) en virtud del cual dicho Alto Tribunal reconocería la improcedencia de imputar responsabilidad a una sociedad concesionaria de autopista que ha supuestamente cumplido todas sus obligaciones y que ha actuado diligentemente, no pudiendo ser responsable de los actos ilícitos perpetrados por terceros al interior de una autopista.

Pues bien, refieren, lo que la demandada abiertamente omite en relación a este fallo es que, posterior a la dictación de éste, la parte demandante en dicha causa interpuso un recurso de casación en el fondo en contra de dicha sentencia. Como consecuencia de dicho recurso, las partes fueron citadas a un comparendo de conciliación que fue presidida por el Ministro don Héctor Carreño Seaman, instancia en la cual acordaron poner término al juicio, obligándose la sociedad concesionaria demandada a pagar a todos los demandantes la suma de \$100.000.000. De esta forma, se levantó un acta que tuvo por aprobada la conciliación y le reconoce valor de sentencia de término dotándola de los efectos de la cosa juzgada respecto de la controversia planteada en dichos autos.

Conforme a lo anterior, rebaten en todas sus partes este argumento de la demandada en esta sección de su contestación, el cual obviamente se cae por su propio peso, ya que se acredita que, en un caso muy similar al de autos, se configura la responsabilidad que una sociedad concesionaria de autopistas por un acto ilícito de



**Foja: 1**

terceros, todo ello, por no haber cumplido a cabalidad la obligación de seguridad que impera sobre ella en virtud de lo que ya se ha analizado anteriormente.

Precisamente, indican, dado a que las partes en el juicio cuyo fallo cita Costanera Norte en su contestación, al haber arribado a un acuerdo en los términos ya indicados, demuestra la configuración de dicha responsabilidad por parte de la sociedad concesionaria demandada, a lo menos de forma implícita, ya que resulta ilógico obligarse solo “por razones humanitarias” y de manera libre y espontánea a indemnizar a los demandantes por un monto tan significativo de dinero como lo son \$100.000.000. Esta circunstancia constituye, y no es más que la evidencia misma, de que la demandada debe ser condenada por la responsabilidad que le atinge en el caso de autos.

4. Improcedencia de las otras alegaciones y defensas que la demandada expone en su escrito de contestación

Como complemento a los argumentos que ya analizado previamente, proceden a desvirtuar otras defensas y alegaciones esgrimidas por Costanera Norte que, al no tener sustento jurídico y fáctico alguno, son totalmente improcedentes. Para ello, siguen el mismo orden cronológico que, en relación dichas defensas y alegaciones, la contraria expone en su escrito de contestación.

En el párrafo N°1 de su contestación, indican, la demandada comienza atribuyéndole la responsabilidad del accidente al conductor del vehículo en que viajaban los demandantes porque éste habría sido un “transportista irregular” en circunstancias de que el choque se produjo dado a que el vehículo que éste conducía fue colisionado frontalmente por otro que transitaba contra el sentido del tránsito, lo que reconoce la demandada acto seguido en el párrafo N°2. Este argumento la contraria lo repite majadera e insistentemente varias veces en su contestación y la verdad es que no tiene ningún tipo de asidero.

En efecto, refieren, el hecho que dicho conductor era un chofer del sistema “Uber” -servicio conocido y usado en todo el mundo- y la circunstancia de que dicho vehículo fuese chocado de frente por otro que era conducido contra el sentido de la circulación, elimina toda posibilidad de trasladar en su contra ninguna responsabilidad en el accidente.

Señala que prosigue la parte demandada alegando que el vehículo que circulaba contra el tránsito no se detuvo, no obstante que un patrullero de Costanera Norte lo interceptó, lo que es derechamente falso. Si lo hubiese sido, el choque no se habría producido, ni tampoco habría habido personas muertas ni gravísimamente lesionadas, entre los cuales se encuentran sus representados.

Acto seguido, añaden, la contraria sostiene que en la demanda hay un expreso reconocimiento de que el accidente se produjo por culpa del chofer del vehículo que transitaba en contra del sentido de la circulación, lo cual, en concepto de su defensa, bastaría para que la demandada pudiese desentenderse de su responsabilidad.

Pero en realidad dicha frase no pertenece a la demandante, sostienen, sino que a un informe de las causas del choque elaborado por Carabineros de Chile, en el que se sostiene que la colisión misma se produce porque el taxi marca Daewoo Espero transitaba contra el sentido de la circulación, de modo que el conductor del automóvil Uber en el que eran transportados los demandantes, no tenía cómo prever o imaginarse que se encontraría súbitamente –y en una curva de la calzada- con un vehículo que transitaba en sentido contrario.

Afirman que la circulación del taxi contra el tránsito es la causal inmediata del choque -que es lo que investiga el informe SIAT elaborado por Carabineros de Chile-



**Foja: 1**

pero la responsabilidad de la sociedad concesionaria demandada no consiste en que ella haya sido la que ocasionó el choque, lo cual sería absurdo, sino que en no prever la posibilidad de que un conductor pudiese incorporarse a la carretera en sentido contrario, adoptando las medidas de diseño y protección de la salida, que sin barrera de protección ni señal alguna que indicara el sentido del tránsito, fue utilizada por el chofer del taxi como entrada. Tampoco realizó y ni siquiera contemplaba señalización de advertencia de que la calzada era para los vehículos que transitaban de oriente a poniente y no efectuó las acciones impeditivas necesarias para evitar que el conductor del taxi transitara contra el sentido de la circulación ni tampoco hizo nada por advertir al conductor del vehículo en que transitaban los demandantes, que se le acercaba un vehículo contra el tránsito, de tal modo que, finalmente, no evitó que se produjera la colisión frontal entre ambos vehículos. En este aspecto los funcionarios policiales que investigan el choque no intervienen.

En relación a esto último, hacen presente que el taxi marca Daewoo Espero ingresó a la autopista a las 4:22 horas, mientras que el vehículo en que eran transportados sus representados, por su parte, lo hizo a las 4:28 horas, a través de la entrada de Puente Bulnes, lugar que se encuentra a escasos metros del Centro de Vehículos de Emergencia de la Autopista. En consecuencia, según se acreditará en la instancia procesal pertinente, existieron a lo menos 6 minutos de diferencia entre los ingresos de ambos vehículos a la autopista concesionada, por lo que, si el actuar de la demandada hubiera sido mínimamente diligente, (además de haber alertado de la situación a través de mensajes en los pórticos y por alto parlante), debería haber enviado y/o desplegado alguno de los vehículos de emergencia que disponía y haber procedido acto seguido a cerrar cada una de las entradas a la autopista (Vivaceta, Bulnes y Dorsal), lo que casi con total certeza habría evitado el accidente.

Afirman que nada de esto hizo la contraria y, más encima, en su contestación alega que no tiene facultades para hacer nada que obstaculice el tránsito en la carretera, en circunstancias que, cualquiera sea el caso, la hora en que los hechos narrados ocurrieron, es aquella que, invariablemente, es la que registra el menor flujo vehicular: literalmente, a esa hora no circulaba nadie por ella, con excepción de los dos vehículos que se aproximaban el uno al otro en curso de colisión.

Conforme a lo anterior, señalan, lo que la demanda afirma es que Costanera Norte tiene responsabilidad, primero, en que el referido taxi pudiera haber entrado a la carreta por la calzada orientada en sentido contrario a aquel al cual el chofer del taxi quería dirigirse y segundo, porque su personal no realizó las acciones necesarias que hubieran podido evitar el accidente inminente, pues en la contestación la demandada confiesa que advirtió que un vehículo circulaba contra el tránsito con más que suficiente antelación a que se produjera la colisión.

De hecho, en el párrafo N°7 de su contestación, refieren, la demandada vuelve a alegar que interceptó el vehículo conducido contra el tránsito -lo que es de suyo falso pues si se lo hubiese interceptado el choque no se hubiera producido-. Precisa que la supuesta interceptación del taxi se habría producido *“...cuando habrían transcurrido menos de cinco minutos desde su ingreso a la autopista, activando todos los protocolos existentes para este tipo de situaciones”*. Ahora bien, en el párrafo N°8 que sigue, aclara que la activación de *“todos los protocolos existentes”*, en realidad se redujo a que *“...un patrullero de seguridad vial de Costanera Norte ya se encontraba presente en el lugar, interceptándolo e intentando que se detuviera, encendiendo las balizas y sirenas de su vehículo y haciendo uso de un megáfono, advirtiéndole que conducía contra el tránsito”* y que, además, avisaron a Carabineros, que serían los únicos que *“tienen la potestad exclusiva para controlar este tipo de emergencias”*.



Foja: 1

Pero, arguyen, la demandada omite señalar que dicho patrullero, en vez de ingresar por la misma calzada en que circulaban ambos vehículos (uno por la que le correspondía -en la que viajaban sus representados- y el otro contra el sentido de la circulación en curso de colisión -el taxi-), ingresó a la carretera por la calzada en sentido contrario, es decir, procedió a circular en paralelo al taxi, pero separado de éste por el muro de concreto que separa a una de otra calzada, de modo que era absolutamente imposible que pudiera interceptarlo. En efecto, el Diccionario de la Real Academia Española (RAE) define al verbo “interceptar” como *“Detener algo en su camino. Interrumpir, obstruir una vía de comunicación”*. En el caso de marras, el patrullero de la demandada nunca tuvo posibilidad alguna de detenerlo, de la única manera posible: frontalmente.

La referencia al aviso a Carabineros que esgrime la contraria, sostienen, carece entonces de toda relevancia, porque no había ningún funcionario policial en la autopista concesionada y, de hecho, la policía llegó al sitio del suceso cuando hacía mucho rato que el accidente fatal ya se había producido.

Además, agregan, es necesario hacer especialmente presente -porque la demandada lo sostiene en otras partes de su contestación-, la referencia que hace en cuanto a que Carabineros tendría la *“potestad exclusiva para controlar este tipo de emergencias”*, argumento con el cual pretende desligarse completamente de su obligación legal de garantizar la seguridad de los vehículos que circulan por la carretera y sus ocupantes, según ya vimos con anterioridad en relación al marco normativo reglamentario y legal que impera sobre ella y que establece dicha obligación en términos totalmente estrictos y absolutos.

Se trata ésta de una argumentación farisaica y falaz, señalan.

En efecto, sostienen, si se atuviera a la verdad, no lograría entenderse por qué razón se preocupa tanto de insistir falsamente, como vimos, en que uno de sus patrulleros “interceptó” al taxi que circulaba contra el sentido del tránsito.

Acto seguido, continúan, la defensa de la demandada alega que el vehículo que causó el accidente habría transitado por la autopista no más de 10,5 kilómetros y por no más de 8 minutos. Pues bien, controvierten este hecho puesto que el vehículo infractor estuvo en la pista por 23 kilómetros durante un lapso de 15 minutos.

Lo mismo ocurre con la afirmación que consta en los párrafos N°13 y siguientes, indican, particularmente en el N°16, en el cual sostiene que un simple ejercicio permitiría concluir que el vehículo que conducía Felipe Pérez Espinosa transitaba a 147 KPH. En estos párrafos, la demandada vuelve a desarrollar su especulación de que el señor Felipe Pérez Espinosa habría circulado en forma antirreglamentaria sin contar con licencia para ello y que no conducía atento a las condiciones del tránsito, agregando, de forma verdaderamente sorprendente, que se infringirían las normas sobre la prueba que contempla nuestra legislación procesal y civil y que por ende le correspondería a esta parte y no a Costanera Norte acreditar que dicho conductor conducía respetando “los límites formales de velocidad”. La verdad, es que le corresponde a la demandada acreditar lo contrario, es decir, probar su simple especulación de que el conductor que transportaba a los demandantes transitaba desatento a las condiciones del tránsito y a exceso de velocidad. Es cierto que el artículo 108 de la Ley del Tránsito dispone que los conductores deben mantener el control de su vehículo y conducirlo conforme a las normas de seguridad y además de mantenerse atentos a las condiciones del tránsito del momento, pero lo que sí cabe es enfatizar que habiendo deslizado que el conductor señor Pérez Espinosa habría infringido dicha norma legal, le corresponde precisamente a ella acreditarlo.



**Foja: 1**

Exponen que en el párrafo N°19 la demandada opone en contra de la demanda cinco defensas.

La primera de las defensas de la demandada (la cual desarrolla entre los párrafos N°20 a N°36), señalan, consiste en la supuesta falta de legitimación activa de los demandantes para reclamar los daños demandados. Para ellos se funda en que los daños ya habrían sido indemnizados por “distintos seguros”. Alude en primer lugar al Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP). En ese sentido, afirman que no ha operado en contra de sus representados seguro alguno que indemnice los daños que se demandan en autos ni para pagar parte de las cuentas médicas, para lo cual la demandada precisa que su cobertura es de UF 200, ni tampoco la indemnización de UF 300 a los familiares de nuestros representados Jaejun Lee, hijo de doña Aeyi Kim, ni la misma suma para aquéllos que fueron declarados con incapacidad permanente total.

Luego, continúan, alude la demandada a la póliza de Uber Chile con la compañía aseguradora Sura Chile S.A. Igualmente, refieren, desconocen que la circunstancia que SURA le haya pagado suma alguna indemnizatoria a su representados o a su familia.

Por último, añaden, la demanda especula que “no puede descartarse la existencia de otros seguros complementarios”. Eso es una teoría sin fundamento de su parte, y que por este acto rechazan enérgicamente.

No obstante lo recién observado, hacen presente que aún en el hipotético caso de que cualquiera de estos seguros hubiese efectivamente operado produciéndose así la subrogación legal del artículo 534 del Código de Comercio que la demandada cita en su contestación, igualmente sus representados conservarían intacto su derecho a demandar las indemnizaciones que se reclaman en la demanda en contra de Costanera Norte, toda vez que el inciso penúltimo de dicha norma establece claramente que, sin perjuicio de la subrogación legal que operaría por las supuestas afirmaciones de la demandada a favor de las aseguradoras, igualmente “*El asegurado conservará sus derechos para demandar a los responsables del siniestro.*”

De esta forma, sostienen, la falta de legitimación activa que esgrime la demandada como primera defensa es improcedente, careciendo totalmente de sustento tanto legal como fáctico según lo analizado previamente.

La segunda defensa que esgrime la demandada, señalan, es la falta de legitimación pasiva de Costanera Norte, la cual desarrolla entre los párrafos N°37 a N°60 de su contestación. Esta defensa se funda simplemente en la circunstancia de que en la demanda se afirma que el daño fue ocasionado exclusivamente por un tercero aludiendo al conductor del taxi marca Daewoo.

A fin de rebatir lo sostenido por la demandada en esta defensa, mencionan, ya se hicieron cargo del marco normativo reglamentario y legal que impera sobre ella en relación a la obligación de seguridad que debe desplegar en todo momento y de forma permanente respecto a los usuarios que transitan por la autopista que la sociedad concesionaria explota. Sin perjuicio de ello, y a modo de complemento, en este sentido argumentan lo que sigue: La causa directa del choque mismo fue ocasionada por el conductor del taxi marca Daewoo, que transitaba contra el sentido de la circulación y a exceso de velocidad la cual no puede pretenderse confundirse con la responsabilidad que se le atribuye a la autopista demandada por no haber cumplido con su obligación de seguridad de su cargo, de acuerdo con la Ley de Concesiones, pues:

1) Costanera Norte no está dotada de los elementos destinados a impedir el ingreso de un vehículo contra el sentido de la circulación, tanto de diseño como de



**Foja: 1**

señalización, ni hizo nada útil para impedir que el taxi circulara por larga distancia y tiempo en la calzada en sentido contrario – lo que desembocó finalmente en el choque-. Es absolutamente falso que la demandada lo hubiese interceptado, lo que ya se desarrolló en este escrito anteriormente; y 4

2) En definitiva, lo que hizo la contraria no sirvió de nada y lo que habría realmente servido es que la señalización activa y pasiva advirtiera al conductor del tránsito que circulaba contra el tránsito y con más eficacia, aún, que efectivamente un patrullero de la demandada lo hubiese interceptado, frontalmente con barreras o al menos, con señales (balizas).

La demandada, refieren, vuelve a insistir en que el único responsable del accidente es el conductor del taxi marca Daewoo; en que *“en parte fue provocado por la conducta ilegal del señor Felipe Pérez”* y en último término, que su representada no tiene responsabilidad en las condiciones de diseño de la autopista, culpando al Estado de Chile, a través del Ministerio de Obras Públicas.

En este sentido, exponen, alega la demandada que no tiene responsabilidad en el diseño de la autopista porque ésta fue diseñada por el Estado y todas las medidas de seguridad que le faltan a la autopista serían de responsabilidad del Estado y no de ella. Esto es sencillamente absurdo, porque no se le puede requerir al Estado que éste vaya a intervenir hasta en la señalización y los medios eficaces para evitar que un vehículo haga algo tan increíble como es introducirse a una autopista en contra del sentido de la circulación.

La tercera defensa que desarrolla la demandada entre los párrafos N°61 a N°74 de su contestación, indican, es la excepción de caso fortuito o fuerza mayor, aludiendo a que la acción temeraria del conductor del taxi marca Daewoo habría constituido un hecho imprevisto e imposible de resistir, lo cual no tiene fundamento a la luz de la legislación que rige a las autopistas concesionadas que obligan a sus dueños a garantizar la seguridad de la circulación en la autopista concretada en diseño adecuado, señales activas y pasivas de advertencia a quienes se internen por la calzada equivocada y tener -y usar- los dispositivos necesarios para asegurar la normal circulación de los vehículos y evitar hechos como el aquí ocurrido.

Señalan que arguye la contraria que el accidente se habría producido por un evento de caso fortuito o fuerza mayor para la demandada, fundamentalmente porque la acción del conductor del taxi marca Daewoo de incorporarse contra el sentido de la circulación habría sido un hecho imprevisible. Controvierten absolutamente este punto basados en la circunstancia, tal como expusieron con anterioridad, de que, justamente, la ley le impone a los concesionarios la obligación de adoptar todas las medidas necesarias para evitar accidentes y una de las posibilidades que pueden ocurrir es precisamente el que, por cualquier hecho o circunstancia, un vehículo se incorpore o sea conducido contra el sentido del tránsito, ya sea de frente o en marcha atrás y para eso la autopista concesionaria cuenta con los medios de señalización de advertencia y con los vehículos de su flota para introducirse a la autopista y evitar el accidente, lo que en este caso no se efectuó porque, en vez de obstaculizar la circulación del vehículo marca Daewoo, según afirma la contraria, lo que hizo esta última fue instruir que un vehículo tratara de perseguirlo pero por la calzada del otro lado de la mediana.

La argumentación de Costanera Norte, refieren, llega al punto de decir que carece de facultades de policías que le permitieran detener coercitivamente al conductor del vehículo marca Daewoo, lo que viene a constituir una especie de confesión de su total inoperancia e inactividad, puesto que no habrían intentado detener al conductor infractor por carecer de facultades, lo que además de ser absurdo (porque para tratar de



**Foja: 1**

evitar un accidente están establecidas las normas que le obliga a la demandada a mantener la autopista en condiciones de absoluta seguridad) resulta también contradictorio con el hecho de que, inverosímilmente, enviaron a un vehículo a tratar de detener al vehículo marca Daewoo pero por la calzada opuesta a aquélla en que esté circulaba, de modo que las facultades que no tiene la contraria -o dice no tener- las ejerció pero las ejerció mal, no en la forma en que debiera haber tratado de impedirse el accidente.

Reiteran que nuevamente queda en evidencia la pretensión de la demandada de eludir su responsabilidad, endosándosela a Carabineros de Chile, al argumentar que no tenía las facultades de policía para detener coercitivamente al conductor Sr. Martínez, ni interrumpir el tránsito, lo que equivale a decir que su único papel en casos semejantes sería la de dar aviso a la policía.

La cuarta defensa que desarrolla la demandada entre los párrafos N°75 a N°132, exponen, consiste en que no se configuraría ninguno de los requisitos de la responsabilidad civil extracontractual respecto de la Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A. Atribuye vaguedad a la demanda por decir que su responsabilidad sería por omisión por no haber adoptado medidas que evitarán la colisión frontal de los vehículos lo que no tiene variedad alguna.

Al respecto, refieren, alega que, como cuestión previa, la Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A. es una concesionaria de obra pública y que esa calidad en el fondo les impediría ejecutar conductas que excedan de los las especificaciones técnicas de las Bases de Licitación cuyo cumplimiento es fiscalizado por la autoridad lo que en otras palabras significa que la demandada está atada de manos y no puede ejecutar tarea alguna que las vale no le autorizan lo cual es inadmisibles puesto que contraviene directamente la obligación legal genérica pero tremendamente amplia y precisa en cuanto a su responsabilidad de cuidar en todo momento de la seguridad en la circulación de los vehículos que circulan por la autopista demandada. La contraria señala que cumplió con todas las exigencias de las Bases de Licitación es en materia de construcción y mantención de la autopista, lo cual igualmente controvertimos según lo ya explicado y analizado con anterioridad en esta presentación.

En este punto, indican, la demandada vuelve a insinuar que el responsable de cualquier falta de seguridad que tenga la autopista es el Estado a través del Ministerio de Obras Públicas porque a este último le correspondería comprobar que la obra se ajustara a los proyectos y especificaciones técnicas aprobadas. Igualmente controvertimos este hecho puesto que la sola circunstancia de haber recibido autorización para poner en servicio la autopista vuelve responsable a la demandada por cualquier tipo de accidente que ocurre dentro de ella.

En el párrafo N°111, señalan, la contraria afirma que no puede atribuirse culpa de la demandada porque “no es un deber de nuestra representada evitar que terceros como el conductor del taxi ingresen a la autopista y conduzcan contra el sentido del tránsito”.

En la letra c) de la fundamentación de esta excepción, mencionan, se alega una supuesta inexistencia de vínculo causal, apoyada, una vez más en la frase de la demanda que sostiene que el accidente se debió a la acción temeraria y riesgosa del conductor del taxi. Pero, como se ha indicado más arriba, dicha frase no pertenece a la demandante sino a un Informe de las causas del Choque elaborado por Carabineros de Chile, en el que se sostiene que la colisión misma se produce porque el taxi transitaba contra el sentido de la circulación, de modo que el conductor del automóvil Uber en el que eran transportados los demandados, no tenía como prever o imaginarse que se encontraría



**Foja: 1**

súbitamente –y en una curva de la calzada- con un vehículo que transitaba en sentido contrario. Ésa es la causal inmediata del accidente, pero la responsabilidad de la concesionaria demandada no consiste en que ella haya sido la que ocasionó el choque, lo cual sería absurdo, sino que, insisten, no se haya previsto la posibilidad de que un conductor pudiese incorporarse a la carretera en sentido contrario, adoptando con ello las medidas de diseño y protección de la salida, que sin barrera de protección ni señal alguna que indicara el sentido del tránsito, fue utilizada por el chofer del taxi como entrada. Reiteran, la demandada tampoco realizó y ni siquiera contemplaba señalización de advertencia de que la calzada era para los vehículos que transitaban de oriente a poniente y no efectuó las acciones impeditivas necesarias para evitar que el conductor del taxi transitará contra el sentido de la circulación ni tampoco hizo nada por advertir al conductor del vehículo en que transitaban los demandantes, que se le acercaba un vehículo contra el tránsito, de tal modo que, finalmente, no evitó que se produjera la colisión frontal entre ambos vehículos.

En relación a esto último, hacen presente que el taxi marca Daewoo Espero ingresó a la autopista a las 4:22 horas, mientras que el vehículo en que eran transportados sus representados, por su parte, lo hizo a las 4:28 horas, a través de la entrada de Puente Bulnes, lugar que se encuentra a escasos metros del Centro de Vehículos de Emergencia de la Autopista. En consecuencia, según se acreditará en la instancia procesal pertinente, existieron a lo menos 6 minutos de diferencia entre los ingresos de ambos vehículos a la autopista demandada, por lo que, si el actuar de la Sociedad demandada hubiera sido mínimamente diligente, (además de haber alertado de la situación a través de mensajes en los pórticos y por alto parlante), debería haber enviado y/o desplegado alguno de los vehículos de emergencia que disponía y haber procedido acto seguido a cerrar cada una de las entradas a la autopista (Vivaceta, Bulnes y Dorsal), lo que casi con total certeza habría evitado el accidente.

Nada de esto hizo y, más encima, agregan, en su contestación, la contraria alega que no tiene facultades para hacer nada que obstaculice el tránsito en la carretera, en circunstancias que, cualquiera sea el caso, la hora en que los hechos que estamos narrando ocurrieron, es aquella que, invariablemente, es la que registra el menor flujo vehicular: literalmente, a esa hora no circulaba nadie por ella, con excepción de los dos vehículos que se aproximaban el uno al otro en curso de colisión.

Añaden que, luego la demandada afirma que, en su calidad de concesionaria, su “ámbito de acción se encuentra delimitado por la autoridad”, haciendo referencia a las BALI, argumentando:

- Que en todo caso Costanera Norte S.A. ha cumplido con todas exigencias de las Bases de Licitación; y
- Que las acciones o medidas que sugieren los demandantes serían física y jurídicamente “imposibles”.

Aquí, mencionan, la contraria alega nuevamente que todas las acciones que los demandantes reprochan como omitidas son jurídica y fácticamente improcedentes o imposibles en término que no deben ser consideradas para determinar ningún vínculo causal. Controvierten nuevamente este hecho afirmando que el hecho de que Costanera Norte estuvo en condiciones de prever, primero, que alguien podía entrar a la autopista demandada contra el sentido del tránsito y, en segundo término, de que estuvo en condiciones si lo hubiera ejercido con suficiente presteza e inteligencia haber detenido la circulación del taxi contra el tránsito.

Como conclusión a esta defensa, indican, la demandada sostiene la inexistencia de daños indemnizables, porque:



Foja: 1

- a) Los daños reclamados no son ciertos ni directos;
- b) Porque éstos ya habrían sido indemnizados; y
- c) En todo caso serían desproporcionados, fuera de los baremos establecidos por la jurisprudencia.

Controvierten en todas sus partes estas alegaciones de la contraria por lo que ya han señalado y analizado detenidamente con anterioridad, habiendo en consecuencia una directa relación de causalidad entre la conducta imputable que se le reprocha a la demandada vinculada a su omisión a la obligación de seguridad de acuerdo al marco normativo ya observado, ajustándose los daños a los montos reclamados en virtud del padecimiento y sufrimiento que las víctimas experimentaron producto del infortunio.

Finalmente y como última defensa, señalan, la demandada alega también en los párrafos N°151 a N°156 una “*exposición imprudente al daño por parte de los demandantes*” (culpa de la víctima), afirmando que sus representados “*adoptaron libremente* en sus párrafos ciento cincuenta y uno a que habría habido “*exposición la decisión de contar con un conductor que tenga licencia clase “A ”*”, afirmación que no tiene asidero alguno, puesto que como ya se dijo en su oportunidad, sus representados acudieron a un servicio de transporte de personas que opera en Chile y en todo el mundo como lo es Uber.

Por lo demás, refieren, de acuerdo al normal desenvolvimiento y relación de las personas en su vida diaria por los servicios que contratan, resulta obvio y lógico que ninguna persona que se sube a un vehículo de transporte le pediría al chofer que le exhiba su licencia de conducir. Lo anterior cobra aún más sentido en el caso sub-lite dada la nacionalidad y lengua de las víctimas (ciudadanos de nacionalidad surcoreana), por lo que en el improbable evento que hubieran requerido seguramente no la habrían entendido. Esto es absurdo.

De esta forma, y no existiendo otras circunstancias controvertidas en la contestación de la demanda, se atienen al texto de nuestra demanda en todo lo demás planteado, tanto en los hechos como en el derecho.

**VIGÉSIMO OCTAVO:** Que, la demandada al evacuar el trámite de la dúplica, reafirma y da por reproducidas todas las excepciones y defensas opuestas en la contestación de la demanda, reiterando la solicitud de que sea rechazada la demanda de autos en todas sus partes y con costas.

**I. Cuestión previa**

Refieren que la demanda de autos se funda en el accidente ocurrido el día 7 de febrero de 2018. Según se expone en el libelo, los demandantes (i) Aleumi Lee, (ii) Siyeon Park y (iii) Chanwoong Park se dirigían al aeropuerto de Santiago junto a Jaejun Lee (hijo de la demandante doña Aeyi Kim) en un vehículo conducido por el Sr. Pérez Espinosa, quien se desempeñaba en ese momento como transportista irregular de pasajeros al no contar con licencia para ello, –por tanto– careciendo de las habilidades de conducción necesarias para resguardar la seguridad de los mismos, y además conduciendo a exceso de velocidad y sin prestar atención a las condiciones de tránsito.

A la altura del kilómetro 23,5 de la autopista, relatan, luego de ingresar a ella por la entrada “Bulnes” a las 4:28 a.m. y transitar 4,9 kilómetros en tan sólo 2 minutos, el vehículo del Sr. Pérez Espinosa colisionó de frente con el vehículo conducido por el Sr. Martínez Muñoz a las 4.30 a.m., quien –también realizando un transporte irregular de pasajeros– ingresó por una de las salidas de la autopista realizando una compleja maniobra en “U” y transitó alrededor de 10 kilómetros contra el sentido normal del tránsito desatendiendo la abundante señalización y demarcación de la autopista y las



**Foja: 1**

exigencias de un patrullero de Costanera Norte que lo había interceptado alrededor de 6 kilómetros atrás conminándolo a que detuviera su marcha.

Al respecto, señalan, a pesar que las demandantes reconocen que el accidente de tránsito que invocan como fundamento de su acción *“se produjo exclusivamente por la acción temeraria y riesgosa del Sr. Martínez Muñoz, que manejaba contra el normal sentido del tránsito”*; igualmente intentan imputar responsabilidad a Costanera Norte por no haber logrado –nadie sabe cómo– evitar tal accidente, invocando la existencia de una supuesta obligación de objeto ilimitado.

Afirman que Costanera Norte ha cumplido diligentemente sus obligaciones, las cuales han sido detalladamente determinadas por el Ministerio de Obras Públicas en las Bases de Licitación (“BALI”) y la Ley, teniendo siempre como límite manifiesto, por una parte la prohibición de atribuirse facultades de policía, tales como cerrar las entradas o salidas de la autopista o detener coercitivamente vehículos que transiten en forma ilegal (como ocurrió con el Sr. Pérez Espinosa o el Sr. Martínez Muñoz); y por otra parte, la imposibilidad de realizar modificaciones al diseño de la autopista (como sería incluir barrera en las salidas o incluir dispositivos de mensajería en lugares adicionales los indicados por el Ministerio de Obras Públicas –“MOP”).

En ese sentido, sostienen, Costanera Norte adoptó todas las medidas a su alcance para evitar el accidente de autos (entre ellas señalización y demarcación adecuadas, e identificación, interceptación y advertencia al Sr. Martínez Muñoz para que cesara su conducta ilícita) y las que no lo estaban, fueron prontamente requeridas a Carabineros. Las demandantes pueden imaginar ex post otras conductas, pero este es un ejercicio de las opciones posibles ex ante el accidente que quepan dentro de las posibilidades de Costanera Norte (no es posible por ejemplo que ejerza facultades de policía o que signifiquen un cambio al diseño de la autopista, o un incumplimiento de sus obligaciones como la continuidad del servicio).

Así las cosas, señalan, resulta inconsistente que las demandantes intenten construir con tanto ahínco –y de forma equivocada– un deber como el que reclaman omitido, pero a la vez omitan en su demanda que el propio conductor que las transportaba lo hacía de forma anti reglamentaria, a exceso de velocidad y sin los conocimientos o habilidades suficientes para resguardar su seguridad, siendo una verdadera concausa del accidente de autos. Esta artificiosa construcción de las demandantes destinada a hacer responsable a quien se ha comportado de forma diligente y en cumplimiento de sus obligaciones contractuales y deberes legales, queda en evidencia cuando tomamos en consideración la distorsionada forma en que han relatado los hechos de la causa.

En efecto, mencionan, en primer lugar, no es efectivo que el señor José Manuel Martínez Muñoz condujera *“por largos de 15 minutos”* contra el sentido del tránsito. Ello, dado los demandantes saben que el accidente ocurrió a las 4.30 horas, pues así lo señala el parte de Carabineros (Parte N°516 de fecha 7 de febrero de 2018, página 1) que se levantó al efecto, y el certificado de defunción (Certificado de Defunción el Sr. Martínez Muñoz de fecha 8 de febrero de 2018) de uno de los occisos a raíz del accidente, sin perjuicio de otras declaraciones y elementos probatorios que se acompañarán en su oportunidad.

Adicionalmente, añaden, las demandantes sostuvieron originalmente en su demanda que Costanera Norte no advirtió la conducción anti reglamentaria del Sr. Martínez Muñoz, pero después de la contestación abandonaron tal teoría, al reconocer que un patrullero sí lo había advertido, e incluso que *“procedió a circular en paralelo al taxi”* con tal de detenerlo, tratando de minimizar el hecho que un patrullero de Costanera Norte interceptó al Sr. Martínez Muñoz.



Foja: 1

En segundo lugar, exponen, tampoco es efectivo que el Sr. Martínez Muñoz haya recorrido 23 kilómetros antes de colisionar con el vehículo que transportaba a los demandantes. La realidad es que el Sr. Martínez Muñoz alcanzó a recorrer tan solo 4,5 kilómetros antes que fuese interceptado, y no más de 10,5 kilómetros hasta el accidente. Desatendiendo la explicación dada en cuanto a que el accidente ocurrió en el kilómetro 23,5 de la autopista, y no después que el Sr. Martínez Muñoz recorriera tal cantidad de kilómetros, las demandantes han insistido en su réplica a sabiendas de su error que *“tal como acreditaremos en la procesal correspondiente el vehículo infractor estuvo en la pista por 23 kilómetros.”*

Ello, sostienen, sencillamente será imposible de acreditar para los demandantes, pues si el Sr. Martínez Muñoz ingresó desde una salida de la Ruta 68 y hubiese transitado 23 kilómetros antes de ocasionar el accidente de autos, resultaría que el mismo habría ocurrido a la altura de mall Costanera Center, en la comuna de Providencia (más de 10 kilómetros antes de la entrada Bulnes a la que aluden las demandantes), y no – como realmente ocurrió– a la altura de la Plaza de Renca, en la comuna de Renca (4,9 kilómetros después de la entrada Bulnes a la que aluden las demandantes).

En tercer lugar, afirman, tampoco es efectivo que el vehículo que transportaba a los demandantes, conducido por el Sr. Pérez Espinosa, circulara en forma “reglamentaria”, por las razones ya explicadas. Al respecto, continúa, las demandantes no han podido negar que el Sr. Pérez Espinosa las transportaba sin la licencia de conducir ni los conocimientos que exige la ley para ello, limitándose a afirmar que lo que hacía el Sr. Pérez Espinosa era simplemente prestar un servicio de *“transporte de personas que opera en Chile y en todo el mundo como lo es Uber”*, como si ello purgase la ilicitud de las acciones del Sr. Pérez Espinosa y el riesgo al que se sometieron los demandantes al requerir sus servicios de transportista irregular de pasajeros.

**II. Las deficiencias en los argumentos de los demandantes confirman la procedencia de las defensas opuestas**

**A. Primera defensa: Falta de legitimación activa ad causam de los demandantes para reclamar los daños demandados**

Exponen que como primera defensa a la demanda de autos, Costanera Norte opuso la excepción de falta de legitimación activa ad causam de los demandantes, para el caso de acreditarse que un tercero, por el pago de un seguro, se haya subrogado en todos los derechos y acciones que reclaman en este juicio a título propio.

Señalan que la subrogación en materia de seguros encuentra consagración legal en el artículo 534 del Código de Comercio que, en lo relevante, establece que *“[p]or el pago de la indemnización, el asegurador se subroga en los derechos y acciones que el asegurado tenga en contra de terceros en razón del siniestro”*. De igual forma, el Código Civil en su artículo 1611 establece que *“[s]e efectúa la subrogación en virtud de una convención del acreedor; cuando éste, recibiendo de un tercero el pago de la deuda, le subroga voluntariamente en todos los derechos y acciones que le corresponden como tal acreedor”*.

El efecto natural del pago del seguro, informan, es que el asegurado o beneficiario pierde la titularidad de los derechos y acciones que le correspondían debido al siniestro, porque el tercero que paga lo hace a título de indemnización de perjuicios, de modo que ya no existe daño alguno que resarcir para el asegurado o beneficiario, quien soluciona su situación como si el siniestro nunca hubiese ocurrido.

A su vez, continúan, es el tercero que paga quien adquiere para sí los derechos y acciones que le correspondían al asegurado o beneficiario, a través del mecanismo de la



**Foja: 1**

subrogación, pasando ocupar su misma posición jurídica, siendo solo éste el legitimado para accionar contra el supuesto responsable del siniestro, si es el caso. Así lo ha sostenido nuestra doctrina: *“Gracias al principio de la subrogación la empresa aseguradora que paga una indemnización puede perseguir a los terceros responsables del siniestro y obtener el reembolso de lo pagado [...] el pago de la indemnización subroga al asegurador en los derechos del asegurado contra el tercero responsable del siniestro. Esta subrogación opera automáticamente en virtud del pago hecho por el asegurador; mientras no intervenga dicho pago, sólo el asegurado tiene acción en contra del tercero responsable del daño”* (Sandoval López, Ricardo (2010). Derecho Comercial. Tomo III. Editorial Jurídica de Chile, Santiago. Página 189 y 221).

En su contestación indicaron que, con ocasión del accidente de autos, habrían operado en favor de los demandantes, con los efectos de la subrogación previamente señalados, al menos los siguientes seguros: (i) el Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (“SOAP”) correspondiente a la Póliza N°70077049, asociada al vehículo que transportaba a los Demandantes; (ii) el seguro de la compañía Seguros Generales Suramericana S.A (“Sura”); y (iii) seguros complementarios, como sería el caso de la existencia de seguros de viajes contratados por los demandantes. En su réplica, y en primer término, refieren, los demandantes se limitaron a sostener *“que no ha operado en contra de nuestros representados seguro alguno que indemnice los daños que se demandan en autos ni para pagar parte de las cuentas médicas”*, añadiendo adicionalmente que *“desconocemos la (sic) circunstancia que SURA le haya pagado suma alguna indemnizatoria a nuestros representados o a su familia, al punto de afirmar “que por este acto rechazamos enérgicamente [la existencia de otros seguros].”*

Lo cierto, aseguran, es que no es primera vez que los apoderados que representan a los demandantes niegan la existencia de seguros involucrados en el accidente de tránsito de autos, y seguramente es posible que nuevamente tal afirmación no sea efectiva.

En efecto, en la causa Rol C-19.495-2018, caratulada “Espinosa con Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A”, tramitada ante el 19° Juzgado Civil de Santiago, los mismos apoderados de estos autos interpusieron una demanda idéntica a la de este proceso en representación del conductor (y sus familiares) del vehículo que transportaba a los demandantes de este juicio, el Sr. Pérez Espinosa. En dicha oportunidad, Costanera Norte también alegó que habrían operado seguros en favor de los involucrados en el accidente, lo que fue negado categóricamente por los apoderados de estos autos.

Lo anterior, exponen, consta en el acta de audiencia de exhibición de documentos celebrada con fecha 6 de noviembre de 2019 en tal juicio, por la cual Costanera Norte solicitó exhibir los seguros que habrían tenido contratado los demandantes. La respuesta de los apoderados de estos autos fue la siguiente: *“[S]u parte hace presente que no existen contratos celebrados entre don Felipe Pérez Espinoza y la sociedad Seguros Generales Suramericana, en relación al accidente en que se vio en vuelto el día 07 de febrero de 2018, así como tampoco otro tipo de contratos celebrados entre él y cualquiera otra compañía de seguros en relación al accidente referido”*.

Sin embargo, continúan, el día 12 de diciembre de 2019 se desarrolló la audiencia de exhibición de documentos de Seguros Generales Suramericana S.A.18, quien reveló lo que los apoderados de estos autos intentaron ocultar: un pago por USD 50.000 (cincuenta mil dólares de los Estados Unidos de Norte América) a título de indemnización de perjuicios en favor del Sr. Pérez Espinosa –por los mismo hechos que motivan esta demanda–, pago que consta en el documento denominado “Aceptación, Finiquito y Renuncia de Acciones”, suscrito con fecha 6 de agosto del año 2019.



**Foja: 1**

Luego, indican, el “desconocimiento” que nuevamente alegan los apoderados de los demandantes respecto de si operaron o no seguros en favor de sus representados, nuevamente forzarán a nuestra representada a indagar lo que se pretendería ocultar, y de encontrarse aquello, probablemente los apoderados nuevamente justifiquen su “desconocimiento” en que tales seguros “no fue advertido” por sus clientes.

En segundo término, refieren, los demandantes señalaron en su réplica que, en cualquier caso, de verificarse la existencia de seguros y su operatividad, se aplicaría lo dispuesto en el inciso penúltimo del artículo 534 del Código de Comercio, el que señala que “[e]l asegurado conservará sus derechos para demandar a los responsables del siniestro”.

Empero, arguyen, los demandantes omitieron señalar que dicha norma no opera cuando el asegurado es indemnizado con ocasión de un siniestro amparado en un seguro, momento en el cual el asegurado ya no conserva más sus derechos para demandar a los responsables del siniestro, los que se traspasan o se subrogan al tercero que pagó con cargo al seguro.

El efecto anterior ocurre ipso facto, refieren, por el solo pago del seguro. Junto con ello, es costumbre en el área que las partes extiendan algún instrumento que dé cuenta de dicha circunstancia y en el que se procede a ampliar la subrogación legal a una convencional, por la cual el asegurado subroga y cede todos sus derechos y acciones –sin distinción ni límite– al asegurador.

En definitiva, concluyen, de acreditarse que operó uno o más seguros que cubrieron los supuestos perjuicios que ahora se reclaman, los Demandantes simplemente carecen de legitimación activa ad causam para demandarlos, pues el titular de los derechos y acciones, producto de la subrogación, será el tercero que pagó con cargo al seguro.

**B. Segunda defensa. Falta de legitimación pasiva ad causam de Costanera Norte**

En subsidio de la excepción anterior, indican, esta parte alegó que la demanda debe ser rechazada en virtud de la falta de legitimación pasiva de Costanera Norte, toda vez que (B.1) las condiciones de diseño de la autopista fueron determinadas e impuestas por el MOP, y Costanera Norte ha cumplido con todas ellas, de modo que no existe conducta u omisión alguna que pueda vincularse con los hechos expuestos en la demanda; (B.2) el accidente de tránsito que funda la demanda fue causado por un tercero, según lo confesaron los propios demandantes; y (B.3) el accidente de tránsito fue provocado, en parte, por la conducta ilegal del Sr. Pérez Espinosa, transportista irregular de los demandantes.

Pues bien, exponen, en su escrito de réplica los demandantes no refutaron los argumentos de Costanera Norte a este respecto y, cuando intentaron hacerlo, vierten alegaciones completamente improcedentes, según explicamos brevemente a continuación.

- 1) Costanera Norte no tiene responsabilidad en las condiciones de diseño de la autopista concesionada, y cumple con todas las exigencias que le impone la autoridad

Señalan que en su contestación expusieron que a pesar de que las dos circunstancias precedentes confirman que Costanera Norte no tiene ninguna vinculación con el hecho que se atribuye como generador de los supuestos daños, la circunstancia de que todos los criterios técnicos de diseño de la autopista se encuentren establecidos por la autoridad, confirma que su representada carece de legitimación pasiva en estos autos

En efecto, continúan, y ante las veladas acusaciones de los demandantes sobre supuestos errores de diseño, construcción y operación de la autopista concesionada,



**Foja: 1**

Costanera Norte expuso que todos los criterios técnicos de diseño de construcción de la autopista (señalizaciones, demarcaciones, contención vial e implementación de barreras, paneles de mensajería, etc.), así como las normas de seguridad vial y gestión de tránsito para operar la autopista, se encuentran impuestos por la autoridad estatal en las Bases de Licitación de la Concesión Internacional Sistema Oriente– Poniente (“BALI”), las cuales deben ser observadas rigurosamente por Costanera Norte. Por ello, cualquier alegación que pretenda imputar responsabilidad en razón de deficiencias en esta materia no es oponible a su representada.

Sobre este asunto, refieren, los demandantes una vez más evadieron una discusión sustantiva a este respecto, limitándose a calificar lo expuesto por Costanera Norte como algo “sencillamente absurdo”. Según la contraria, no se podría requerir que el Estado intervenga en la señalización y los medios de advertencia desplegados al interior de la autopista.

Pues bien, señalan, para pesar de los demandantes, el diseño y características de la señalización y medios de advertencia de la obra pública concesionada (letreros, tipos de señalética y avisos, demarcaciones, paneles de mensajería, entre otros) efectivamente se encontraban establecidos por el Estado en las BALI. En efecto, el artículo 2.1.1 de las BALI (“Normas de Diseño”) establece que la señalización y demarcación de la autopista concesionada debe ajustarse a los criterios técnicos establecidos en el Manual de Señalización de Tránsito del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y en el Manual de Carreteras de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas (Vol. N°6, Edición 2005). Son esos documentos (elaborados por la autoridad estatal competente) los que describen las características que deben cumplir las señalizaciones, letreros, avisos y advertencias de la autopista (En el mismo sentido el artículo 2.2.2.7 de las BALI (“Proyecto de Seguridad Vial”) regula el “diseño y especificaciones técnicas de las obras necesarias, para garantizar el grado de segregación y el máximo de seguridad, junto con la nitidez de los dispositivos viales involucrados”. En particular, esta disposición regula los parámetros técnicos de la señalización vertical y horizontal de la autopista).

Asimismo, añaden, el artículo 2.2.2.8 letra c) de las BALI (“Proyecto de Gestión de Tráfico”) regula las características y ubicación de los paneles de mensajería o señalización variable que deben implementarse a lo largo de la autopista para informar de determinadas situaciones a quienes transiten por ella (Por disposición del artículo 2.3.5.1 letra c) de las BALI, las “señales variables deben ser instaladas de acuerdo al proyecto de señalización definitivo, aprobado por el Inspector Fiscal”).

Todos estos criterios fueron observados rigurosamente por Costanera Norte al construir y operar la autopista concesionada, afirman. Por de pronto, ello fue constatado por la autoridad estatal, tanto al momento de aprobar los respectivos planos como al otorgar la autorización de la puesta en servicio de la concesión.

Así, sostienen, sin perjuicio que niegan cualquier tipo de omisiones o deficiencias en el diseño de la autopista como las que identifican las demandantes, es del caso que, de existir, las mismas serían atribuibles a las imposiciones que hizo el MOP a Costanera Norte al determinar el diseño de la autopista.

- 2) El accidente de tránsito del cual emana inmediata y directamente la acción interpuesta fue provocado por un tercero

Reiteran que Costanera Norte carece de legitimación pasiva porque el accidente de tránsito ocurrido al interior de la autopista concesionada el 07 de febrero de 2018 –el cual es singularizado por los demandantes como el hecho generador de los daños que reclaman– fue provocado por la acción ilegal de un tercero.



**Foja: 1**

En efecto, indican, los propios demandantes reconocieron en su demanda que *“el accidente en cuestión se produjo exclusivamente por la acción temeraria y riesgosa del Sr. Martínez Muñoz, que manejaba contra el normal sentido del tránsito, lo que originó obstruyera la correcta circulación del vehículo conducido por el Señor Felipe Perez Espinosa”*. Tal reconocimiento representa una confesión judicial que confirma que Costanera Norte es un tercero absolutamente ajeno al hecho generador de los supuestos daños.

En su escrito de réplica, exponen, los demandantes reconocen una vez más que *“el lamentable infortunio [fue] provocado por don José Manuel Martínez Muñoz”* y que *“la causa directa del choque mismo fue ocasionada por el conductor del taxi marca Daewoo”*, pero igualmente intentan hacer responsable a Costanera Norte de tal infortunio afirmando equivocadamente que sería *“responsable de este hecho o de cualquier accidente o incidencia que se provoque en la autopista que implique una negligencia de su parte respecto al cumplimiento del deber de seguridad.”*

Tal supuesta negligencia, indican, es construida por los demandantes en base a supuestas omisiones o deficiencias en el diseño de la autopista como causa mediata o indirecta del infortunio (pues la causa directa fue la conducta del Sr. Martínez Muñoz), tales como la carencia de *“barreras de contención”*, de *“señalización activa y pasiva advirtiera al conductor del tránsito que circulaba contra el tránsito y con más eficacia”* o algún dispositivo que emitiera *“algún tipo de advertencia o señal de emergencia que previera a don Felipe Pérez Espinosa de esta circunstancia.”*

Al respecto, sostienen, Costanera Norte ha cumplido con todos los elementos de diseño que el MOP le impuso, sin que existan reclamos por este concepto por parte del MOP.

Sin perjuicio de lo anterior, anticipan que todas las barreras de contención han sido incorporadas en los lugares que ingenierilmente corresponden, no siendo posible para Costanera Norte incluir una barrera de contención que impida el tránsito en la salida de la autopista. Adicionalmente, toda la señalización y demarcación la autopista se encuentra en regla, la cual –en todo caso– fue percibida e igualmente desatendida por el Sr. Martínez Muñoz.

Finalmente, destacan, sin perjuicio que la autopista de Costanera Norte sí cuenta con dispositivos de advertencia o señal de emergencia, tales como paneles de mensajería variable o alto parlantes, los mismos no fueron considerados por el MOP en el exiguo tramo de 4,9 kilómetros que alcanzó a recorrer en breves 2 minutos el vehículo del Sr. Pérez Espinosa, entre la entrada Bulnes y el kilómetro 23.5 de la autopista (cercano a la entrada Dorsal).

- 3) La conducta ilícita del transportista irregular de los demandantes también intervino en la ocurrencia del accidente de tránsito

Que los demandantes reconocieran (en la demanda y en el escrito de réplica) que los daños que reclaman tienen en su origen en un accidente de tránsito causado exclusiva y directamente por la acción ilícita de un tercero, es razón suficiente para acoger la excepción de falta de legitimación pasiva opuesta por Costanera Norte y, en consecuencia, para rechazar la demanda en todas sus partes, afirman.

Sin perjuicio de ello, señalan, Costanera Norte expuso que en la generación del referido accidente de tránsito (y por tanto, de los supuestos daños) también habría intervenido la acción ilícita del Sr. Pérez Espinosa, conductor del vehículo que transportaba irregularmente a los demandantes.



**Foja: 1**

En efecto, relatan, el día del accidente el Sr. Pérez Espinosa se desempeñaba como transportista de pasajeros (i) sin contar con la licencia profesional que exige la ley para estos efectos<sup>34</sup>, y (ii) sin contar con el entrenamiento que la ley exige para transportistas de pasajeros. Quizás, de contar con el entrenamiento que la ley exige para obtener la licencia profesional con la que debía contar para transportar a los demandantes, el Sr. Pérez Espinosa pudo haber estado en condiciones de evitar el trágico accidente en el que involucró a los demandantes.

Además, continúan, el Sr. Pérez Espinosa (iii) no conducía conforme a las normas de seguridad y atento a las condiciones del tránsito, en los términos que exige el artículo 108 de la Ley 18.290 (“Ley del Tránsito”), pues existiendo condiciones de visibilidad óptimas, no realizó ninguna maniobra tendiente a evadir al señor Martínez Muñoz. Por si lo anterior no bastare, el Sr. Pérez Espinosa (iv) conducía a exceso de velocidad, pues en los breves dos minutos que circuló al interior de la autopista alcanzó a recorrer 4,9 kilómetros, promediando una velocidad de 147 kilómetros por hora.

Las demandantes han intentado negar esto último, exponen, afirmando que “le corresponde a la demandada acreditar lo contrario”, pero sin refutar el hecho que el Sr. Pérez Espinosa transitó 4,9 kilómetros en tan sólo 2 minutos antes de ocurrido el accidente, y que tenía perfecta visibilidad para anticipar el recorrido del Sr. Martínez Muñoz, y por ende, esquivarlo ya sea con las habilidades de un conductor con licencia clase B o con las de un conductor con licencia clase A (que es la que debería haber tenido).

En ese sentido, afirman, queda asentado o al menos existe una presunción grave del hecho que tal distancia sólo pudo recorrerse por el Sr. Pérez Espinosa a una velocidad media de 147 kilómetros por hora (es decir, a exceso de velocidad), y sin prestar atención a las condiciones del tránsito.

Adicionalmente, mencionan, las demandantes han intentado purgar la ilicitud de la conducta del Sr. Pérez Espinosa argumentando que la circunstancia de que el señor Martínez Muñoz circulara contra el normal sentido del tránsito “*elimina toda posibilidad de trasladar en su contra [del Sr. Felipe Pérez] ninguna responsabilidad en el accidente*”, pero –claro está– sin siquiera negar que el Sr. Pérez Espinosa transportaba pasajeros sin contar con la licencia que exige la ley, y sin los conocimientos necesarios para conducir transportando pasajeros en condiciones seguras. Por lo mismo, la conducción ilegal del Sr. Pérez Espinosa no se purga por las ilegalidades cometidas por el señor Martínez Muñoz, sino que ambas acciones concurrieron en la generación del accidente de tránsito.

Así las cosas, arguyen, es claro que la ilícita conducta del Sr. Pérez Espinosa es una concausa de accidente de tránsito que funda la demanda, al punto que de no verificarse tal ilicitud el accidente se habría evitado.

Por lo expuesto, ratifican lo expuesto en su escrito de contestación, en el sentido de que la millonaria indemnización que los demandantes pretenden obtener de Costanera Norte debió ser solicitada respecto de los verdaderos intervinientes y responsables del hecho que supuestamente generó los daños.

C. Tercera defensa. Excepción de caso fortuito o fuerza mayor

En subsidio de las excepciones de falta de legitimación activa y pasiva, señalan, Costanera Norte alegó que los hechos que fundan la demanda de autos constituyen un evento de caso fortuito o fuerza mayor que la exime de toda responsabilidad civil, al tratarse de un acontecimiento imprevisible e irresistible.



Foja: 1

Imprevisto, sostienen, porque no es de normal ocurrencia que un conductor adopte la conducta del Sr. Martínez Muñoz, esto es, que ingrese a la autopista por una de sus salidas a través de una compleja maniobra en “U”, omitiendo toda la señalización y demarcación implementada en la autopista; que se desplace contra el normal sentido del tránsito y a exceso de velocidad; y que, una vez advertido mediante sirenas, balizas y altoparlantes, decida continuar su conducción ilegal. Irresistible, continúan, porque Costanera Norte no cuenta con las atribuciones legales para detener coercitivamente al Sr. Martínez Muñoz y así haber impedido que éste provocara el accidente.

Al respecto, exponen, los demandantes refutaron únicamente la irresistibilidad recién expuesta, reconociendo que la irracional conducta desplegada por el Sr. Martínez Muñoz efectivamente se trata de un hecho que no era posible prever ni anticipar. En este sentido, los demandantes afirman que Costanera Norte sí tendría facultades para detener coercitivamente al señor Martínez Muñoz, por cuanto *“la ley le impone a los concesionarios la obligación de adoptar todas las medidas necesarias para evitar accidentes”*; agregando que el hecho de que el patrullero de seguridad vial de Costanera Norte no haya logrado detener al Sr. Martínez Muñoz pondría en evidencia que su representada sí tendría facultades de policía, pero que las habría *“ejercido mal”*.

Refieren que es francamente lamentable que la contraria sea capaz de contravenir las normas jurídicas más elementales con tal de justificar su posición. Es incomprensible cómo los demandantes puedan llegar a afirmar que una sociedad concesionaria tiene el deber y la facultad de detener coercitivamente a un vehículo que circula contra el normal sentido del tránsito y a exceso de velocidad, pese a que su conductor enfrentó numerosas señaléticas y demarcaciones, y que un patrullero le advirtió de su acción por medio de sirenas, balizas y un altoparlante que conducía contra el tránsito.

Las facultades que los demandantes pretenden atribuir a Costanera Norte se encuentran radicadas de manera exclusiva y privativa en Carabineros de Chile, por disposición del artículo 101 de la Constitución Política de la República, señalan. Precisamente por ello es que el artículo 4 de la Ley del Tránsito dispone que Carabineros de Chile son los encargados de velar por el cumplimiento de sus normas; el artículo 113 de la misma ley faculta a la referida institución para adoptar las medidas que alteren el tránsito de los vehículos; y el artículo 187 dispone que Carabineros es la única institución facultada para adoptar las medidas de seguridad necesarias para enfrentar emergencias y prevenir daños.

De conformidad con dichas normas es que las BALI disponen que, en caso de emergencias al interior de la autopista, Costanera Norte debe subordinar su actuación a las instrucciones que le imparta Carabineros de Chile. En este sentido, el artículo 3.7.1 de las BALI (“Autoridad Competente”) dispone lo siguiente: *“La seguridad pública en el Área de Concesión, el control del cumplimiento de las normas del tránsito y la protección de los bienes públicos entregados en concesión y la gestión ante emergencias, serán ejercidas por Carabineros, sin perjuicio de las atribuciones que le corresponde a la Dirección de Vialidad en las demás materias propias de su competencia, quienes son la autoridad pública competente para ello”* (Lo cual es consistente con el artículo 2.5.4 de las BALI (“Operación Sistema de Gestión de Tráfico”) que dispone: “En caso de accidente, el concesionario actuará, bajo la coordinación de Carabineros de Chile o a requerimiento de éstos”. En el mismo sentido, el artículo 2.3.5.1 letra b) de las BALI (“Servicios de Control y Gestión de Tráfico”) que dispone: “El concesionario se responsabilizará de la eficiencia, oportunidad y buena atención en caso de accidentes o siniestros aislados actuando bajo la coordinación con Carabineros”).

Como se ve, arguyen, Carabineros de Chile era la única institucional legalmente facultada para detener coercitivamente al Sr. Martínez Muñoz. Para Costanera Norte



**Foja: 1**

era imposible adoptar una medida adicional a las que desplegó al momento de advertir dicha acción ilegal, en términos tales que se trata de un evento irresistible que confirma la procedencia del caso fortuito o fuerza mayor invocado en su escrito de contestación.

D. Cuarta defensa. Inexistencia de los elementos de la responsabilidad extracontractual reclamada

En subsidio de lo anterior, señalan, la demanda de autos debe ser rechazada pues no se verifican los elementos que la ley exige para ello, esto es (D.1) no existe una omisión ilícita de Costanera Norte, ni menos (D.2) una que sea imputable a culpa o dolo de Costanera Norte. Tampoco existe (D.3) un vínculo causal, directo y necesario, entre la supuesta conducta ilícita que los demandantes imputan a Costanera Norte y la ocurrencia del accidente de autos, ni (D.4) daños susceptibles de ser indemnizados.

Refieren a que, a pesar de que en su contestación explicaron clara y profusamente las razones concretas por las cuales tales elementos de la responsabilidad extracontractual no se configuraban en estos autos, las demandantes han preferido pasar por alto las mismas, y concentrar su escrito de réplica en una repetición de lo ya indicado en su demanda, en lugar de intentar refutarlo lo que se les contestó. Por lo mismo, sobre el asunto –y para efectos de evitar repeticiones– se remiten plenamente a lo ya explicado en el capítulo IV de su contestación de autos, sin perjuicio de las siguientes aclaraciones.

1) Inexistencia de una omisión ilícita de Costanera Norte

En su réplica, exponen, las demandantes han insistido con que en autos se habría verificado una *“omisión anti reglamentaria”* de Costanera Norte por –supuestamente– no haber adoptado *“todas las medidas de seguridad correspondientes para evitar el trágico accidente”*; y que serían –en concreto– no haber *“mantenido barreras de contención”*, no haber desplegado *“algún tipo de advertencia o señal de emergencia que previera a don Felipe Pérez Espinosa”* o *“advertido del actuar irregular del Sr. Martínez a mis representados”*, o –finalmente– no haber procedido a *“cerrar casa una de las entradas a la autopistas.”*

Todas estas acciones que las demandantes reclaman que Costanera Norte omitió, sostienen, no sólo eran de imposible materialización física y jurídica, sino que además lisa y llanamente –contra la artificial construcción de las demandantes– tampoco le eran contractual o legalmente exigibles.

Refieren que en su contestación abordaron las razones por las cuales tales acciones eran de imposible materialización y las demandantes simplemente prefirieron omitir referirse a ellas en su réplica, por lo que se remiten a lo ya dicho.

Ahora, indican, frente a las razones por las cuales tales acciones no le eran contractual ni legalmente exigible a Costanera Norte, las demandantes han insistido en su teoría que existiría una *“obligación legal genérica pero tremendamente amplia y precisa en cuanto a [...] cuidar en todo momento de la seguridad en la circulación de los vehículos que circulan por la autopista”* y que ella habría sido impuesta a Costanera Norte *“en términos totalmente estrictos y absolutos”*, siendo que ni las BALI ni la Ley de Concesiones contemplan tal obligación de objeto ilimitado o absoluto.

Por el contrario, afirman, en tanto su cumplimiento es necesario para una prestación del servicio en condiciones de normalidad, el MOP se ha preocupado de regular detallada y extensivamente las obligaciones de Costanera Norte en materia de seguridad y prevención de accidentes, justamente para evitar en lo posible situaciones lamentables como la de autos. Dentro de tal regulación no se encuentran las acciones que las demandantes reclaman como ilícitamente omitidas.



**Foja: 1**

En este caso, continúan, tales materias fueron reguladas por el MOP a propósito del denominado “*Servicio de control y gestión de tráfico*” (Bases de Licitación. Cláusula 2.3.5.1), que es aquél es “dice relación con la realización de las labores de control dentro del área a concesionar, para otorgar un buen nivel de servicio a los usuarios y la atención de los mismos ante cualquier hecho fortuito” y que exige a Costanera Norte desarrollar un Plan de Gestión de Tránsito y un Plan de Medidas de Continencia que posteriormente es aprobado por el MOP, fijando el alcance de sus obligaciones frente a situaciones que puedan ocasionar un accidente como el de autos (Bases de Licitación. Cláusula 2.5.3.7.10).

La aprobación e imposición de estos Planes por parte del MOP a Costanera Norte es un requisito esencial para que la autopista pueda funcionar, destacan.

Así, afirman, según los planes antedichos, Costanera Norte cumplió con todas sus obligaciones bajo el Servicio de control y gestión de tráfico, sin que se verificara alguna vulneración por omisión a sus obligaciones de seguridad, al punto que no existe ninguna multa ni reclamo por parte del MOP en relación al accidente de autos y las supuestas omisiones que las demandantes le imputan a Costanera Norte.

En efecto, refieren, Costanera Norte detectó oportunamente al vehículo que ingresó contra el sentido normal del tránsito, dio aviso a Carabineros inmediatamente, e incluso fue más allá de lo exigido por los planes antedichos cuando intentó detener al Sr. Martínez Muñoz con las advertencias de un patrullero. En ese sentido, la verdad es que dentro de lo material y jurídicamente posible, Costanera Norte realizó todo y más de lo que le era exigible.

Así las cosas, arguyen, la situación de autos difiere diametralmente de aquella con la que intentan compararla los demandantes al citar –de forma incompleta por lo demás– una sentencia de primera instancia que ni siquiera está firme y ejecutoriada (1° Juzgado Civil de Santiago en causa Rol N°C-30112- 2018, caratulada “Flores con Ruta del Maipo Sociedad Concesionaria 31 S.A.”), pues en tal caso el tribunal consideró que “*dentro del contenido de la obligación de seguridad impuesta al concesionario de obras públicas se encuentra el deber de disponer de sistemas de vigilancia permanente y sistemas de patrullaje que permitan detectar y tomar las medidas de seguridad necesarias*” y que “*lo cuestionado no es el actuar del tercero, sino que la autopista no cumpliera su labor de vigilancia y control sobre la ruta ni acreditara los mecanismos que así lo exigen*”, lo que en el caso de autos no se verifica, pues Costanera Norte sí detectó el ingreso de un vehículo contra el sentido normal del tránsito, sí adoptó medidas de seguridad al informar inmediatamente a Carabineros y sí dispuso de un sistema de patrullaje que intentó detener mediante avisos al vehículo del Sr. Martínez Muñoz.

**2) Inexistencia de una omisión culpable o dolosa de Costanera Norte**

En su contestación, refieren, explican que Costanera Norte desplegó diligentemente todos los esfuerzos razonablemente posibles para evitar que el accidente se concretara, sin que le fuera exigible adoptar todas las medidas que puedan llegar a ser imaginadas para impedir accidentes en la vía, pues por su naturaleza, los mismos son imposibles de prever cuando éstos se producen por causas imputables a los conductores (como ocurre en autos).

Al respecto, y a mayor abundamiento, citan la sentencia de la Iltma. Corte de Apelaciones de Talca dictada bajo el rol 1707-2016 con fecha 20 de noviembre de 2016, y en la cual se consideró que una sociedad concesionaria (como Costanera Norte) fue diligente en el cumplimiento de sus deberes al haber detectado el ingreso de un vehículo contra el sentido del tránsito y haber avisado oportunamente a Carabineros, en un caso similar al de autos.



Foja: 1

Adicionalmente, agregan, en que en el caso antes citado, no concurrieron a la ocurrencia del accidente la conducta del conductor del vehículo en el que iban los demandantes, como si ocurre en estos autos. En particular, según explicamos en nuestra contestación, el conductor del vehículo de estos autos (el Sr. Pérez Espinosa) no conducía atento a las condiciones del trámite y circulaba a exceso de velocidad.

Esto es fundamental, destacan, pues demuestra la inexistencia de un vínculo causal entre las supuestas omisiones que se le reprochan a Costanera Norte y la verdadera causa del accidente.

- 3) Inexistencia de un vínculo causal entre la omisión imputada a Costanera Norte y los daños reclamados

Reiteran que en su contestación explicaron que el único factor sin el cual el accidente de autos no habría ocurrido –la *condictio sine qua non*–, fue la acción ilícita del Sr. Martínez Muñoz, a lo que se suma la acción ilícita del Sr. Pérez Espinosa al transportar a los demandantes a exceso de velocidad y sin estar atento a las condiciones del tránsito.

En ese sentido, sostienen, es tan clara la ausencia de vínculo causal entre las omisiones que las demandantes le imputan a Costanera Norte y la ocurrencia del accidente, que las propias demandantes confiesan que, en su entender, *“si el actuar de la Sociedad demandada hubiera sido mínimamente diligente, (además de haber alertado de la situación a través de mensajes en los pórticos y por alto parlante), debería haber enviado y/o desplegado alguno de los vehículos de emergencia que disponía y haber procedido acto seguido a cerrar cada una de las entradas a la autopista (Vivaceta, Bulnes y Dorsal), lo que casi con total certeza habría evitado el accidente.”*

Es decir, indican, incluso si se hubiesen adoptado las medidas de imposible ejecución material y jurídica que reprochan demandantes, no existe para ellas claridad de que se hubiese impedido el accidente.

Conforme explicaron en su contestación, señalan, el vínculo causal entre la omisión ilícita que se imputa y el daño que se reclama debe ser directa y necesaria, y no meramente probable o casi cierta.

5. Inexistencia de daños indemnizables

Refieren que los daños reclamados en autos no son indemnizables, pues (i) no son una consecuencia necesaria y directa de las supuestas omisiones que se le imputan a Costanera Norte; (ii) se encontrarían indemnizados; y (iii) sería completamente desproporcionados conforme a los baremos establecidos por nuestra jurisprudencia.

Al respecto, las demandantes se limitaron a *“controvertir en todas sus partes estas alegaciones de la contraria por lo que ya hemos señalado”*, de modo tal que por su parte también se refirieron a lo explicado en su contestación.

- E. Quinta defensa. Exposición imprudente al daño por parte de los demandantes (culpa de la víctima)

En último término. reiteran, los demandantes de autos por sus propios hechos contribuyeron a la generación de los daños reclamados, al requerir los servicios de un conductos que no contaba ni con la licencia que exige la ley para ello, ni con las habilidades adecuadas para resguardar la seguridad de quienes transportaba.

Al respecto, señalan, los demandantes no negaron la irregularidad, solo trataron de excusar su negligencia, dejando en evidencia el descuido en el que incurrieron, al acudir a quien no estaba capacitado para transportarlos.



**Foja: 1**

Por lo anterior, arguyen, los demandantes estaban o debían estar conscientes que los riesgos asociados al ocupar un servicio considerado como irregular, y cuyo conductor no tenía la licencia que la ley exige para resguardar adecuadamente la seguridad e integridad de los pasajeros. En efecto, conforme a lo dispuesto por el artículo 13 de la Ley 18.290 (“Ley del Tránsito”), los requisitos necesarios para obtener una licencia de clase A (profesional) son superiores que una de clase B (no profesional), encontrándose dentro de ellos, por ejemplo (i) la posesión de una licencia de clase B por un mínimo de 2 años; (ii) la aprobación de cursos teóricos y prácticos impartidos por escuelas profesionales reconocidas por el Estado; y (iii) exámenes físicos (sensométricos), psíquicos (psicotécnicos), teóricos y prácticos de mayor dificultad que aquellos exigidos para la obtención de una licencia de clase B (como la que tenía el Sr. Pérez Espinosa) (Decreto N°170 de fecha 2 de enero de 1986 (“Reglamento para el Otorgamiento de Licencias de Conducir”). Artículos 4 y siguientes).

Estos requisitos más estrictos tenían como fundamento, exponen, según se dejó constancia en la historia de la Ley del Tránsito, *“mejorar la capacidad de los conductores para prestar un adecuado servicio de transporte de pasajeros y de carga” y además “contar con conductores que tengan un alto nivel técnico profesional, que es la principal forma de reducir la alta tasa de accidentes de tránsito.”* A mayor abundamiento, se sostuvo que *“La segunda causa de mortandad en el país son los accidentes de tránsito, y la principal causa de éstos son las deficiencias en la conducción. En consecuencia, hay que hacer esfuerzos para dotar a los conductores profesionales de un mayor nivel de competencia técnica”* (Cámara de Diputados. Fecha 16 de junio, 2000. Informe de Comisión de Obras Públicas en Sesión 5. Legislatura 342).

Luego, afirman, es la propia conducta imprudente de los demandantes la que concurrió en la producción del daño, de modo que aún de comprobarse la existencia de perjuicios y una eventual responsabilidad de nuestra representada –la que negamos– la indemnización debe reducirse total o parcialmente en función de la propia conducta de los demandantes.

**VIGÉSIMO NOVENO:** Que, llamadas ambas partes a conciliación, una vez acumulada la causa a estos autos, esta no se produce.

**TRIGÉSIMO:** Que, recibida la causa acumulada a prueba y resuelto el recurso de reposición, se fijan como hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos, los siguientes: *“1. Forma y circunstancias en que ocurrieron los hechos acaecidos con fecha 07 de febrero de 2018, y si los mismos constituyen una omisión ilícita que pueda atribuirse a culpa o dolo de la demandada; 2. Existencia de daños y perjuicios sufridos por los demandantes y si tales perjuicios tienen como causa directa y necesaria la omisión que se imputa a la demandada. En la afirmativa, naturaleza y evaluación de los mismos; 3. Efectividad de existir incumplimiento por parte de las normas legales y medidas reglamentarias por parte de la sociedad concesionaria; 4. Efectividad de concurrir respecto de la demandada falta de legitimación pasiva. Hechos y circunstancias; 5. Efectividad de existir un caso fortuito respecto de la demandada. Hechos y circunstancias; 6. Efectividad de existir un caso de exposición imprudente o culpa concurre de parte de los demandantes. Hechos y circunstancias; y, 7. Falta de legitimación activa de los demandantes. Hechos y circunstancias.”*

**TRIGÉSIMO PRIMERO:** Que, a fin de acreditar los presupuestos de su acción, la parte demandante acompañó la siguiente prueba documental, con las debidas formalidades legales y no objetada, de folios 01 y 22 de la causa acumulada, folios 323 y 324:



**Foja: 1**

Folio 01: 1. Copia autorizada del certificado de nacimiento, pasaporte, certificado de defunción de Jaejun Lee y certificado de cédula de identidad de su madre Aeyi Kim, debidamente apostillado con fecha 4 de septiembre del año 2019, ante el Ministerio de Justicia en Seúl, y protocolizada en la Notaría de don Andrés Rieutord bajo el repertorio 34962, con fecha 27 de noviembre del año 2019.

Folio 22: 1. Copia de acta de comparendo de conciliación de fecha 17 de diciembre de 2018 en causa Rol N°1518-18, sobre recurso de casación en el fondo.

Folio 323: 1. Documento titulado “Referencia de Chanwoong Park”, otorgado en el Hospital Yuseongsun, Corea del Sur, con fecha 22 de noviembre de 2021, y su respectiva traducción al español, apostillado, incorporado al Repertorio N°7.679-2022, de don Andrés Rieutord Alvarado, Notario Público Titular de la 36ª Notaría de Santiago, y agregados al final de sus registros con fecha 20 de abril de 2022 con el N°550; 2. Documento titulado “*Certificación de Chanwoong Park*”, otorgado en la Clínica de Salud Mental Sejong Bosque, Corea del Sur, con fecha 02 de diciembre de 2021, y su respectiva traducción al español, apostillado, incorporado al Repertorio N°7.680-2022, de don Andrés Rieutord Alvarado, Notario Público Titular de la 36ª Notaría de Santiago, y agregadas al final de sus registros con fecha 20 de abril de 2022 con el N°551; 3. Documento titulado “Certificado Médico de Siyeon Park”, otorgado en la Clínica Ortopedia Expo-Dajeon, Corea del Sur, con fecha 19 de noviembre de 2021, y su respectiva traducción al español, apostillado, documento que incorporado al Repertorio N°7.675-2022, de don Andrés Rieutord Alvarado, Notario Público Titular de la 36ª Notaría de Santiago, y agregadas al final de sus registros con fecha 20 de abril de 2022 con el N°546; 4. Documento titulado “Certificado Médico de Siyeon Park”, otorgado en el Centro de Imágenes Dong-A, Corea del Sur, con fecha 20 de noviembre de 2021, y su respectiva traducción al español, apostillado, incorporado al Repertorio N°7.676-2022, de don Andrés Rieutord Alvarado, Notario Público Titular de la 36ª Notaría de Santiago, y agregadas al final de sus registros con fecha 20 de abril de 2022 con el N°547; 5. Documento titulado “Certificado Médico de Siyeon Park”, otorgado en la Clínica Oftálmica NUNE, Corea del Sur, con fecha 19 de noviembre de 2021, y su respectiva traducción al español, apostillado, incorporado al Repertorio N°7.677-2022, de don Andrés Rieutord Alvarado, Notario Público Titular de la 36ª Notaría de Santiago, y agregadas al final de sus registros con fecha 20 de abril de 2022 con el N°548; 6. Documento titulado “Notarial Certificate”, otorgado en el Centro de Imágenes Dong-A, Corea del Sur, con fecha 20 de noviembre de 2021, y su respectiva traducción al español, apostillado.

Folio 324: 1. Decreto Supremo N°375 del Ministerio de Obras Públicas, promulgado el 24 de Febrero del año 2000 y publicado en el Diario Oficial N°36.644 el 19 de abril del mismo año, con vigencia a partir del 19 de Abril del año 2000; 2. Bases de Licitación para la concesión de la obra pública fiscal, denominada Concesión Internacional Sistema Oriente-Poniente, del Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Obras Públicas, Coordinación General de Concesiones y Unidad Ejecutiva de Concesiones Urbanas; 3. Reglamento de Servicio de la Obra; 4. Decreto Supremo del Ministerio de Obras Públicas N°956 de 6 de Octubre de 1997, publicado en el Diario Oficial el 20 de Marzo de 1999, que fija las normas para la ejecución, reparación o conservación de obras públicas fiscales entre ellas, la denominada Concesión Internacional Sistema Oriente-Poniente; 5. Decreto con Fuerza de Ley del Ministerio de Obras Públicas N°850 de 1997, que fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley N°15.840 de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y el DFL N°206 de 1960, Ley de Caminos; 6. Decreto Supremo del Ministerio de Obras Públicas N°900 de 1996, Ley de Concesiones de Obras Públicas.



Foja: 1

**TRIGÉSIMO SEGUNDO:** Que, la demandante a folio 323 solicitó oficios a diversas instituciones, constando las siguientes respuestas en el cuaderno principal de autos:

- I. Respuesta de oficio emitida por Clínica Bicentenario SpA, a folio 378.
- II. Respuesta de oficio emitida por Hospital San Juan de Dios (ex Posta 3), a folio 383.
- III. Respuesta de oficio emitida por Clínica Dávila, a folio 388.

**TRIGÉSIMO TERCERO:** Que, por su parte, la demandada acompañó la siguiente prueba documental, con las debidas formalidades legales y no objetada, de folios 317, 318, 320, 321, 322, 325 y 328.

Folio 317: 1. Decreto Supremo MOP N°375, de fecha 19 de abril de 2000, que “Adjudica contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada Concesión Internacional Sistema Oriente – Poniente al Grupo Licitante Impregilo S.P.A., Empresa Constructora Fe Grande S.A. y Empresa Constructora Tecsa S.A.”, publicado en las páginas 11 y siguientes del Diario Oficial de la República de Chile, con fecha 19 de abril del 2000, N°36.644; 2. Bases de Licitación la Concesión Internacional Sistema Oriente–Poniente, a la fecha de su adjudicación, el 19 de abril del 2000 y sus circulares aclaratorias, según da cuenta el certificado notarial de fecha 21 de agosto de 2017, emitido por la Notario Público de Santiago, doña Antonieta Mendoza Escalas; 3. Serie de 27 planos “as-built”; 4. Copia de la Resolución Exenta N°924 de la Dirección General de Obras Públicas, de fecha 12 de abril de 2005, que “Autoriza Puesta en Servicio Provisoria de los tramos que indica de la obra pública fiscal denominada ‘Concesión Internacional Sistema Oriente-Poniente’”; 5. Copia de la Resolución Exenta N°3293 de la Dirección General de Obras Públicas, de fecha 2 de octubre de 2006, que “Autoriza Puesta en Servicio Provisoria del Tramo que indica de la obra pública fiscal denominada ‘Concesión Internacional Sistema Oriente-Poniente’”; 6. Copia de la Resolución Exenta N°3899 de la Dirección General de Obras Públicas, de fecha 21 de noviembre de 2006, que “Autoriza Puesta en Servicio Definitiva del Tramo que indica de la obra pública fiscal denominada ‘Concesión Internacional Sistema Oriente-Poniente’”; 7. Copia de la Resolución Exenta N°3059 de la Dirección General de Obras Públicas, de fecha 3 de octubre de 2007, que “Autoriza Puesta en Servicio Provisoria del Tramo que indica de la obra pública fiscal denominada ‘Concesión Internacional Sistema Oriente-Poniente’”; 8. Documento denominado “Plan de Medidas de Contingencia en la Etapa de Explotación, Concesión Internacional Sistema Oriente–Poniente”, de fecha 1 de noviembre de 2004; 9. Documento denominado “Plan de Gestión de Tránsito en la Etapa de Explotación”, de fecha noviembre de 2017; 10. Documento denominado “Reglamento de Servicio de la Obra”, elaborado por Costanera Norte y aprobado por el Ministerio de Obras Públicas; 11. Documento denominado “Declaración”, emitida y suscrita con fecha 9 de febrero de 2018 por don Daniel Enrique Sepúlveda Riquelme, patrullero de Costanera Norte que realizaba labores de patrullaje al interior de la autopista concesionada Costanera Norte el día 7 de febrero de 2018; 12. Documento denominado “Reporte Incidente. Código incidente: 338076”, elaborado con fecha 7 de febrero de 2018; 13. Documento denominado “Minuta de Accidentes o Incidentes de Importancia Autopista Costanera Norte”, que recoge los acontecimientos ocurridos al interior de la referida autopista entre el 6 de febrero y el 7 de febrero de 2018; 14. Copia de la presentación del Ministerio Público realizada con fecha 13 de agosto de 2018 en la causa RIT 9393-2018, RUC N°1800137605-1; 15. Copia de la resolución dictada por el 2° Juzgado de Garantía de Santiago con fecha 13 de agosto de 2018 en la causa RIT 9393-2018, RUC N°1800137605-1.



**Foja: 1**

Folio 318: 1. Informe en derecho profesor Ramón Domínguez Águila; 2. Declaración testimonial del Sr. Ramón Domínguez Águila, de fecha 27 de noviembre de 2019, ante el 1º Juzgado Civil de Concepción, en los autos sobre exhorto Rol E-3410-2019.

Folio 320: 1. Informe técnico pericial emitido por perito judicial en investigación de hechos del tránsito y mecánica automotriz, don Leonardo Rojas Muñoz; 2. Declaración testimonial del Sr. Leonardo Rojas Muñoz, de fecha 13 de agosto de 2019.

Folio 321: 1. Informe en seguridad vial elaborado por el Instituto de Investigaciones Tecnológicas de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Concepción; 2. Declaración testimonial del Sr. Tomás Echaveguren Navarro.

Folio 322: 1. Informe en derecho del profesor Cristián Banfi del Río; 2. Declaración testimonial del profesor Cristián Banfi del Río.

Folio 325: 1. Copia de la declaración testimonial del Sr. Miguel Araya Contreras, Cabo 1º de Carabineros de Chile, de fecha 23 de julio de 2019, ante el 2º Juzgado de Letras de Buin, en los autos sobre exhorto Rol E-1706-2019; 2. Copia de la declaración testimonial del Sr. Daniel Sepúlveda Riquelme, patrullero que detectó al Sr. Martínez conduciendo en contra del tránsito, de fecha 12 de agosto de 2019; 3. Copia de la declaración testimonial del Sr. Nelson Molina Gajardo, gerente de Seguridad Vial del Grupo Costanera, de fecha 14 de agosto de 2019.

Folio 328: 1. Póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes Personales causados por Vehículos Motorizados, incorporada en el Depósito de Pólizas de la Superintendencia de Valores y Seguros (hoy Comisión para el Mercado Financiero) bajo el código POL 320130487, aprobada por resolución N°376 de 18/10/2013; 2. Resolución Exenta N°376, de fecha 18 de Octubre de 2013, emitida por la Superintendencia de Valores y Seguros (hoy Comisión para el Mercado Financiero) que aprueba el modelo de condiciones generales de la Póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes Personales causados por Vehículos Motorizados singularizada en el numeral que antecede; 3. Certificado de Seguro Obligatorio de Accidentes Personales, Folio N°9700077049, emitido por Consorcio Seguros Generales, respecto del vehículo Inscripción R.V.M. BBPY10-7, Marca Peugeot, Modelo 206 XLINE 16, N° de Motor 10DBUG0004999, del Año 2008, con vigencia entre el 01/04/2017 y el 31/03/2018; 4. Copia de Certificado de Inscripción de R.V.M. del Servicio de Registro Civil e Identificación, Folio N°41159637, del vehículo Inscripción P.P.U. BBPY10-7, Marca Peugeot, Modelo 206 XLINE 16, N° de Motor 10DBUG0004999, N° de Chasis 7G080354, del Año 2008 de propiedad de Felipe Andrés Pérez Espinosa, cédula de identidad número 17.482.678-1, a partir del 24 de Noviembre de 2017; 5. Copia de Licencia de Conductor de don Felipe Andrés Pérez Espinosa, cédula de identidad número 17.482.678-1, emitida por la Ilustre Municipalidad de Quinta Normal, con fecha de último control el 06/06/2015 y fecha de control el 29/03/2021; 6. Copia del Parte Policial Nro. 516, de fecha 7 de febrero de 2018, emitido y enviado mediante oficio por parte de la Séptima Comisaría de Carabineros de la comuna de Renca; 7. Copia del Permiso de Circulación del vehículo placa BBPY-10-7 de don Felipe Andrés Pérez Espinosa, de fecha 19 de marzo de 2017, emitido y enviado mediante oficio por parte de la Ilustre Municipalidad de Quinta Normal; 8. Copia del Certificado emitido por el Fondo Nacional de Salud (“FONASA”) con fecha 5 de diciembre de 2019, mediante el cual certifica que don Felipe Andrés Pérez Espinosa es afiliado de FONASA; 9. Copia del Oficio remitido por el Director General de Concesiones de Obras Públicas de fecha 16 de octubre de 2019, mediante el cual el Inspector Fiscal del Contrato de Concesión “Sistema Oriente-Poniente” confirma que (i) Costanera Norte cumplió con las normas de diseño, seguridad vial y gestión de tráfico de conformidad a las Bases de Licitación; (ii) no se aplicó multa



**Foja: 1**

a Costanera Norte; (iii) las facultades de Costanera Norte en cuanto a la seguridad vial se encuentran establecidas en las Bases de Licitación; y (iv) no existió instrucción alguna de parte de la Inspección Fiscal a Costanera Norte para modificar normas de diseño, seguridad vial, gestión de tráfico y elementos de seguridad, señalización o demarcación después de ocurrido el accidente de fecha 7 de febrero de 2018; **10.** Copia de los documentos exhibidos por Seguros Generales Suramericana S.A. en la audiencia de exhibición de documentos de fecha 12 de diciembre de 2019 (folio 224), referidos a: (1) Póliza N° 05701188 de accidentes personales pasajeros vehículos motorizados cuyo tomador es UBER B.V.; (2) Aceptación, Finiquito y Renuncia de acciones suscrito por don Felipe Andrés Pérez Espinosa; y (3) Póliza de Seguro de Accidentes Personales causados por Vehículos Motorizados, incorporada en el Depósito de Pólizas de la Superintendencia de Valores y Seguros (hoy Comisión para el Mercado Financiero) bajo el código POL 320131851.

**TRIGÉSIMO CUARTO:** Que, con fecha 13 de junio de 2022, se provocó la prueba testimonial de la demandada, compareciendo los testigos don Héctor Enrique Avendaño Uribe, don Jorge Benjamín Norambuena Hernández y don Enzo Rodrigo Estrada Fricke, cuyos testimonios íntegros constan a folios 379 y 380.

1. Comparece don **Héctor Enrique Avendaño Uribe**, quien al tercer punto del auto de prueba señala que se desempeñaba como fiscal de la sociedad Concesionaria Costanera Norte; dentro de dichas funciones, en base a su conocimiento y a su apreciación de los hechos, considera que la demandada cumplió, en todo momento, con todas las obligaciones tanto reglamentarias como legales, respecto de lo que debe ser una concesión vial en el sistema normativo chileno. Esto, sostiene, se puede acreditar por los actos administrativos en virtud de los cuales se hizo recepción de la ruta, y con posterioridad, por la vigilancia permanente de la autoridad sobre la ruta, mediante la figura del Inspector Fiscal del Ministerio de Obras Públicas, quien se encuentra destinado para tales efectos y verifica el cumplimiento de los estándares de seguridad y usabilidad de la sociedad concesionaria, la cual se realizó durante todo el período en que desarrolló labores, en específico, respecto de la ocurrencia de los hechos en febrero de 2018.

Señala que lo anterior le consta porque era fiscal de la sociedad demandada, y por tanto tenía bajo su haber la fiscalización de los cumplimientos normativos de la sociedad concesionaria en esa época, en forma interna.

Se le repregunta para que diga dónde se establecen las condiciones de diseño de la autopista concesionada, respondiendo que están establecidas en las bases de licitación del sistema oriente-poniente y en los documentos anexos a dicha licitación. Indica que, como ya señaló, la autoridad certificó el cumplimiento de todos los parámetros de diseño, construcción y seguridad de la autopista, y en base a ella es que se autoriza la explotación de la misma. Refiere que las concesiones tienen dos etapas, una de construcción, la cual concluye con la puesta en servicio provisoria y definitiva, en donde la autopista pasa a la etapa de explotación, en que pasa al uso de los usuarios de la misma. Destaca que en toda su estadía como Fiscal de la demandada, nunca se recibió una multa por la Dirección General de Concesiones o el Inspector Fiscal de la concesión. Indica que las etapas antes mencionadas son globales, implicando la totalidad de kilometrajes de la autopista. Señala que la normativa legal establece que en todo momento se debe tener habilitada la concesión para el uso de la misma, prohibiéndose a la concesionaria el entorpecimiento y cierre de ella, salvo que sea autorizado u ordenado por la autoridad respectiva, por lo que no es posible para la sociedad concesionaria proceder a cierres de la autopista; son posibles las segregaciones en la autopista, más no los cierres de la misma. Menciona que las bases de licitación establece la existencia de



**Foja: 1**

paneles de mensajería variables en determinados kilómetros, no pudiendo ser movidos por la sociedad concesionaria ni instalados en otros lugares distintos, agregando que en el sector en que se produjo el accidente y el recorrido del auto en contra del tránsito, no se establecía la instalación de un panel de mensajería variable. Agrega que las concesionarias no tienen facultades de hacer instalaciones de artefactos o instrumentos en el área de concesión, salvo que cuente con autorización expresa o sean ordenadas por las autoridades respectivas. Señala que, ocurrido el accidente, se desplegó un patrullero que se encontraba cerca del sector donde se produjo el accidente, agregando que el patrullero se encontró con el vehículo que iba en contra del sentido del tránsito, le hizo señales de luces y sonidos, sin que el vehículo le tomara atención, siguiendo su trayectoria. Indica que ni Costanera Norte ni sus funcionarios tienen facultades de vigilancia o de policía, encontrándose radicadas en las autoridades respectivas.

Al cuarto punto del auto de prueba, dice que, cuando se produjo el accidente en febrero de 2018, como fiscalía de la concesionaria hicieron un levantamiento de toda la información destinada a realizar un reporte jurídico que les permitiera determinar responsabilidades y actuaciones del accidente; con dichos antecedentes, pudo constatar que el accidente fue producido por obra de terceros, en este caso, por un vehículo que en un acceso de la autopista vira en U y entra en la ruta contraria al sentido del tránsito, por lo que efectivamente carece de legitimación pasiva la sociedad concesionaria, toda vez que ella no fue responsable de los hechos que generaron el accidente. Agrega que ambos conductores involucrados en el accidente eran choferes de transporte irregular de pasajeros, no siendo conductores irregulares, sumado a que se detectó exceso de velocidad en ambos vehículos.

Sostiene que, dada esa situación, la sociedad concesionaria sólo podía cumplir con sus protocolos, los cuales cumplió en forma plena, y verificar los estados de autopistas, las cuales estaban en perfecto estado, al ser verano, sin lluvia, y con condiciones de luminosidad y pavimento óptimas, evaluando la respuesta de la concesionaria en un estándar superior de cumplimiento de sus obligaciones, dado que se reaccionó a tiempo, avisando a las autoridades, concurriendo un patrullero.

Lo anterior le consta ya que era fiscal de la concesionaria en la época en que ocurrió el accidente objeto de autos.

Se le repregunta por la causa directa del accidente sosteniendo que este se produjo por el impacto de dos vehículos, transitando uno de ellos en contra del tránsito e impactando a otro vehículo que iba en sentido contrario, en tránsito. Precisa que los tramos en donde se produjo el actuar del Sr. Martínez y del Sr. Pérez se encontraban dentro de la concesión vial y acogidos dentro de los estándares de cumplimiento de usabilidad y servicialidad de la autopista, no habiendo observaciones sobre dicho kilómetro. Refiere que la concesionaria no tiene deberes especiales para impedir hechos ilícitos, lo único que procede es a informar a Carabineros, quienes para dichos efectos tienen una oficina dentro de las instalaciones de la concesionaria, y ellos verifican los hechos ilícitos en el sector utilizando las cámaras adosadas a la autopista y que están centralizadas en el Centro de Control. Expone que de la investigación realizada por la fiscalía de la concesionaria, y de los hechos posteriores, se pudo verificar que en todo momento la demandada cumplió con los estándares y exigencias establecidas en la normativa vigente. Precisa que la sociedad concesionaria no puede establecer medidas sobre los estándares, habiendo cumplido con la parte superior de ellos, más no estableció medidas adicionales ya que estas solo pueden ser instruidas por el Inspector Fiscal.

Se le contrainterroga, aclara que al referirse que los conductores quiere señalar que eran conductores de aplicación y no de taxis legalmente establecidos. Indica que, respecto de las velocidades de los conductores, es posible verificarlas mediante los



**Foja: 1**

pórticos, haciendo un ejercicio matemático entre el paso de un pórtico a otro, estableciéndose así las velocidades en que transitaban los vehículos; dicho cálculo fue pedido a funcionarios técnicos de la concesionaria. Refiere que la demandada al detectar la presencia de un vehículo que iba en contra del tránsito, avisó inmediatamente al patrullero que se encontraba en el sector, quien utilizó las bocinas y señales de luces para detener al vehículo, más no se detuvo. Agrega que lo anterior se constató con los registros del Centro de Control como la consulta al mismo patrullero respecto de los eventos acaecidos.

2. Comparece don Jorge Benjamín Norambuena Hernández, quien al tercer punto del auto de prueba indica que fue fiscal nacional de MOP entre los años 2002 y 2010, es profesor de Derecho de Concesiones en la Universidad Adolfo Ibáñez y en la facultad de economía de la Universidad de Chile, por lo que el puede relatar es independientemente de cualquier sociedad concesionaria, las obligaciones. Indica que se trata de un contrato administrativo, siendo una de las partes el Estado, específicamente un contrato de concesión en virtud del cual el Fisco, mediante el MOP, le entrega la construcción y explotación de una vía a un privado, que la construye a su costo y posteriormente la explota y se paga su inversión y utilidades, conforme a las tarifas o peajes. Esa relación entre el MOP y la concesionaria es una relación de derecho público, y todas las obligaciones que tiene la sociedad concesionaria, tanto en la etapa de explotación como en la etapa de explotación, están estrictamente reguladas en los instrumentos que forman el contrato, esto es, las bases de licitación, las especificaciones técnicas, los planos de construcción, las circulares aclaratorias, los reglamentos y la Ley de Concesiones. Estos contratos, se tratan de una distribución de riesgos y la distribución de riesgo está establecida expresamente en las bases, por lo tanto, si existe un incumplimiento, es un incumplimiento a las bases de licitación que regulan estrictamente las obligaciones que tienen que cumplir y, en caso contrario, están sujetas a multas, por lo tanto, en el evento que se produzcan una situación extraordinaria, no prevista, la sociedad concesionaria debe actuar de acuerdo a las reglas que regulan el régimen de explotación de las sociedades concesionarias.

Se le repregunta para que señale dónde se establecen las condiciones de diseño y construcción de una autopista concesionada, a lo que responde que en las bases de licitación, en donde se detallan todas las obligaciones, el diseño, etc., las cuales son inspeccionadas por el Inspector Fiscal, quien es el representante del Estado, existiendo informes mensuales de cómo se está construyendo, que tienen que ser aprobados. Indica que, la puesta en servicio provisorio se otorga luego de la visita de una comisión nombrada por el MOP, quienes observan si la construcción se hizo conforme y fielmente a las bases, a los planos y el diseño de la autopista, y sólo si es así se otorga la puesta de servicio provisoria que permite la explotación de la obra y comenzar a percibir los peajes correspondientes; en caso de no ocurrir ello, no se otorga, por lo tanto, el hecho de haberse entregado la puesta en servicio provisoria, es porque se han cumplido al 100%. Indica que las sociedades concesionarias no pueden hacer ninguna modificación, menos en seguridad vial, sin la autorización expresa del Inspector Fiscal. Precisa que, siendo uno de los elementos de la explotación la prestación ininterrumpida del servicio, la interrupción parcial o total debe producirse en casos muy excepcionales, pero con la anuencia del Inspector Fiscal. Aclara que tampoco pueden implementar medios de advertencias no autorizados, al buscarse mantener una uniformidad en todas las autopistas. Indica que las sociedades concesionarias no tienen potestades de policía, al ser indelegables. Precisa que tampoco tienen facultades para prevenir hechos ilícitos o imprevistos, debiendo avisar de inmediato al Inspector Fiscal y a la policía.



**Foja: 1**

Se le contrainterroga para que aclare a qué se refiere con la prestación ininterrumpida del servicio, respondiendo que no puede haber interrupción de la prestación del servicio, salvo circunstancias extraordinarias, debiendo avisarse de la contingencia al MOP, a través del Inspector Fiscal, en el sentido que no puede paralizar un servicio público sin la autorización del Inspector Fiscal.

3. Comparece don Enzo Rodrigo Estrada Fricke. quien al tercer punto del auto de prueba señala que él era el inspector fiscal de explotación de dicho contrato, lo que significa que estaba a cargo de la explotación y operación de la ruta, en todas las actividades y ámbitos que corresponde, dentro de los cuales se encontraba el velar por el debido cumplimiento de todas las normativas vigentes o que el proyecto sea ejecutado y operado en apego a lo que fue aprobado en la puesta en servicio provisoria y luego en la puesta en servicio definitiva. A la fecha de los hechos, indica, no podría referirse a algún tipo de incumplimiento, toda vez que mes a mes se hacía un chequeo aleatorio tanto de los dispositivos de seguridad vial, dispositivos generales de la propia autopista, como del aspecto físico y operacional, realizada por un equipo de asesoría quienes chequeaban que se cumpliera con todas y cada una de las especificaciones del contrato.

Se le repregunta, indicando que las condiciones de diseño y construcción de la autopista concesionaria se encuentran establecidas en las bases de licitación del contrato y en el proyecto referencial de ingeniería. Señala que la demandada cumplió con los criterios y parámetros exigidos en la BALI, siendo prueba de ello que se otorgó la puesta en servicio provisoria y luego definitiva. Refiere que no se cursó ninguna infracción a la concesionaria en relación al accidente materia de autos. Agrega que, de haber algún incumplimiento, habrían sanciones, por lo que se puede colegir que no hubo incumplimiento. Menciona que el tramo comprendido entre Américo Vespucio Poniente y la Ruta 68 fue autorizado por la Dirección General de Obras Públicas, teniendo puesta en servicio definitiva ese tramo. Indica que no era posible para la demandada instalar una barrera que obstaculizara el ingreso por la salida Ruta 68, siendo necesario haber contado con la autorización de la autoridad competente. Añade que de forma espontánea tampoco se pueden implementar medios de advertencia distintos a aquellos autorizados, estos deben ser presentados o actualizados anualmente a través del plan de gestión de tránsito. Destaca que, conforme a las BALI, la concesionaria no puede introducir cambios o alteraciones en materia de seguridad vial, demarcaciones, señalizaciones, contención vial, sin previa autorización de la autoridad competente. Señala que la concesionaria cumplió con todos los protocolos al momento del accidente, y uno de ellos era desplegar equipos de pista hacia la zona donde se estaba produciendo el incidente. Indica que la demandada no estaba posibilitada de desplegar algún tipo de advertencia al Sr. Pérez, al no ser una atribución de la concesionaria ejercer de policía. Precisa que la demandada no tiene facultades de policía. Refiere que la concesionaria no puede cerrar la autopista sin autorización correspondiente. Agrega que la demandada no tiene deberes especiales de actividad para impedir ilícitos e imprevistos de terceros.

**TRIGÉSIMO QUINTO:** Que, la demandada, a folio 330, solicitó oficios a diversas instituciones, constando las siguientes respuestas en el cuaderno principal de autos:

- I. Respuesta de oficio emitida por Subsecretaría de Transportes y Telecomunicaciones, a folios 452 y 533.
- II. Respuesta de oficio emitida por Superintendencia de Salud, a folio 454.
- III. Respuesta de oficio emitida por Clínica Santa María, a folio 458.
- IV. Respuesta de oficio emitida por Fondo Nacional de Salud, a folios 459 y 465.



**Foja: 1**

- V. Respuesta de oficio emitida por Dirección General de Aeronáutica Civil, a folio 467.
- VI. Respuesta de oficio emitida por Superintendencia de Pensiones, a folios 475 y 537.
- VII. Respuesta de oficio emitida por Fondos de Pensiones Capital S.A., a folio 497.
- VIII. Respuesta de oficio emitida por Servicio Médico Legal, a folio 510.

**TRIGÉSIMO SEXTO:** Que, con fecha 09 de enero de 2023, a folio 441, se realizó la audiencia de exhibición de documentos de la demandante, en la cual se indicó que los documentos solicitados por la demandada a folio 327 no obran en su poder y no existen.

Con fecha 31 de julio de 2023, a folio 512, se provocó la exhibición de documentos del tercero independiente Seguros Generales Sudamericana S.A. En ella, el tercero independiente exhibió los documentos acompañados en autos a folio 511, identificados como: **1.** Póliza de Accidentes Personales pasajeros vehículos motorizados UBER AP, N°05701188 con vigencia desde 15 de diciembre de 2017 hasta el 15 de diciembre de 2018; **2.** Aceptación, Finiquito, Desistimiento y Renuncia de Acciones de fecha 15 de febrero de 2018, correspondiente al siniestro N°118411549, firmado por don HeetaeLee, reclamante y padre de don Jaejun Lee, quien falleciera en el accidente automovilístico de fecha 07 de febrero de 2018; y también firmado por el Ministro Consejero David Ho In Yang, en representación de la embajada de Corea; **3.** Anexo 1 del Instrumento Aceptación, Finiquito, Desistimiento y Renuncia de Acciones de fecha 15 de febrero de 2018, correspondiente al siniestro N°118411549, ya referido en el punto anterior; **4.** Certificado de Familia de la Embajada de la República de Corea, por el cual se la cuenta dela relación de parentesco entre don Heetae Lee y don Jaejun Lee; **5.** Copia del cheque N° de serie 00000248223-7340476 entregado con ocasión del finiquito señalado, por el total de \$14.924.750, recibido en la embajada de Corea con fecha 15 de febrero de 2018.

**TRIGÉSIMO SÉPTIMO:** Que, con fecha 09 de enero de 2023, a folio 441, se provocó la audiencia de percepción documental de los instrumentos acompañados por la demandada al otrosí de la presentación de folio 72 y en el primer otrosí de la presentación de folio 320, y que se encuentran en pendrives custodiados bajo los N°5579-2019 y N°5945-2022 del Tribunal. De la inspección de los pendrives se tienen por acompañados los documento signados “Animación 3D” y “Animación juicio”, siendo ambos archivos idénticos.

Inmediatamente se provocó la percepción documental de los documentos acompañados a lo principal de folio 319 y en el primer otrosí de folio 72, relativos a notas de prensa: **1.** Copia de la nota de prensa titulada “Uber colaborará para esclarecer causas de accidente en el que falleció pasajero”, publicada en noticiero “Tele13” con fecha 7 de febrero del año 2018. Disponible en: <https://www.t13.cl/noticia/nacional/uber-colaborara-esclarecercausasaccidente-fallecio-pasajero> (consultado el 05/07/2019); **2.** Copia de la nota de prensa titulada “Dos muertos por choque frontal de vehículos en Costanera Norte”, publicada en noticiero “Cooperativa” con fecha 7 de febrero de 2018. Disponible en: <https://www.cooperativa.cl/noticias/pais/policial/accidentesdetransito/dos-muertos-por-choque-frontal-de-vehiculos-en-costanera-norte/2018-02-07/064228.html> (consultado el 05/07/2019); **3.** Copia de la nota de prensa titulada “Uber anunció que su seguro cubrirá a pasajeros y conductor tras accidente en Costanera Norte”, publicada en noticiero “Cooperativa” con fecha 7 de febrero de 2018. Disponible en:



Foja: 1

<https://www.cooperativa.cl/noticias/pais/policial/accidentesdetransito/uber-anuncio-que-su-seguro-cubrira-a-pasajeros-y-conductor-tras-2018-02-07/094101.html> (consultado el 05/07/2019); 4. Copia de la nota de prensa titulada “Uber anunció que seguro cubrirá a pasajeros y conductor accidentados en Costanera Norte”, publicada en noticiero “La Nación” con fecha 7 de febrero de 2018. Disponible en: <http://lanacion.cl/2018/02/07/uber-anuncio-que-seguro-cubriraaapasajeros-y-conductor-accidentados-en-costanera-norte/> (consultado el 05/07/2019); 5. Copia de la nota de prensa titulada “Dos muertos tras choque en Costanera Norte: auto contra el tránsito impactó a un Uber [sic, que] llevaba pasajeros coreanos”, publicada en noticiero “Uber Noticias” con fecha 7 de febrero de 2018. Disponible en: <http://ubernoticiascl.blogspot.com/2018/02/dos-muertos-traschoqueen-costanera.html> (consultado el 05/07/2019); 6. Copia de la nota de prensa titulada “Uber realizó comunicado tras muerte de pasajero”, publicada en noticiero “CHV Noticias” con fecha 7 de febrero de 2018. Disponible en: [https://www.chvnoticias.cl/trending/uber-realizo-comunicadotrasmuerte-de-pasajero\\_20180207/](https://www.chvnoticias.cl/trending/uber-realizo-comunicadotrasmuerte-de-pasajero_20180207/) (consultado el 05/07/2019); 7. Copia de la nota de prensa titulada “Seguros SURA asegura todos tus viajes en Chile”, publicada en el portal “Uber Blog” con fecha 5 de septiembre de 2018. Disponible en: <https://www.uber.com/es-CL/blog/seguros-sura-asegura-tusviajeschile/> (consultado el 05/07/2019); 8. Copia de la nota de prensa titulada “Seguros SURA y Uber: respaldo en todos tus viajes en Chile”, publicada en el portal “Uber Blog”, con fecha 5 de octubre de 2018. Disponible en: <https://www.uber.com/es-CL/blog/seguros-sura-y-uberrespaldotentus-viajes-chile/> (consultado el 05/07/2019).

**TRIGÉSIMO OCTAVO:** Que, con fecha 11 de enero de 2024, a folio 543, se tuvo por confesos a Doña Aleumi Lee, Doña Siyeon Park, Don Chanwoong Park, Doña Aeyi Kim de todos aquellos hechos posiciones N°1, N°4, N°5, N°7 y N°8, que están categóricamente afirmados en el pliego de posiciones incorporado en autos a folio 544.

**TRIGÉSIMO NOVENO:** Que, antes de entrar al análisis de las acciones deducidas en autos es necesario resolver las excepciones perentorias de falta de legitimación activa y pasiva, interpuestas por la demandada al momento de contestar las demandas de autos.

**CUADRAGÉSIMO:** Que, podemos definir la legitimación procesal como “*la consideración especial que tiene la ley, dentro de cada proceso, a las personas que se hallan en una determinada relación con el objeto del litigio, y en virtud de la cual, se exige para que la pretensión procesal pueda ser examinada en cuanto al fondo, que sean dichas personas las que figuren como parte en tal proceso*” (Jaime Guasp, citado por Cristian Maturana Miquel, “Disposiciones Comunes a Todo Procedimiento” Departamento de Derecho Procesal, Universidad de Chile, 2006, p. 46). A ello se debe agregar lo señalado por el profesor Alejandro Romero Seguel, “*la legitimación se vincula con la titularidad de la situación controvertida en un juicio y es un presupuesto de fondo de procedencia de la acción; es decir una exigencia cuya falta determina ineludiblemente que no se pueda conceder la petición de tutela judicial solicitada en el proceso. Si no concurre la legitimación activa y pasiva faltará un elemento básico para acceder a la tutela judicial*” (ROMERO SEGUEL, Alejandro. “Curso de Derecho Procesal Civil”, Editorial Jurídica de Chile, 2014. Tomo I, p.101).

De esta forma, la legitimación se presenta, entonces, como un aspecto que debe ser examinado en todo pronunciamiento jurisdiccional de fondo. Al respecto, Chiovenda expone sobre la legitimación que “*Con ella se expresa que para que el juez estime la demanda, no basta que considere existente el derecho, sino que es necesario que considere la identidad de la persona del actor con la persona en cuyo favor está la ley (legitimación activa), y la identidad de la persona del demandado con la persona contra*



**Foja: 1**

*quien se dirige la voluntad de la ley (legitimación pasiva).*" (Chiovenda Giuseppe, "Instituciones de Derecho Procesal Civil", Volumen I, Conceptos fundamentales, la doctrina de las acciones, Cárdenas Editor y Distribuidor, Primera Edición, 1989).

De lo anterior, es posible concluir que la legitimación procesal es un requisito indispensable que cumple un rol integrador entre el derecho sustancial y el procesal, garantizando que las pretensiones deducidas y las defensas planteadas se circunscriban a las personas autorizadas para intervenir en el conflicto conforme al ordenamiento jurídico. Así entonces, la legitimación no es un requisito para el ejercicio de la acción, sino para su admisión en la sentencia, cuestión que debe ser establecida por el juez aun cuando las partes del pleito no hayan entablado entre sus defensas la falta de legitimación activa o pasiva, o lo hicieren extemporáneamente.

**CUADRAGÉSIMO PRIMERO:** Que, en primer lugar nos referiremos a la excepción de falta de legitimación activa opuesta por la demandada en la contestación de la demanda evacuada en la causa C-4057-2020 del 16° Juzgado Civil de Santiago, acumulada a los presentes autos.

En ella, la demandada funda la excepción de falta de legitimación activa de los demandantes doña Aleumi Lee, doña Siyeon Park, don Chanwoong Park y doña Aeyi Kim, para demandar la indemnización de perjuicios, en la subrogación legal contenida en el artículo 534 del Código de Comercio, arguyendo que los perjuicios demandados en autos ya habrían sido resarcidos en virtud de la operación de diversos seguros, siendo así las compañías de seguros los titulares para reclamar la indemnización que pretenden los demandantes.

**CUADRAGÉSIMO SEGUNDO:** Que, la subrogación en que centra su excepción la demandante es de carácter legal, al encontrarse contenida en el artículo 534 del Código de Comercio, el cual es parte del Título VIII "Del contrato de seguro" del Libro II de dicho cuerpo legal; dicho artículo dispone que *"Por el pago de la indemnización, el asegurador se subroga en los derechos y acciones que el asegurado tenga en contra de terceros en razón del siniestro. (...)"*. De la sola lectura del artículo transcrito anteriormente, es posible determinar que para la operación de la subrogación es menester que haya operado el contrato de seguro que vincula al asegurado con la aseguradora y que en raíz de ello se haya realizado el pago de una indemnización al asegurado.

En el caso de autos, en base a los documentos exhibidos por Seguros Generales Suramericana S.A., que se encuentra individualizados en el considerando trigésimo sexto precedente, es posible establecer la existencia de una póliza de seguro que asegura a los ocupantes de vehículos asociados a la plataforma Uber, POL 5701188, el cual considera dentro de sus coberturas tres conceptos: Plan A (muerte accidental), Plan B (incapacidad temporal o permanente) y Plan C.

En el caso de los demandantes doña Aleumi Lee, doña Siyeon Park y don Chanwoong Park, no se ha acompañado prueba suficiente para establecer que, como pasajeros de un vehículo asociado a la plataforma Uber, hayan recibido pago alguno a raíz de dicha póliza, razón por la que se deberá rechazar la excepción en estudio.

Si bien se ha acompañado el documento denominado "Aceptación, finiquito, desistimiento y renuncia de acciones" en el cual don Heetae Lee, padre del fallecido pasajero Jaejun Lee, acepta el pago hecho por la aseguradora en razón del referido seguro asociado a la cobertura del plan A (muerte accidental), dicho documento nada dice respecto al daño moral demandado por doña Aeyi Kim. La madre del pasajero fallecido busca en autos la indemnización del daño moral reflejo causado por el deceso de su hijo, concepto indemnizatorio que no se encuentra dentro de aquellos cubiertos



**Foja: 1**

por la POL 5701188, debiendo asimismo rechazarse la excepción en comento en este punto.

**CUADRAGÉSIMO TERCERO:** Que, en segundo lugar, nos debemos centrar en la alegación de falta de legitimación pasiva opuesta por el demandado frente a ambas demandas de autos. Dicha excepción se funda en que el accidente de tránsito que da origen a la demanda de autos fue causado exclusivamente por un tercero, don José Martínez Muñoz, quien se encontraba conduciendo en contra del sentido correcto del tránsito, provocando la colisión frontal de marras.

**CUADRAGÉSIMO CUARTO:** Que, respecto a la legitimación pasiva, es útil recordar que ella ha sido entendida como aquella cualidad que debe tener el demandado, que se identifica con el hecho de ser la persona que está legitimada para discutir u oponerse a la pretensión hecha valer por el demandante en su contra.

El demandado de autos, la Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A., como su nombre lo indica, es una empresa concesionaria de obras públicas y como tal se encuentra regulada por la Ley de Concesiones de Obras Públicas y su reglamento. Respecto al tema en análisis, dicha ley en su artículo 35 señala que *“El concesionario responderá de los daños, de cualquier naturaleza, que con motivo de la ejecución de la obra o de la explotación de la misma se ocasionaren a terceros, a menos que sean exclusivamente imputables a medidas impuestas por el Ministerio de Obras Públicas, después de haber sido adjudicado el contrato.”*; así, dicha normativa determina que la concesionaria demandada es la persona legitimada para oponerse a las pretensiones de las demandantes de autos en atención a que a ella se le imputan una serie de omisiones a los deberes que la ley impone como concesionaria. Por lo anterior, no queda sino rechazar la excepción en comento.

**CUADRAGÉSIMO QUINTO:** Que, entrando al fondo de autos, a folio 01 los demandantes don Felipe Andrés Pérez Espinosa, don Luis Humberto Espinosa Pinto, doña Elizabeth Adriana Espinosa Campos, don José Agustín Pérez Mellado, doña Sofía Elizabeth Pérez Espinosa, doña Catalina De Lourdes Campos Moraga, y doña Lorena Espinosa Campos, interpusieron en lo principal una acción de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual en contra de Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A., seguida de la acción subsidiaria de indemnización de perjuicios contractual.

Por su parte, en la demanda acumulada a estos autos, los demandantes doña Aleumi Lee, doña Siyeon Park, don Chanwoong Park y doña Aeyi Kim, interpusieron acción de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual en contra de la misma sociedad demandada.

**CUADRAGÉSIMO SEXTO:** Que, es menester tener presente que, según lo expuesto por las partes, el conflicto radica en si le cabe responsabilidad a la demandada por el accidente sufrido por las demandantes el día 07 de febrero de 2018, acaecido aproximadamente a las 04:35 horas, de conformidad a lo indicado tanto por las partes como en los documentos acompañados en autos, particularmente en el informe técnico de Carabineros de Chile, acompañado a folio 58 y del oficio de la 7° Comisaría de Renca, recepcionado a folio 268 y acompañado a folio 328, analizados de forma legal. Los actores de autos afirman la responsabilidad de la concesionaria demandada, imputándole a ésta un actuar negligente y, por tanto, la obligación de reparar los perjuicios, existiendo una relación de causalidad directa entre el accidente ocasionado y los perjuicios sufridos por ellos.

Frente a lo anterior, la demandada sostiene diversas defensas, dos de ellas ya analizadas precedentemente, y las demás configurándose en la excepción de caso fortuito



**Foja: 1**

o fuerza mayor, seguida por la afirmación de no configurarse en autos responsabilidad alguna de la concesionaria demandada sobre los hechos ocurridos, sumado a las defensas de exposición imprudente al daño de los demandantes doña Aleumi Lee, doña Siyeon Park y don Chanwoong Park, y de culpa concurrente del demandante don Felipe Pérez Espinoza, quien manejaba el vehículo placa patente BBPY-10.

**CUADRAGÉSIMO SÉPTIMO:** Que, nuestro ordenamiento jurídico divide la responsabilidad civil en dos, la contractual y la extracontractual. En el caso de marras, se han interpuesto acciones dentro de ambos estatutos de responsabilidad, correspondiendo atenernos primeramente a aquellas interpuestas de forma principal en ambas demandas, la responsabilidad civil extracontractual. En cuanto a la demanda por responsabilidad civil contractual, esta tiene carácter de subsidiaria.

Las demandantes de autos han deducido de forma principal demandas de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual, y sobre ellas es menester tener presente que el artículo 1437 del Código Civil previene que *“Las obligaciones nacen (...) ya a consecuencia de un hecho que ha inferido injuria o daño a otra persona, como en los delitos y cuasidelitos (...)”*, para luego establecer el artículo 2314 del Código Civil que el que ha cometido un delito o cuasidelito que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización; sin perjuicio de la pena que le impongan las leyes por el delito o cuasidelito. A lo anterior se suma que el artículo 2329 del mismo cuerpo legal dispone que *“Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparado por ésta”*.

**CUADRAGÉSIMO OCTAVO:** Que, de lo anterior es posible concluir que, para que se genere la responsabilidad extracontractual, es preciso que concurren determinados presupuestos confluyentes, copulativos y necesarios, los cuales son: a) existencia de un hecho doloso o culposo de una de las partes; b) que ese hecho doloso o culposo ocasione un perjuicio a la otra parte, y c) que entre el hecho doloso o culposo y los perjuicios haya relación de causalidad, esto es, que los daños o perjuicios sean consecuencia directa o inmediata de aquél.

**CUADRAGÉSIMO NOVENO:** Que, el artículo 1698 del Código Civil señala que *“Incumbe probar las obligaciones o su extinción al que alega aquellas o éstas”*, siendo carga probatoria del actor en la actual causa acreditar los hechos de que da cuenta y que fundan la acción ejercida.

**QUINCUAGÉSIMO:** Que, en el caso de autos, se le imputa a la demandada la omisión culpable de no haber adoptado medidas conducentes a prevenir la colisión frontal de los vehículos placa patente RU-8805 y BBPY-10. La actora ejemplifica las medidas posibles a adoptar por la demandada de la siguiente forma: instalar barreras de contención que hubieran evitado la maniobra realizada por el conductor del vehículo que ingreso en contra del tránsito a la autopista; la activación de sistemas de alerta, ya sea en pódicos o por mensajes de voz, alertando el peligro inminente al que estaban expuestos; entre otras.

A lo anterior, suman la infracción a los deberes de cuidado, seguridad y vigilancia que le impone a la demandada la Ley de Concesiones de Obras Públicas y su respectivo reglamento, particularmente en el artículo 62 de este último.

**QUINCUAGÉSIMO PRIMERO:** Que, para poder determinar si la demandada incurrió en la omisión imputada en autos, es imperativo dilucidar primeramente si existen dichas obligaciones de cuidado, seguridad y vigilancia, y cuáles son sus alcances.



**Foja: 1**

En este orden de ideas, es menester hacer presente que el demandado de autos, la Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A., como ya se ha indicado en el considerando cuadragésimo cuarto, es una sociedad concesionaria a la cual resultan aplicables tanto el Decreto N°900, de fecha 18 de Diciembre de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N°164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, como asimismo su Reglamento, contenido en el Decreto N°956 del MOP, de fecha 20 de marzo de 1999.

La Ley de Concesiones de Obras Públicas, en su artículo 23 dispone que *“El régimen jurídico durante la fase de explotación, será el siguiente: 1.- El concesionario deberá conservar las obras, sus accesos, señalización y servicios en condiciones normales de utilización, y 2.- La continuidad de la prestación del servicio le obligará, especialmente, a: a) Facilitarlo en condiciones de absoluta normalidad, suprimiendo las causas que originen molestias, incomodidades, inconvenientes o peligrosidad a los usuarios de las obras, salvo que la adopción de medidas que alteren la normalidad del servicio obedezcan a razones de seguridad o de urgente reparación, y b) Prestarlo ininterrumpidamente, salvo situaciones excepcionales, debidas a caso fortuito o fuerza mayor, cuyos efectos serán calificados por los contratantes, conviniendo las medidas que sean necesarias para lograr la más rápida y eficiente reanudación del servicio. El valor de las obras será acordado entre los contratantes y, a falta de acuerdo, las partes podrán recurrir a un peritaje, que determinará, ajustándose a lo que indiquen las bases de licitación, la calificación, medidas o evaluación, según el caso. Las partes concurrirán al pago del precio según los términos del contrato de concesión.”*

A partir de la norma citada precedentemente, nuestra doctrina ha sostenido que *“se exige al concesionario vial una especial diligencia en el cumplimiento de la obligación de seguridad que tiene respecto de los usuarios”* (Diez Schwerter, José Luis. La responsabilidad civil del concesionario de obras viales y su fundamento en la obligación de seguridad respecto de los usuarios en el derecho chileno, Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, XXXVIII, 1° Semestre, 2012, página 136), continúa señalando que *“aparece entonces que el concesionario deberá cumplir con una esmerada diligencia la obligación de seguridad analizada, habiéndose destacado así que los ‘estrictos términos’ con que la ley ordena la exigencia de normalidad no se limitan a requerir una ‘normalidad común o mera normalidad, sino que, ‘absoluta normalidad’, esto es, en sentido literal, aserción general dicha por la ley en tono de seguridad y magisterio’ lo que implica que las rutas concesionadas han de otorgar al conductor vehicular ‘márgenes de seguridad en términos de absoluta normalidad’, suprimiendo ‘cualquier obstáculo o alteración que impida el desplazamiento seguro de los vehículos’. Inclusive más, en alguna sentencia se ha llegado a sostener la vigencia de una ‘obligación de resultado consistente en prestar servicios en un marco de seguridad para los usuarios’.”*

Por su parte, el Reglamento de la Ley de Concesiones dispone en su artículo 62, respecto de los daños a terceros, que *“1.- La sociedad concesionaria deberá adoptar, durante la concesión, todas las medidas para evitar daños a terceros y al personal que trabaja en la obra. Igualmente deberá tomar todas las precauciones para evitar daños a la propiedad de terceros y al medio ambiente durante la concesión de la obra.”*, agregando que *“2.- La sociedad concesionaria será la única responsable de todo daño, de cualquier naturaleza, que con motivo de la ejecución de la obra y de su explotación se cause a terceros, al personal de la obra, a la propiedad de terceros o al medio ambiente, a menos que el daño sea exclusivamente imputable a medidas impuestas por el MOP después de la publicación del decreto supremo de adjudicación en el Diario Oficial.”*



**Foja: 1**

Respecto de la jurisprudencia, la Corte Suprema ha recogido esta obligación de seguridad general y permanente que se impone al concesionario respecto de los usuarios, en la sentencia de fecha 22 de diciembre de 2022, dictada en autos Rol N°125.512-2020, expresando que *“En otras palabras, la legislación nacional no tipifica todas las medidas o precauciones que están obligados a tomar los concesionarios, sino que les impuso la carga de adoptar todas aquellas que permitan alcanzar como resultado el evitar daños a terceros durante la explotación de la concesión. En este sentido nuestra jurisprudencia ha entendido que las exigencias de normalidad del servicio imponen que las vías deban estar despejadas, libres de toda perturbación y dando estricto cumplimiento a las normas de seguridad (Corte Suprema, por ejemplo Roles N 6370-2009, N 2911-201 y N 16.684-2018)”*.

**QUINCUAGÉSIMO SEGUNDO:** Que, de la lectura del documento denominado “Bases de Licitación Concesión Internacional Sistema Oriente–Poniente”, ponderado de forma legal, acompañado en autos por ambas partes a folios 64, 70, 317 y 324, particularmente del punto 2.5.4 Operación sistema de gestión de tráfico, es posible determinar que el concesionario es responsable de *“operar y mantener el camino en condiciones normales de servicio, de modo de evitar accidentes y responderá ante toda acción legal que los usuarios pudieran entablar en su contra, debido a negligencias cometidas a este respecto.”*; y que para dicho efecto *“debe disponer de sistemas de vigilancia permanente y sistemas de patrullaje que permitan detectar y tomar las medidas de seguridad necesarias en forma oportuna.”*

A mayor abundamiento, en autos se ha acompañado a folios 64, 70, 317 y 324, el documento denominado “Reglamento de servicio de la obra”, el cual, ponderado de conformidad con los artículos 346 N°3 del Código de Procedimiento Civil y 1702 del Código Civil, en su punto 3.2 indica las obligaciones de la sociedad concesionaria, encontrándose entre ellas la obligación de velar por la seguridad de los usuarios, así se dispone que *“La Sociedad Concesionaria está obligada a velar por la seguridad de los Usuarios durante toda su permanencia en el área concesionada, en lo que dice relación con el funcionamiento de medidas tanto a las personas como a los bienes. Esta obligación la realizará con los recursos y elementos dispuestos a lo largo de la concesión que se especifican en las Bases de Licitación y aprobados por el MOP.”*

Correlativamente, dentro de los derechos de los usuarios se considera el derecho a seguridad, indicando que *“El Usuario tiene derecho a exigir los elementos de seguridad, control, supervisión y gestión, además de la infraestructura necesaria para que la obra mantenga su nivel de servicio. El Usuario tiene derecho a exigir los servicios indispensables para que funcionen de modo normal las obras del Contrato, previniendo la congestión vehicular y los riesgos del tránsito así como otras situaciones que perturben el buen servicio, conforme a las normas legales, técnicas y a las establecidas en el presente Reglamento. Además, la Concesionaria deberá entregar la información oportuna que evite riesgos y molestias a los usuarios.”*

**QUINCUAGÉSIMO TERCERO:** Que, de lo indicado en los considerandos precedentes se puede configurar la existencia de la obligación, tanto legal como reglamentaria, de velar por la seguridad de los usuarios de la autopista concesionada de la sociedad demandada, la cual tiene como alcance la supresión de las causas que originen molestias, incomodidades, inconvenientes o peligrosidad a los usuarios de la autopista, sumado al deber de adoptar todas las medidas para evitar daños a terceros y al personal de la obra, debiendo asimismo tomar todas las precauciones para evitar daños a la propiedad de terceros y al medio ambiente durante la concesión de la obra.

De esta forma, ha quedado establecida la obligación de seguridad general y permanente de la demandada respecto de los usuarios de autopistas, la cual, como ya se



**Foja: 1**

ha dicho, impone que las vías deban estar despejadas, libres de toda perturbación y dando estricto cumplimiento a las normas de seguridad.

**QUINCUAGÉSIMO CUARTO:** Que, frente a la omisión imputada a la demandada por las actoras, ésta arguye la no existencia de un hecho ilícito, al haberse ajustado a las exigencias del contrato de concesión del cual es titular, sumado a la no existencia de negligencia de su parte, al haber cumplido diligentemente con sus deberes frente a la acción temeraria de don José Martínez Muñoz.

Frente a estas defensas, es menester analizar la prueba rendida por las partes, particularmente por la demandada para respaldar sus dichos, para determinar si cumplió diligentemente con su deber de seguridad, establecido en el artículo 23 de la Ley de Concesiones respecto de los demandantes de autos.

**QUINCUAGÉSIMO QUINTO:** Que, de la prueba testimonial rendida en autos por la demandada, ponderada de conformidad con los artículos 383 y 384 del Código de Procedimiento Civil, particularmente en base al testimonio entregado a folio 114 por don Daniel Sepúlveda Riquelme, es posible establecer que la demandante tomó conocimiento del vehículo que transitaba en contra del correcto sentido del tránsito aproximadamente a las 04:30 horas, ocho minutos después de que éste ingresara a la autopista concesionada, al ser avistado por dicho patrullero. En dicha declaración, la cual se encuentra reseñada en el considerando vigésimo primero, indica que desde que advirtió la presencia del vehículo en contra del tránsito y el momento en que presencié el accidente, transcurrieron aproximadamente cinco minutos, destacando que en cuanto vio al vehículo dio aviso al Centro de Control de la Autopista y realizó diversas acciones para informar al conductor que se encontraba en contra del correcto sentido del tránsito. Lo anterior es concordante con lo declarado por la misma persona en el documento denominado “Declaración”, acompañado por la demandada a folios 70 y 317, el cual fue reconocido por el testigo al momento de rendir la prueba testimonial, en consideración del artículo 346 N°1 del Código de Procedimiento Civil.

De lo precedente es concordante el testimonio entregado a folio 164 por don Miguel Nicolás Araya Contreras, carabinero que se encontraba realizando labores de segundo patrullaje en la autopista, quien relató que le dijeron que un patrullero había informado de la situación a al Centro de Control de la autopista demandada, lugar desde el cual se informó a la Central de Comunicaciones de Carabineros, quienes llegaron al lugar del accidente una vez sucedido éste.

**QUINCUAGÉSIMO SEXTO:** Que, ilustrativo es al caso el documento acompañado por la demandada a folios 72 y 320, denominado “Informe técnico pericial” emitido por don Leonardo Rojas Muñoz, quien compareció a folio 117 a reconocer la autoría y el contenido de éste, de conformidad con el artículo 346 N°1 del Código de Procedimiento Civil; en él se entrega información pertinente respecto al lugar en que ocurrió la colisión, siendo esta la pista nor-poniente de la autopista Costanera Norte, con tránsito en sentido oriente a poniente, a la altura del kilómetro 23,500, resaltando que la autopista considera segregación de los sentidos de tránsito en toda la extensión de la autopista.

Respecto al desplazamiento del vehículo placa patente única RU-8805, señala que *“el conductor Sr. Martínez se dirigía por la Ruta 68 al poniente, y accedió a la autopista Costanera Norte en forma absolutamente ilegal, realizando una peligrosa maniobra y físicamente difícil de lograr por el diseño de las vías —un giro en U— para introducirse contra el sentido del tránsito por el enlace de salida de la autopista Costanera Norte a la Ruta 68.”*, quedando posicionados sobre la pista de circulación en dirección al poniente, desplazándose en contra del sentido del tránsito; es menester



**Foja: 1**

indicar que el ingreso ocurrió en el kilómetro 34,350, recorriendo así casi 5 kilómetros hasta el momento de ser detectado por el patrullero de la demandada y cerca de 11 kilómetros hasta el lugar del accidente.

**QUINCUAGÉSIMO SÉPTIMO:** Que, por lo indicado en los considerando precedentes, es un hecho probado en autos que el día 07 de febrero de 2018 ocurrió una colisión en la autopista concesionada Costanera Norte, en la cual el vehículo placa patente única RU-8805, que se encontraba transitando en contra del correcto sentido del tránsito por la pista nor-poniente en dirección al oriente, colisionó frontalmente al vehículo placa patente única BBPY-10, el cual transitaba por la tercera pista de la calzada nor-poniente en dirección al sur-poniente, en el correcto sentido del tránsito.

También se ha probado en autos que el vehículo placa patente única RU-8805 ingresó a la autopista a las 04:22 horas y transitó en contra del correcto sentido del tránsito por aproximadamente ocho minutos antes de ser avistado por el patrullero de la demandada, quien luego dio aviso de dicha situación al Centro de Control de la autopista concesionada.

Por su parte, el vehículo placa patente única BBPY-10 ocupado por don Felipe Andrés Pérez Espinosa, como conductor, y por doña Aleumi Lee, doña Siyeon Park, don Chanwoong Park y don Jaejun Lee, como pasajeros, ingresó a la autopista cerca de las 04:28 horas, a través de la entrada denominada Puente Bulnes, transitando por la calzada nor-poniente en dirección hacia el sur-poniente.

Asimismo, se ha probado que luego del aviso realizado por el patrullero aproximadamente a las 04:30 horas, el vehículo patente única RU-8805 alcanzó a transitar aproximadamente cinco minutos hasta la ocurrencia de la colisión frontal con el vehículo placa patente única BBPY-10. Producto de la colisión fallecieron don Jaejun Lee y don José Manuel Martínez Muñoz; los demás ocupantes de los vehículos resultaron con lesiones de diversa gravedad.

De todo lo anteriormente indicado dan cuanta diferentes documentos aparejados a autos, tanto por la demandante como la demandada, siendo meritorio indicar los documentos denominados “Copia de la respuesta de Carabineros de Chile a la Instrucción Particular RUC 1800137605-1 Oficio N°022018/UGA/556503” y “Copia de la respuesta del Jefe de Departamento S.I.A.T. de Carabineros de Chile, a la Instrucción Particular RUC 1800137605-1, Oficio N°022018/UGA/556506”, acompañados a folio 58 por la demandante de autos, y los documentos denominados “Reporte Incidente. Código incidente: 338076”, “Minuta de Accidentes o Incidentes de Importancia Autopista Costanera Norte” y “Minuta de Accidentes o Incidentes de Importancia Autopista Costanera Norte”, acompañados por la demandada a folios 70 y 317, todos ponderados de forma legal.

**QUINCUAGÉSIMO OCTAVO:** Que, dentro de las Bases de Licitación, en relación al proyecto de gestión de tráfico se proyectaron diversas obras de control y gestión de tráfico, entre las cuales se encuentra la proyección de diversas cámaras de video en distintos puntos del traseo de la ruta, las cuales estarían conectadas con la sala de control con monitores fijos; dicha sala de control se encontraría emplazada en el portal Bellavista, dotada del equipamiento y personal calificado para su operación, y operaría durante las 24 horas del día, los 365 días del año.

Por su parte, dentro del “Reglamento de Servicio de la Obra” se indica que la vía de concesión dispone de 124 cámaras de vídeo, conectadas con la sala de control con monitores, desde las que se operan, distribuidas de la forma indicada en dicho documento.



Foja: 1

Asimismo, se consideran en dichos documentos la existencia de señalizaciones variables que deben indicar múltiples situaciones de interés para los usuarios que ocurran en los diferentes tramos de la vía, áreas de atención de emergencias, y citófonos de emergencia.

**QUINCUAGÉSIMO NOVENO:** Que, pese a la implementación por parte de la demandada de las ya mencionadas medidas de gestión de tráfico, tomó conocimiento de la situación del vehículo placa patente única RU-8805 una vez transcurridos ocho minutos desde su ingreso a la autopista, sólo una vez vislumbrado por el patrullero. Consta en el documento denominado “Copia de la respuesta de Carabineros de Chile a la Instrucción Particular RUC 1800137605-1 Oficio N°022018/UGA/556503” la existencia de videograbaciones de las cámaras de la autopista demandada, las cuales ilustran el ingreso del vehículo infractor a la autopista concesionada y su desplazamiento por las vías de la sociedad demandada, más no consta en autos que los funcionarios dispuestos por la sociedad concesionaria para la operación de las cámaras en la sala de control hayan tomado conocimiento de la situación a raíz del monitoreo de éstas, pese al número elevado de ellas y a la obligación de monitoreo constante que recae en la demandada.

Así, la falta de monitoreo constante provocó una situación de riesgo y perturbación a los usuarios de la autopista concesionada, quienes se vieron enfrentados a un riesgo totalmente inesperado dentro de las normales condiciones del servicio, riesgo del cual no fueron advertidos con la premura debida. Esta situación no solo puso en riesgo a los ocupantes del vehículo que sufrió la colisión frontal, sino que a todos aquellos vehículos que se transitaban por la autopista concesionada durante los cerca de 13 minutos en que el vehículo manejado por el don José Martínez se desplazaba en contra del correcto sentido del tránsito antes de encontrar su trágico final.

**SEXAGÉSIMO:** Que, es posible configurar que la sociedad demandada no cumplió oportuna y adecuadamente con su obligación de seguridad de la ruta y de mantenerla en condiciones normales de servicio, dado que no pudo eliminar el obstáculo que impedía el flujo normal del tránsito vehicular y tampoco advertir de dicha situación a los usuarios de la autopista concesionada, de manera que el accidente de autos deriva de la inoportuna operación de las medidas de seguridad y prevención frente a la presencia de un vehículo que circulaba en contra del correcto sentido del tránsito en la ruta concesionada.

Evitar o adoptar resguardos frente al ingreso y tránsito de un vehículo en contra del correcto sentido del tránsito es una cuestión que le corresponde a la demandada en razón de la naturaleza de su actividad, regulada por normativa especial destinada a satisfacer una necesidad en el uso de la vía, que busca evitar circunstancias de peligrosidad para los usuarios, y lo ocurrido claramente constituye una infracción a la obligación contenida en el artículo 23 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.

**SEXAGÉSIMO PRIMERO:** Que, en este mismo orden de ideas, serán desestimadas las alegaciones de caso fortuito o fuerza mayor, de exposición imprudente al riesgo de los demandantes y de culpa concurrente, opuestas por la demandada al contestar las demandas de autos.

Respecto a la primera de ellas, la prueba rendida en autos no es suficiente para acreditar los requisitos de imprevisibilidad e irresistibilidad necesarios para la configuración de la fuerza mayor, como asimismo, atendido lo antirreglamentario del comportamiento del vehículo que manejaba en contra del correcto sentido del tránsito y la obligación de seguridad que pesa sobre la demandada, esta situación debió ser percibida y manejada con premura, lo que no sucedió.



**Foja: 1**

En cuanto a la afirmación de exposición imprudente al daño, circunstancia que de conformidad al artículo 2330 del Código Civil permite la reducción del monto de la indemnización, la demandada requiere de los demandantes una acción que va más allá del actuar prudente esperado de un turista que visita un país extranjero con una lengua distinta a la suya. No es dable exigir de ellos una conducta de verificación del tipo de licencia de conducir que poseía el conductor del vehículo que operaba bajo un modelo de servicio que funciona de forma abierta y constante en nuestro país, especialmente cuando dicho control recae en el personal policial y no en los usuarios del servicio.

Finalmente, respecto de la imputación de culpa concurrente del demandante don Felipe Pérez Espinosa, conductor del vehículo accidentado, también será rechazada, en cuanto se le exige una conducta que obvia las máximas de la experiencia y el uso bajo condiciones normales de una autopista; exigir al conductor que prevea la presencia de un vehículo en contra del correcto sentido del tránsito cuando no ha sido informado de dicho riesgo en la ruta por la demandada, es excesivo. A mayor abundamiento, consta en autos a folio 458 el resultado del examen de alcoholemia realizado al conductor en la Clínica Santa María, el cual fue negativo.

Sin perjuicio de su rechazo, esta magistratura debe indicar que los argumentos blandidos por la demandada son completamente impertinentes y hieren la discusión jurídica, en cuanto son ajenas a las máximas de la experiencia las conductas que la demandada exige a las demandantes en su contestación. Es absolutamente reprochable que la demandada impute la responsabilidad de los daños sufridos por los ocupantes del vehículo y el fallecimiento de don Jaejun Lee a la conducta de los pasajeros y el conductor del vehículo en cuanto el accidente se produjo por el incumplimiento de la demandada de su obligación de seguridad. Por otra parte, al interponerse en subsidio de las defensas rechazadas en los considerandos procedentes, pareciera que la actitud procesal de la litigante es blandir cualquier defensa que sea necesaria, inclusive una ofensiva como la señalada, para evadir su responsabilidad, por lo cual se han de desestimar tales argumentos.

**SEXAGÉSIMO SEGUNDO:** Que, en cuanto a la existencia de daños o perjuicios ocasionados por la omisión dolosa o culposa de la demandada, como ha sido indicado en el considerando quincuagésimo séptimo precedente, los ocupantes de ambos vehículos involucrados en el accidente materia de autos sufrieron daños de diversa gravedad, asimismo, ambos vehículos sufrieron daños atendida la intensidad de la colisión.

**SEXAGÉSIMO TERCERO:** Que, es menester adentrarse en el análisis de los daños que han sido demandados en autos, de forma particular, por cada uno de los demandantes.

En primer lugar, comparecieron en autos don Felipe Andrés Pérez Espinosa, don Luis Humberto Espinosa Pinto, doña Elizabeth Adriana Espinosa Campos, don José Agustín Pérez Mellado, doña Sofía Elizabeth Pérez Espinosa, doña Catalina De Lourdes Campos Moraga, y doña Lorena Espinosa Campos, quienes dividen los daños demandados en dos categorías. En relación con los daños patrimoniales, solicitan la indemnización del daño emergente, daño emergente futuro y lucro cesante; en cuanto a los daños extrapatrimoniales, solicitan la indemnización del daño moral sufrido tanto por don Felipe Andrés Pérez Espinosa como por su grupo familiar.

En segundo lugar, los demandantes doña Aleumi Lee, doña Siyeon Park, doña Aeyi Kim, y don Chanwoong Park, demandan la indemnización del daño moral sufrido a consecuencia del accidente materia de autos.



Foja: 1

**SEXAGÉSIMO CUARTO:** Que, adentrándonos en las indemnizaciones solicitadas en la primera de las demandas de autos, es menester señalar que la prueba rendida en autos, particularmente los oficios emanados por Carabineros de Chile, permiten determinar que, como consecuencia inmediata del accidente, el conductor del vehículo placa patente única BBPY-10 don Felipe Pérez Espinosa resultó con lesiones de carácter gravísimo; y que, a consecuencia de dichas lesiones, el demandante debió ser sometido a diversas operaciones y tratamientos, quedando eventualmente parapléjico, como consta en los diversos documentos acompañados por la demandante a folios 50 y 62, particularmente los dictámenes de invalidez y los informes médicos allí aparejados.

Así, don Felipe Pérez Espinosa primeramente estuvo hospitalizado en la Clínica Santa María desde el día 07 de febrero de 2018 hasta el 15 de marzo del mismo año, según consta del relato de los actores y del documento denominado “Epicrisis de Clínica Santa María”; lo anterior fue informado por la misma clínica mediante oficio que rola a folio 151, custodiado bajo el N°7404-2019.

Posteriormente, el día 11 de abril de 2018 ingresó a la Clínica Red Salud Santiago, lugar en el que permaneció hasta el día 31 de agosto de 2018; consta en el documento denominado “Epicrisis de Servicio SP Sur Hospital Médico Quirúrgico” que su previsión al momento del ingreso era “Teletón”. El diagnóstico de ingreso y de egreso en dicho recinto clínico es “compresión medular, no especificada”. Lo anterior es respaldado en la “Ficha Clínica” aparejada por la Clínica Red Salud Santiago en el oficio de folio 136, en la cual constan, además, intervenciones quirúrgicas posteriores a la fecha de interposición de la demanda de autos.

Consta en el oficio remitido por el Instituto Fundación Teletón, custodiado bajo el N°7303-2019, que a la fecha de emisión de dicha información don Felipe Pérez Espinosa es paciente de dicha institución, habiendo ingresado el día 28 de marzo de 2018.

**SEXAGÉSIMO QUINTO:** Que, fue exhibido en audiencia de fecha 12 de diciembre de 2019, a folio 224, el documento denominado “Aceptación, finiquito y renuncia de acciones” por el tercero Seguros Generales Sudamericana S.A., a solicitud de la demandada; en dicho documento se estipula que don Felipe Pérez Espinosa, en su calidad de conductor del vehículo placa patente única BBPY-10, se vio involucrado en un incidente mientras conducía en la Autopista Costanera Norte. Seguidamente se indica que los gastos asociados al Plan B, Incapacidad y al Plan C, Reembolso de Gastos médicos, de la Póliza de Accidentes Personales Código POL 320131851, igualmente exhibida en autos y digitalizada a folio 234 de autos, corresponden a la suma de US\$50.000, de los cuales US\$42.886,39 ya se encontraban pagados a la fecha de dicho documento por la Aseguradora con cargo a las Coberturas de Plan B y C de la referida póliza, y el monto ascendente a US\$7.113,61, correspondiente al remanente de la Cobertura C, fue abonado mediante transferencia electrónica a la cuenta indicada en dicho instrumento en ese momento; dejan constancia que dicho monto corresponde al límite total de las coberturas Plan B, Incapacidad y al Plan C, Reembolso de Gastos médicos.

De lo anterior se puede desprender que el demandante don Felipe Pérez Espinosa ya fue indemnizado por aplicación del seguro personal POL 320131851 en su condición de ocupante de vehículo asociado a la plataforma Uber por el uso de la aplicación Uber socio. **Por tanto, no corresponde a esta magistratura acceder a los montos solicitados por la actora en razón de daño emergente, daño emergente futuro y lucro cesante, al ya haber sido indemnizados en razón del seguro referido.**



Foja: 1

En cuanto a lo demandado por daño moral, dicho concepto indemnizatorio que no se encuentra dentro de aquellos cubiertos por la POL 320131851, razón por la que será analizada la solicitud de las actoras a continuación.

**SEXAGÉSIMO SEXTO:** Que, la doctrina nacional entiende el daño moral como *“dolor, pesar o molestia que sufre una persona en su sensibilidad física o en sus sentimientos, creencias o afectos”* (Alessandri Rodríguez, Arturo, De la responsabilidad extracontractual en el Derecho Civil Chileno, p. 220).

Como se ha señalado, las demandantes además de solicitar la reparación de los daños materiales, solicitaron indemnización de daño moral sufrido; de esta forma, don Felipe Andrés Pérez Espinosa demanda la indemnización del daño moral sufrido a consecuencia directa de los hechos de autos, y don Luis Humberto Espinosa Pinto, doña Elizabeth Adriana Espinosa Campos, don José Agustín Pérez Mellado, doña Sofía Elizabeth Pérez Espinosa, doña Catalina De Lourdes Campos Moraga y doña Lorena Espinosa Campos, arguyen que, como miembros del núcleo familiar más cercano del conductor, han sufrido daño moral por rebote que debe ser indemnizado. El primero de los demandantes solicita el monto de \$300.000.000, los demás, la suma de \$200.000.000 por cada uno de ellos.

**SEXAGÉSIMO SÉPTIMO:** Que, como se acreditó en el considerando sexagésimo cuarto precedente, don Felipe Andrés Pérez Espinosa resultó con lesiones gravísimas producto del accidente vehicular en el cual se vio involucrado, las cuales necesitaron de diversas cirugías, provocándole un estado de paraplejía en la actualidad, viéndose así impedido de desarrollar su vida en las mismas condiciones que antes de la ocurrencia del hecho materia de autos.

A esto se debe sumar lo señalado por los testigos de la demandante a folios 67 y 76, reseñado en el considerando décimo sexto, quienes son contestes en que el estado de invalidez en que se encuentra el demandante lo ha limitado y ha modificado completamente sus planes de vida; igualmente exponen que el demandante se vio sumido en un estado depresivo a causa de los cambios que han afectado su vida desde el accidente, la dificultad de moverse de manera independiente y de trabajar en algo relacionado a sus estudios, además de las deudas en que ha incurrido a raíz de las cirugías y hospitalizaciones.

Lo anterior se ve reflejado en el peritaje psicológico de folio 255, reseñado en el considerando décimo séptimo y analizado bajo las reglas de la sana crítica; en él, la perito señala que el demandante presenta una serie de signos compatibles con un cuadro depresivo mayor, surgido de manera reactiva a su condición física y las consecuencias familiares, relacionales, sentimentales y funcionales de dicha situación.

A mayor abundamiento, los oficios recibidos de las distintas instituciones clínicas en que se encontró hospitalizado refieren un deterioro en el estado anímico del demandante relacionado con su nueva imagen corporal, las limitaciones y dependencias que conlleva su estado actual, entre otras razones.

**SEXAGÉSIMO OCTAVO:** Que, respecto de la indemnización por el daño moral por rebote solicitada por don Luis Humberto Espinosa Pinto, doña Elizabeth Adriana Espinosa Campos, don José Agustín Pérez Mellado, doña Sofía Elizabeth Pérez Espinosa, doña Catalina De Lourdes Campos Moraga y doña Lorena Espinosa Campos, es menester indicar que la doctrina reconoce que, en situaciones de responsabilidad civil, surgen víctimas directas y víctimas indirectas o por repercusión o rebote, quienes reciben un detrimento no directo en sus bienes o persona, sino que las consecuencias del perjuicio a una víctima inicial, por ocurrencia de un hecho ilícito, existiendo tanto un criterio restrictivo sobre las personas que pueden demandar por ésta y uno más amplio,



**Foja: 1**

por el cual se entiende improcedente limitar a priori el derecho a demandar dicho tipo de daño.

A juicio de lo fallado por la jurisprudencia nacional, nuestra legislación no distingue la calidad de víctima directa o indirecta en la responsabilidad extracontractual, de manera que el éxito de dicha acción dependerá de la suficiencia probatoria que permita demostrar la existencia de causalidad entre la conducta ilícita y el perjuicio que se reclama, siendo indiferente el vínculo que ostente la víctima por repercusión de la inicial, sin perjuicio de que el grado de parentesco pueda considerarse para efectos de determinar el quantum de la indemnización. De esta forma, para poder determinar la procedencia de la indemnización alegada por las demandantes ya indicadas, debemos estarnos a las pruebas rendidas y aparejadas en auto por las actoras.

**SEXAGÉSIMO NOVENO:** Que, de la prueba rendida en autos, particularmente de lo indicado en el informe pericial de folio 255, analizado de conformidad con las reglas de la sana crítica, sumado a los testimonios entregados a folios 67 y 76, ponderados de forma legal, es posible determinar que el cuidado de don Felipe Pérez Espinosa desde la fecha del accidente ha recaído en su madre, doña Elizabeth Espinosa Campos, quien cuenta con la asistencia de don Luis Espinosa Pinto, abuelo materno de don Felipe; dichas relaciones de parentesco se encuentran probadas en virtud de los certificados de nacimientos acompañados a folio 01.

Así, del relato de las actoras, sumado a las pruebas de autos es posible determinar que son aquellas personas quienes se han visto mayormente afectados a consecuencia del accidente sufrido por don Felipe Pérez Espinosa, debiendo modificar sus actividades y prioridades para entregarle el cuidado y compañía necesario, viendo así afectadas sus relaciones familiares, de pareja y de amistad, lo que ha provocado un desgaste psicológico en ambos. Adicionalmente, se han visto afectados físicamente por el desgaste que implica ayudar a desplazarse y levantarse a don Felipe.

El peritaje realizado determinó la presencia de alteraciones del ánimo tanto en doña Elizabeth Espinosa Campos, don Luis Espinosa Pinto, doña Catalina Campos Moraga, doña Lorena Espinosa Campos, las que varían entre trastornos depresivos y ansiosos. Respecto de don José Pérez Mellado y doña Sofía Pérez Espinosa, en el informe pericial se indica que no presentan síntomas emocionales o funcionales de relevancia asociados al accidente en que se vio envuelto don Felipe Pérez Espinosa, hijo y hermano, respectivamente.

**SEPTUAGÉSIMO:** Que, a su respecto, los demandantes doña Aleumi Lee, doña Siyeon Park, don Chanwoong Park y doña Aeyi Kim, solicitan la indemnización del daño moral sufrido a consecuencia del accidente materia de autos. Los tres primeros demandan en base al daño moral sufrido a consecuencia directa de los hechos materia de marras; por su parte, doña Aeyi Kim actúa en base al daño moral por rebote sufrido a consecuencia del fallecimiento de su hijo, don Jaejun Lee. Cada uno de los demandantes solicita el monto indemnizatorio de \$300.000.000.

**SEPTUAGÉSIMO PRIMERO:** Que, de la prueba rendida en autos, particularmente de los oficios recibidos de Carabineros de Chile, es posible determinar que doña Aleumi Lee, don Chanwoong Park, doña Siyeon Park y don Jaejun Lee se encontraban al interior del vehículo placa patente única BBPY-10, luego de solicitar un vehículo por medio de la aplicación Uber con la intención de trasladarse hacia el aeropuerto de Santiago, trayecto en el cual se vieron envueltos en la colisión frontal materia de autos.

Como consecuencia directa del accidente ocurrido el día 07 de febrero de 2018 don Jaejun Lee, quien viajaba en el asiento del copiloto del vehículo, falleció a causa del



**Foja: 1**

impacto, siendo trasladado desde el lugar del accidente por el Servicio Médico Legal, institución que determinó la causa de muerte como politraumatismo, lo cual consta en el oficio recibido a folio 510.

Respecto a lo demás pasajeros de dicho vehículo, como se ha indicado en el presente fallo, sufrieron de lesiones de diversa intensidad; así, doña Aleumi Lee fue trasladada a la Clínica Dávila y luego a la Clínica Bicentenario; consta en el oficio emitido por la Clínica Bicentenario que, al menos, permaneció hospitalizada en dicho recinto por 17 días, hasta el 23 de febrero de 2018.

Por su parte, don Chanwoong Park fue trasladado inicialmente al Hospital San Juan de Dios y posteriormente a la Clínica Bicentenario, lugar donde fue diagnosticado con una luxación de cadera y posteriormente dado de alta, luego de al menos seis días de hospitalización, con indicación de realizar control con especialista en su país de origen.

En cuanto a doña Siyeon Park, resultó con lesiones de carácter gravísimas, siendo trasladada inicialmente al Hospital San Juan de Dios y luego derivada a la Clínica Bicentenario, lugar en donde fue intervenida quirúrgicamente a razón del diagnóstico de aplastamiento que afectó su cabeza y cuello, y se mantuvo hospitalizada por 26 días, siendo dada de alta el día 04 de marzo de 2018.

De todo lo anterior dan cuenta los oficios recibidos a folios 378, 383 y 388, documentos ponderados de forma legal.

**SEPTUAGÉSIMO SEGUNDO:** Que, como se acreditó en el considerando precedente, los demandantes doña Aleumi Lee, don Chanwoong Park y doña Siyeon Park resultaron con lesiones de diversa gravedad producto del accidente vehicular en que se vieron involucrados, lesiones que requirieron de hospitalización e intervenciones médicas, consultas con diversos especialistas, kinesiólogos, terapeutas ocupacionales, entre otros, las cuales debieron ser tratadas tanto en nuestro país como en su país de origen.

Debido a la nacionalidad e idioma de los demandantes, se vieron en una situación complicada para comunicarse con los profesionales de la salud, debiendo contar con la presencia de traductores que permitieran informarles de sus avances durante su estadía en nuestro país.

Es pertinente presumir que a consecuencia de los hechos vividos durante el último día de su estadía planeada en nuestro país, se vieron afectados su planes a futuro, partiendo con la abrupta y violenta forma en que se vio truncado el retorno a su país de origen en los términos planeados, sumado a la pérdida de un compañero de viaje producto del accidente de autos.

Asimismo, mediante la prueba documental aparejada a folio 323, analizada de forma legal, se puede desprender que los demandantes presentan síndrome de estrés post traumático a consecuencia del accidente sufrido, sumado a la necesidad de continuación de tratamientos en Corea y la posibilidad de requerir nuevas intervenciones quirúrgicas, particularmente en el caso de doña Siyeon Park.

**SEPTUAGÉSIMO TERCERO:** Que, respecto de la indemnización por el daño moral por rebote solicitada por doña Aeyi Kim, fundada en el dolor sufrido a consecuencia de la muerte de su hijo, don Jaejun Lee, quien se trasladaba como pasajero en el vehículo placa patente única BBPY-10 al momento de la colisión frontal, es menester estar a lo indicado respecto a este tipo de indemnización a folio sexagésimo octavo.

Es así pertinente reiterar que ha quedado probado en autos que don Jaejun Lee, ciudadano coreano, de 17 años de edad, falleció producto de la colisión frontal ocurrida



**Foja: 1**

el día 07 de febrero de 2018 en la autopista concesionada Costanera Norte, mientras se trasladaba en un vehículo Uber al aeropuerto de Santiago para regresar a su país de origen. A folio 03 de la causa C-4057-2020 seguida ante el 16° Juzgado Civil de Santiago, acumulada a estos autos, se acompañó el documento denominado “Protocolización certificado de nacimiento, pasaporte, certificado de defunción y certificado de cédula de identidad” en el cual consta que doña Aeyi Kim es la madre de don Jaejun Lee, nacido el día 10 de septiembre de 1995 y fallecido el día 07 de febrero de 2018.

Es dable presumir que la muerte de un hijo causa un daño irreparable a sus progenitores, razón por la que debe ser indemnizado el daño moral causado a la demandante, madre del joven fallecido.

**SEPTUAGÉSIMO CUARTO:** Que, como ha sido establecido por la Il. Corte de Apelaciones de Santiago, es conocida la dificultad que existe para determinar en forma cuantitativa y económica la compensación del daño moral. Sin embargo, ante la necesidad de efectuar su valoración, se debe acudir a parámetros que puedan servir como criterios orientadores para esos fines, inspirados en consideraciones de prudencia, equidad y experiencia. De igual manera, ha de propenderse a la consideración de datos objetivos, es decir, los hechos probados de la causal, la naturaleza del daño y la búsqueda de algún grado de proporcionalidad entre la entidad del daño y la suma a indemnizar.

**SEPTUAGÉSIMO QUINTO:** Que, entrando a la excepción perentoria opuesta por la demandada, ésta ha negado la existencia de relación de causalidad entre los hechos y el eventual daño sufrido por los demandantes y demandado en autos. Afirma la demandada que no existe relación de causalidad entre el supuesto hecho ilícito de Costanera Norte y el accidente vehicular de autos, ya que éste se habría producido exclusivamente por la acción temeraria y riesgosa del Sr. Martínez Muñoz.

Sobre esto ha de decirse que, de haberse cumplido oportunamente con la obligación de seguridad de la ruta, tomando conocimiento de la presencia del vehículo con anterioridad al avistamiento del patrullero, alertando a los usuarios que se encontraban transitando por la autopista concesionada del riesgo existente o eliminando dicho riesgo, el vehículo en que transitaban los demandantes habría podido proseguir la marcha, no habiendo sido impactado frontalmente por el vehículo infractor. Por consiguiente, pareciese que la concurrencia del incumplimiento de la demandada sí determinó el nexo causal de los hechos y el daño provocado.

**SEPTUAGÉSIMO SEXTO:** Que, habiéndose acreditado los requisitos de la acción de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual, se acogerán ambas demandas de autos.

**SEPTUAGÉSIMO SÉPTIMO:** Que, en consideración de lo señalado en los considerandos precedentes, habiéndose acreditado en autos por los demandantes don Felipe Andrés Pérez Espinosa, doña Aleumi Lee, don Chanwoong Park y doña Siyeon Park que, como consecuencia de la omisión culposa de la demandada, resultaron con daños que pueden ser atribuibles en su génesis al accidente vehicular ocurrido en la autopista concesionada de la sociedad demandada, no habiendo ocurrido hecho diverso alguno que los generara.

Así, a partir del establecimiento de las lesiones sufridas, resulta impropio desestimar la acreditación del daño moral reclamado, pues es de evidente normalidad colegir de los referidos hechos, la existencia del dolor y sufrimiento físico y psicológico, motivo por el cual se puede dar por acreditada la existencia del daño moral cuyo



Foja: 1

quantum se apreciará prudencialmente en la suma de \$300.000.000 para cada uno de los mencionados demandantes.

**SEPTUAGÉSIMO OCTAVO:** Que, en cuanto a los demandantes de indemnización por daño moral por rebote, atendido lo razonado en los considerandos sexagésimo octavo, sexagésimo noveno y septuagésimo segundo, habiéndose acreditado los daños allí indicados se apreciarán prudencialmente las indemnizaciones teniendo en consideración las afectaciones sufridas y el nivel de parentesco de cada uno de los demandantes con las víctimas directas del accidente materia de autos.

Por lo anterior, respecto al daño moral por rebote de los familiares de don Felipe Pérez Espinosa, se determinará el quantum indemnizatorio de los daños sufridos por doña Elizabeth Espinosa Campos, madre y cuidadora, en la suma de \$150.000.000; don José Pérez Mellado, padre, en la suma de \$75.000.000; doña Sofía Pérez Espinosa, hermana, en la suma de \$50.000.000; don Luis Espinosa Pinto, abuelo materno, en la suma de \$50.000.000; doña Catalina Campos Moraga, abuela materna, en la suma de \$50.000.000; doña Lorena Espinosa Campos, tía materna, en la suma de \$20.000.000.

En cuanto al daño moral sufrido por doña Aeyi Kim a consecuencia de la muerte de su hijo, don Jaejun Lee, se determinará el quantum indemnizatorio en la suma de \$200.000.000.

**SEPTUAGÉSIMO NOVENO:** Que, los montos indemnizatorios indicados en los considerandos precedentes deberán ser reajustados desde la fecha en que la sentencia se encuentre firme y ejecutoriada hasta su pago efectivo según la variación de Índice de Precios al Consumidor (IPC), debiendo agregarse a tales sumas de dinero los intereses corrientes devengados para operaciones no reajustables de dinero en las mismas fechas dichas respecto de los reajustes.

**OCTAGÉSIMO:** Que, habiéndose acogido la demanda interpuesta a lo principal de la presentación de folio 01 de autos, se omitirá pronunciamiento respecto de la demanda subsidiaria contenida en dicha presentación.

**OCTAGÉSIMO PRIMERO:** Que, las demás pruebas allegadas y rendidas en el proceso, en nada alteran o modifica las conclusiones a las que se ha arribado.

**OCTAGÉSIMO SEGUNDO:** Que no habiendo resultado las actoras totalmente vencedoras, se ordena que cada parte soporte sus costas.

Por estas consideraciones y visto lo dispuesto en los artículos 1437, 1698 y siguientes, 2314 y siguientes, y demás pertinentes del Código Civil; artículos 144, 160, 170, 254, 341 y siguientes, 428 y 433 del Código de Procedimiento Civil; artículo 534 del Código de Comercio, Ley de Concesiones de obras públicas (Decreto N°900 MOP, de 1996) y Reglamento de Concesiones (D.S. MOP N°956 de 1997),

**SE DECLARA:**

**En cuanto a las tachas**

- I. Que se rechazan las tachas deducidas por la demandada a folios 67 y 76, respecto de los testigos don Adolfo Joaquín García Aliaga y doña Paola Clementina Parra González, con costas.
- II. Que se rechaza la tacha deducida por la demandante a folio 122, respecto del testigo don Nelson Fernando Noriel Molina Gajardo, con costas.

**En cuanto a la objeción documental**



Foja: 1

- I. Que se rechaza la objeción documental deducida por la demandada a folio 385, con costas.

**En cuanto a los autos rol C-19495-2018 seguidos ante este Tribunal**

- I. Que se acoge parcialmente la demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual opuesta a lo principal de la presentación de folio 01, y en consecuencia se condena a la demandada Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A. a pagar a las demandantes las siguientes sumas por concepto de daño moral, con reajustes e intereses conforme a lo resuelto en el considerando septuagésimo noveno:
  - a. A don Felipe Pérez Espinosa, la suma de \$300.000.000.
  - b. A doña Elizabeth Espinosa Campos, la suma de \$150.000.000.
  - c. A don José Pérez Mellado, la suma de \$75.000.000.
  - d. A doña Sofía Pérez Espinosa, la suma de \$50.000.000.
  - e. A don Luis Espinosa Pinto, la suma de \$50.000.000.
  - f. A doña Catalina Campos Moraga, la suma de \$50.000.000.
  - g. A doña Lorena Espinosa Campos, la suma de \$25.000.000.
- II. Que se omite pronunciamiento respecto de la demanda subsidiaria de indemnización de perjuicios por responsabilidad contractual.
- III. Que no resultando totalmente vencida la demandada, cada parte pagará sus costas.

**En cuanto a los autos acumulados rol C-4057-2020 del 16° Juzgado Civil de Santiago**

- I. Que se acoge parcialmente la demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual opuesta en la presentación de folio 01, y en consecuencia se condena a la demandada Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A. a pagar a las demandantes las siguientes sumas por concepto de daño moral, con reajustes e intereses conforme a lo resuelto en el considerando septuagésimo noveno:
  - a. A doña Aleumi Lee, la suma de \$300.000.000.
  - b. A don Chanwoong Park, la suma de \$300.000.000.
  - c. A doña Siyeon Park, la suma de \$300.000.000.
  - d. A doña Aeyi Kim, la suma de \$200.000.000.
- II. Que no resultando totalmente vencida la demandada, cada parte pagará sus costas.

Regístrese.-

**ROL N° C-19495-2018.**

**PRONUNCIADA POR DOÑA JACQUELINE IVETTE BENQUIS MONARES, JUEZ TITULAR DE ESTE DÉCIMO NOVENO JUZGADO CIVIL DE SANTIAGO.**



Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en <http://verificadoc.pjud.cl>

Código: PUXZXZHTWNX

C-19495-2018

Foja: 1

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



Este documento tiene firma electrónica  
y su original puede ser validado en  
<http://verificadoc.pjud.cl>

Código: PUXZXZHTWNX