

«RIT»

Foja: 1

FOJA: 159 .- .-

NOMENCLATURA : 1. [40]Sentencia
JUZGADO : 1º Juzgado Civil de Puerto Montt
CAUSA ROL : C-2028-2018
CARATULADO : TRANSPORTES COMETA S.A/SALAZAR

Puerto Montt, a treinta de diciembre de dos mil veinte.

VISTOS:

En **folio 1**, con fecha 16 de abril de 2018, comparece **DAGOBERTO PAREDES MALDONADO**, Abogado, en representación convencional de **TRANSPORTES COMETA S.A** empresa del giro de su denominación, RUT. 95.896.000-K, representada legalmente por don **LUIS PEDRO FARÍAS QUEVEDO**, empresario, todos domiciliados en calle San Borja 235, Estación Central, Santiago, y para estos efectos en Avenida Diego Portales N° 1001, oficina 30, Puerto Montt, e interpone demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual en contra de **AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA**, empresa del giro de su denominación, RUT N° 76.252.386-8, representada legalmente por don **GERARDO BOHELE CARRERA**, cuya profesión u oficio ignoro, cédula de identidad N° 8.477.281-K, ambos domiciliados en Génesis N° 128, Puerto Montt, en su calidad de propietario del bus placa patente FLHP-17 y solidariamente en contra de don **EDUARDO ENRIQUE SALAZAR ZAMORA**, conductor, cédula de identidad N° 4.649.759-7, domiciliado en Quintanilla N° 963, Puerto Varas, en calidad de conductor del bus, con el objeto de que sea condenado a indemnizar los perjuicios, de conformidad a los siguientes antecedentes de hecho y de derecho:

Señala que el día 14 de Marzo de 2015, Juan Vargas Vidal conducía el bus marca Volvo, placa patente CFWC-23 de propiedad de TRANSPORTES COMETA S.A. por la ruta Cinco Sur en dirección Sur a Norte con destino a Santiago, con pasajeros a bordo, y el resto de su tripulación, el conductor Patricio Parada Martínez y el auxiliar Guido Padilla Canales; en esas circunstancias, a la altura del kilómetro 743 de la ruta 5 sur, el bus tuvo que detenerse y estacionarse en la berma debido a un desperfecto mecánico.. El proceso de detención y estacionamiento del bus, que fue debidamente señalado, duró aproximadamente 20 minutos, hasta que finalmente los pasajeros pudieron ser transbordados a otros buses. Luego de ello, siendo aproximadamente las 02:20 horas, y encontrándose



«RIT»

Foja: 1

el bus aún en la berma, fue impactado violentamente en la parte posterior por el bus placa patente FLHP-17 de propiedad de la empresa AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA, explotado comercialmente bajo el nombre de ETM, conducido por EDUARDO ENRIQUE SALAZAR ZAMORA, quien lo hacía en la misma dirección, por la primera pista de circulación, y desatendió la conducción del bus a su cargo, a raíz de lo cual desvió su desplazamiento en dirección a la derecha, esto es, a la berma e ingresando a ésta, en donde se encontraba estacionado el bus de su representada, impactándolo en la parte posterior como se señaló, y arrastrándolo por varios metros, todo lo cual consta en carpeta investigativa. A raíz de dicho accidente falleció en el lugar un pasajero del bus placa patente FLHP-17 y posteriormente debido a la gravedad de las lesiones, falleció en el hospital el segundo conductor del bus y el resto de los pasajeros del mismo bus resultaron con lesiones de diversa índole. Por su parte, los conductores y el auxiliar del bus de su representada resultaron también con lesiones.

Los hechos relatados dieron origen a una investigación penal por “Cuasidelito de homicidio, cuasidelito de lesiones graves gravísimas y cuasidelito de lesiones menos graves”, seguida por la Fiscalía Local de Loncoche bajo el RUC N° 1500253605-3 y posteriormente formalizada ante el Juzgado de Garantía de Loncoche bajo el RIT. N° 261-2015. Se le imputó y se formalizó al conductor don EDUARDO ENRIQUE SALAZAR ZAMORA su calidad de autor del referido cuasidelito en grado de consumado.

Acto seguido en cuanto a la causa basal del accidente relata que el accidente relatado posee como causa basal el actuar negligente del conductor del Bus placa patente FLHP-17, quien debido a que se encontraba en condiciones físicas y psíquicas deficientes, producto del cansancio y del sueño o fatiga, desatendió la conducción del bus, desviando su trayectoria e impactando al bus de su representada.

Dicha aseveración es reafirmada, entre otros antecedentes, por los siguientes documentos:

1. El parte policial N° 00014 consignó que la causa basal del accidente fue la siguiente: “El participante conductor del bus ETM, debido a que conduce en condiciones físicas y psíquicas deficientes producto del sueño, cansancio o fatiga, desatiende la conducción por un breve espacio de tiempo, desviando su trayectoria hacia la derecha, chocando con el bus de los Conquistadores”.

2. A su vez, el informe técnico reservado (INFORME SIAT) N° 54-A-2015 emanado de la Prefectura de Cautín N° 22 de la Sub Comisaría de Tenencias y Carreteras Cautín reafirma lo anterior al señalar que la causa basal del accidente se debió a que “El participante (1) (Eduardo Enrique Salazar Zamora) debido a



«RIT»

Foja: 1

que conduce el móvil en condiciones físicas deficientes producto del sueño, cansancio o fatiga, desatiende por breves instantes la conducción, a raíz de lo cual desvía su desplazamiento hacia la derecha, ingresando con parte de su estructura a la berma y chocando al móvil 2 (Bus patente CFWC-23)".

3. Finalmente el propio conductor EDUARDO ENRIQUE SALAZAR ZAMORA, declaró en el mismo sentido y expuso: "Que el día de hoy siendo las 02:45 horas aproximadamente en circunstancias que conducía el bus de la empresa ETM en dirección Puerto Montt a Talcahuano y con anterioridad habíamos hecho el reemplazo con el otro chofer de la máquina, en fracciones de segundo realicé un pestañón, siendo probablemente que me haya quedado dormido cuando veo que había otro bus que estaba estacionado, e intenté esquivarlo realizando una maniobra evasiva y accioné el sistema de frenos, pero lo choqué".

En cuanto a los daños relata que, como consecuencia del accidente, la magnitud del mismo y la violencia del impacto, el bus de su representada sufrió daños materiales estructurales de gran consideración, entre los cuales pueden mencionarse a modo ejemplar los siguientes:

A.- Daños en la estructura externa del bus, en su parte frontal, costado derecho, parte trasera, costado izquierdo, chasis.

B.- Daños en la zona interior del bus, en piso y techos, asientos deformados.

C.- Daños en sistemas del grupo motriz, en el sistema eléctrico, sistemas de tracción, suspensión, propulsión, frenos, dirección, transmisión, etc.

A su vez el bus tuvo que ser reparado, proceso que lo mantuvo fuera de la actividad del transporte durante 4 meses, ocasionando lucro cesante por dicho periodo. De esta manera, los daños aludidos corresponden a los siguientes conceptos:

A.- Por concepto de daño emergente: la suma de \$66.303.033, que corresponde al valor de la reparación de los daños causados al bus placa patente única CFWC-23. B.- Por concepto de desvalorización comercial: \$3.000.000, lo anterior por cuanto pese a los trabajos de reparación realizados, que incluyen el cambio obligado de las partes y piezas dañadas del bus, es imposible lograr y obtener la simetría original de éstas, considerando además que la tonalidad de la pintura de la zona reparada es diferente a la del resto del bus.

C.- Por concepto de lucro cesante: \$60.000.000 en razón de \$15.000.000 por cada mes que el bus estuvo sin generar ingresos para su representada. Considerando que el bus estuvo 4 meses en proceso de reparación.



«RIT»

Foja: 1

Así el total del daño reclamado por esta parte asciende a \$129.303.033 (Ciento veintinueve millones trescientos tres millones treinta y tres pesos).

Su representada es la titular para reclamar el daño ocasionado, de acuerdo al artículo 2314 del Código Civil, siendo la dueña del referido bus.

En cuanto al derecho, sostiene que la empresa AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA, en su calidad de propietaria bus placa patente FLHP-17 y don EDUARDO ENRIQUE SALAZAR ZAMORA, en calidad de conductor del mismo, son responsables solidariamente según lo dispuesto en el artículo 169 de la ley 18.290 en relación a los artículos 2314 y 2329 del Código Civil. Lo anterior dado que el conductor del bus placa patente FLHP-17 infringió lo dispuesto en los artículos 108, 109, 126 y 167 N° 2, 3, y 13 de la ley del tránsito, pues al no estar atento a las condiciones del tránsito, desatendió la conducción del bus, a raíz de lo cual desvió su desplazamiento, ingresando a la berma donde se encontraba estacionado el bus de propiedad de TRANSPORTES COMETA S.A, impactándolo en la parte posterior y arrastrándolo por varios metros, causando daños al referido bus, sin perjuicio de el o los cuasidelitos penales que se investigaron en dicha sede, por lo que está obligado a responder por los daños causados a su representada.

Manifiesta que lo expuesto se ratifica, entre otros antecedentes con lo dicho por el parte policial y el informe SIAT existentes en Carpeta de investigación de la Fiscalía, así como la propia declaración del conductor SALAZAR. Así la responsabilidad civil solidaria de los demandados se encuentra establecida en el inciso 2° del artículo 169 de la ley 18.290, que señala: “El conductor, el propietario del vehículo y el tenedor del mismo a cualquier título, a menos que estos últimos acrediten que el vehículo fue usado contra su voluntad, son solidariamente responsables de los daños o perjuicios que se ocasionen con su uso, sin perjuicio de la responsabilidad de terceros de conformidad a la legislación vigente” Se trata de una responsabilidad de índole legal y objetiva, sin perjuicio de eso, además, se reúnen los requisitos legales que exigen las normas de responsabilidad extracontractual para acoger la demanda, según se pasa a expresar:

A.- Capacidad Extracontractual: Los demandados son plenamente capaces a la luz de lo señalado en el artículo 1446 del Código Civil.

B.- Propietario y conductor del vehículo: Según se ha manifestado el demandado AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA es el propietario del bus placa patente FLHP-17 y don EDUARDO ENRIQUE SALAZAR ZAMORA, conductor del mismo, por ende responsable a la luz del artículo 169 de la ley 18.290.

C.- Acciones u Omisión Culpables: Culpa contra legalidad. De acuerdo a los antecedentes reunidos por parte del Ministerio Público, en la investigación



«RIT»

Foja: 1

originada con ocasión del accidente, existen evidentes infracciones a la ley 18.290 y acciones u omisiones negligentes de parte del conductor del bus don EDUARDO ENRIQUE SALAZAR ZAMORA, entre las que podemos mencionar las siguientes:

1. Artículo 108 inciso 1° de la ley 18.290, señala textual: “Todo conductor deberá mantener el control de su vehículo durante la circulación y conducirlo conforme a las normas de seguridad determinadas en la ley, sin que motivo alguno que justifique el desconocimiento o incumplimiento de ellas”.

2. Artículo 109 de la ley 18.290, señala textual: “Ninguna persona podrá conducir un vehículo cuando se encuentre en condiciones físicas o psíquicas deficientes”.

3. Artículo 126 de la ley 18.290: “El conductor deberá mantener, con respecto al vehículo que lo antecede, una distancia razonable y prudente que le permita detener el suyo ante cualquier emergencia”.

4. Que por lo demás el actuar del demandado es presunción de responsabilidad a la luz de lo señalado en el artículo 167 de la ley 18.290, que señala:

“En los accidentes del tránsito, constituyen presunción de responsabilidad del conductor, los siguientes casos: 2.- No estar atento a las condiciones del tránsito del momento” 3.- Conducir en condiciones físicas deficientes o bajo la influencia del alcohol o de estupefacientes o sustancias sicotrópicas; 13.- Salirse de la pista de circulación o cortar u obstruir sorpresivamente la circulación reglamentaria de otro vehículo.

D.- Relación de causalidad con los daños provocados: existe un nexo causal entre la conducción negligente del conductor del bus PPU. FLHP-17, EDUARDO ENRIQUE SALAZAR ZAMORA y los daños y perjuicios causados a su representada.

Existe total claridad que los daños causados al bus de su representada son consecuencia inmediata y directa de la colisión ocurrida con fecha 14 de Marzo de 2015 y, que dicho accidente tuvo como causa basal la conducción imprudente y negligente del demandado, quien infringió las normas del tránsito ya aludidas.

Previas citas legales, solicita en definitiva, condenar a pagar a los demandados solidariamente a su representada la suma total de \$129.303.033 (ciento veintinueve millones trescientos tres mil treinta y tres pesos) por los daños y perjuicios descritos en el texto de la demanda o la suma y /o por los conceptos que el tribunal estime prudente conforme al mérito del proceso, más los intereses y reajustes desde la época de la ocurrencia del accidente hasta la fecha en que dichas sumas sean efectivamente pagadas, o del modo y/o periodo que el tribunal estime en derecho y, con expresa condenación en costas.



«RIT»

Foja: 1

En **folio 6**, con fecha 16 de mayo de 2018, se tuvo por interpuesta la demanda y se confirió traslado para contestar.

En **folio 11**, con fecha 13 de agosto de 2018 corre notificación personal a Gerardo Bohle Barrera en representación de Autobuses del Sur Ltda., en calidad de propietario del bus; y a **folio 33** con fecha 3 de diciembre de 2018 en conformidad al artículo 44 del Código de Procedimiento Civil a don Eduardo Enrique Salazar Zamora, en calidad de conductor del bus.

En **folio 34**, con fecha 21 de diciembre de 2018, **PEDRO JAVIER VELASCO PALMA**, abogado, por la parte demandada de **AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA** contesta la demanda y pide se niegue lugar a ella, con expresa condenación en costas.

En primer término controvierte los hechos de la demanda de autos, argumentando que la demanda se funda en un presunto accidente de tránsito sufrido por don Juan Vargas Vidal, quien conducía un vehículo de propiedad del demandante TRANSPORTES COMETA S.A., supuestamente el día 14 de marzo de 2015, quien fue presuntamente impactado por un bus de propiedad de su representado

Sostiene que se está frente una demanda civil de indemnización de perjuicios -regida por las reglas del estatuto de responsabilidad extracontractual, contenidas en el Libro IV de nuestro Código Civil- enderezada en contra de su representado AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA, la cual supone la concurrencia de diversos requisitos legales, a saber: i) la existencia de un hecho culpable o doloso; ii) existencia de un daño; iii) relación de causalidad entre ambos elementos, iv) y que no exista un eximente de responsabilidad.

Manifiesta que todos estos requisitos los deben probar los demandantes, según lo expresado en el artículo 1698 del Código Civil.

En tal sentido, aduce que el demandante no realiza ninguna imputación directa y precisa a su representado que funde la responsabilidad civil de su representado, especialmente no se le reprocha ningún aspecto de la mantención o estado del bus, la falta de una diligencia proporcional al riesgo comprometido.

Manifiesta que según acreditará durante la secuela del juicio, el conductor del bus P.P.U., CFWC-23, señor Juan Vargas Vidal, en forma imprudente y temeraria realizó una detención en una zona de curva, con malas condiciones de visibilidad y sin dispositivos ni elementos preventivos de seguridad, en los momentos de proximidad del bus conducido por el señor Eduardo Salazar Zamora, al área del conflicto obstruyendo su normal trayectoria en la vía, chocando en proceso de frenaje con su tercio derecho frontal, el tercio izquierdo de la parte posterior del bus conducido por don Eduardo Salazar Zamora.



«RIT»

Foja: 1

Acto seguido, formula las siguientes alegaciones, excepciones y defensas que desvirtúan y controvierten el sustento fáctico y jurídico de la acción de marras.

Opone la excepción perentoria de falta de legitimación pasiva de Autobuses del Sur Limitada para ser demandado en estos autos:

Manifiesta que según se ha definido por la doctrina procesal, la legitimación es aquella “Vinculación que tienen las partes de un proceso concreto con la relación jurídica sustantiva deducida en este, vinculación que habilita a una de ellas para asumir el papel de demandante y que coloca a la otra en la necesidad de asumir la carga de ser demandado. La legitimación en causa señala, pues, si uno de los sujetos es, en el proceso de que se trata, el legítimo activo, el genuino demandante y el otro, el legítimo pasivo, el genuino demandado.

Así, la legitimidad pasiva para ser demandado corresponde uno de los presupuestos procesales de fondo de toda acción civil, sin la cual la existencia de ésta hace imposible la iniciación de un proceso judicial como asimismo una relación procesal válida.

Agrega que uno de los requisitos para obtener la tutela jurisdiccional de los derechos ante los tribunales de justicia, es que la demanda haya sido entablada por el sujeto al cual corresponde la acción civil de indemnización de perjuicios y se dirija en contra del sujeto pasivo de la misma. “si quien propone la demanda no está legitimado para proponerla, el juez tiene sin embargo, la obligación de pronunciar una providencia, que veremos es una obligación negativa, en cuanto al juez decide no decidir, pero que debe tener la misma forma que cualquier otra decisión, la dificultad de este caso está precisamente en la falta de conciencia entre la obligación del juez y el derecho de parte”

Aduce que en el presente juicio en comento, los demandantes fundan su demanda en el artículo 169 de la Ley 18.290 que en su inciso segundo señala que “El conductor, el propietario del vehículo y el tenedor del mismo a cualquier título, a menos que estos últimos acrediten que el vehículo fue usado contra su voluntad, son solidariamente responsables de los daños y perjuicios que se ocasionen con su uso, sin perjuicio de la responsabilidad de terceros conforme con la legislación vigente”.

En síntesis plantea que la responsabilidad solidaria del supuesto propietario-calidad en que es demandado AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA no opera sin que un tribunal competente en lo infraccional y/o penal haya establecido, en forma previa, la responsabilidad del conductor. Es decir, la responsabilidad del eventual propietario no es independiente de la del conductor del vehículo pues supone que éste haya cometido un ilícito. Así lo ha entendido la Excma. Corte Suprema de



«RIT»

Foja: 1

Justicia, en su sentencia de 5 de agosto de 2004 en causa Rol N° 590-2003 (Revista de Derecho y Jurisprudencia, Tomo 101, sección 1º, página 32).

Luego señala que la doctrina ha entendido que tanto el artículo 9 de la Ley 18.287 como el artículo 165 de la Ley 18.290 que sanciona a la persona que conduzca un vehículo en forma de hacer peligrar la seguridad de los demás infringiendo las reglas de circulación o de seguridad establecida en esta ley, debe ser interpretada en concordancia con el artículo 169 que en su inciso primero establece que "de las infracciones a los preceptos del tránsito ser responsable el conductor del vehículo". Para que se genere la responsabilidad solidaria del eventual dueño, es previo que el conductor del mismo sea condenado por una infracción a un precepto del tránsito que haya causado perjuicios a un tercero.

Así entonces, su representado Autobuses del Sur Limitada, carece de legitimación pasiva, pues la responsabilidad del conductor del bus materia de autos no se ha establecido previamente por tribunal penal o de policía local competente en materia de tránsito, cuya competencia absoluta no puede eludirse.

En segundo lugar, alega la inexistencia de sentencia condenatoria penal y/o infraccional ejecutoriada dictada en contra del conductor del bus don Eduardo Enrique Salazar Zamora:

Manifiesta que no existe sentencia penal condenatoria en contra de Eduardo Enrique Salazar Zamora que lo haga cabal y fehacientemente responsable de los hechos en que se funda la demanda. En este sentido, a lo largo de su libelo, el actor supone –para reclamar los perjuicios derivados del supuesto accidente de tránsito de marras- que la presunta acción u omisión culposa del conductor del bus estaría determinada por una conducción supuestamente descuidada, sin estar atento a las condiciones del tránsito.

Sin embargo no existe sentencia penal condenatoria y/o infraccional que establezca de manera fehaciente e inequívoca los hechos que se relatan en la demanda de autos, cuya competencia no puede eludirse, puesto que los únicos entes que pueden atribuir y concluir que determinados hechos son constitutivos o tienen el carácter de delitos o de faltas infraccionales a la ley del tránsito, son los Tribunales de Justicia con competencia en lo penal y/o en lo infraccional, según sea el caso, cuyo establecimiento es mediante una sentencia penal y /o infraccional , firme y ejecutoriada; y no en cambio, como ocurre en la especie, una demanda fundada únicamente en calidad de supuesto propietario del bus involucrado.



«RIT»

Foja: 1

Agrega que no tiene fundamento legal accionar contra AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA, cuando los fundamentos legales invocados para ello, han sido la supuesta acción culposa o dolosa del conductor los cuales no han sido determinados en ninguna sede jurisdiccional competente para ello y, en atención a la muerte del presunto agente material de los daños, existe una absoluta imposibilidad jurídica y fáctica para establecer una eventual responsabilidad infraccional por los hechos que se describen en la demanda de autos.

Indica que si la contraria pretende que esta parte responda solidariamente por las acciones del operario del bus, deberá primeramente acreditar la responsabilidad de éste, luego su calidad de eventual propietario del bus materia de autos al momento del accidente, para luego intentar demostrar que el hecho culpable o doloso se efectuó en el ejercicio de las funciones encomendadas al dependiente, vale decir dentro de la esfera de sus atribuciones encomendadas.

Al efecto cita jurisprudencia dictada por la Corte de Apelaciones de Concepción, en causa rol 563-2010, y de la Excma. Corte Suprema de Justicia, recogida en sentencia publicada en la Revista de Derecho y Jurisprudencia, Tomo 101, sección 1º, página 32, en sentencia de 5 de agosto de 2004, Rol N° 590-2003; y en sentencia de la Corte de San Miguel, publicada en la Gaceta Jurídica 229, página 153.

Concluyendo que si la contraria pretende que esta parte responda por las acciones del operario del bus, deberá primeramente acreditar la responsabilidad de éste en un juicio previo, para luego intentar demostrar que el hecho culpable o doloso se efectuó en el ejercicio de las funciones encomendadas al dependiente, vale decir dentro de la esfera de sus atribuciones encomendadas.

En subsidio de lo anterior, ausencia o inexistencia de responsabilidad civil de carácter extracontractual o de cualquier otro tipo por parte de Autobuses del Sur Limitada:

Manifiesta que en lo que concierne a los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho de la acción, la contraria no realiza ninguna imputación de responsabilidad civil precisa o concreta respecto de AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA, basándose únicamente en su calidad de supuesto propietario del bus materia de autos. Dicho sea en otras palabras, en lo que concierne a la conducta propia de su representada no se le formula reproche alguno.

Señala que doctrina y jurisprudencia, sustentada en la legislación de la especie (artículos 2314 y siguientes del Código Civil), dispone que para ser civilmente responsable desde un punto de vista extracontractual, y en definitiva ser obligado a reparar el mal causado, es necesario que concurren ciertos requisitos de manera copulativa:



«RIT»

Foja: 1

Que exista una acción u omisión de parte del infractor: en el ámbito de la responsabilidad, el hecho es la acción u omisión capaz de producir culpablemente un daño, siendo la culpa el juicio de valor acerca de la conducta del demandado, a quien se le reprocha el eventual menoscabo que implica su actuación al no haberse conducido prudentemente.

En tal sentido señala que en el caso de marras, no existen acciones ni omisiones propias de AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA ni tampoco existe un daño reconducible a la conducta de su representada, que pueda consistir en un hecho positivo (una acción), o en uno negativo (una omisión), máxime si la responsabilidad del conductor del bus materia de autos no se ha establecido previamente por el tribunal competente.

Por su parte, aduce que la responsabilidad de las personas jurídicas, el Profesor Alessandri, en la obra clásica en materia de responsabilidad extracontractual, señala: “Las personas jurídicas son personal y directamente responsables de un delito o cuasidelito, sea de acción u omisión, cuando éste ha sido cometido por sus órganos, esto es, por las personas naturales o por los consejos o asambleas en quienes reside la voluntad de la persona jurídica según la ley o los estatutos, como los administradores, la junta de accionistas o el liquidador de una sociedad, el presidente, el directorio y la asamblea de socios de una corporación, fundación, asociación de canalistas o sindicato, él vicepresidente ejecutivo y el consejo de una institución semifiscal, etc. En ella incurrirán únicamente la persona o personas, naturales que cometieron el delito o cuasidelito: una y otras no habrían obrado en su nombre. El delito o cuasidelito del órgano es el delito o cuasidelito de la persona jurídica. El órgano no es un dependiente de la persona jurídica, es ella misma: es su voluntad, y no la del órgano, la que se ha exteriorizado en esos acuerdos.”

En este sentido, entonces, la demanda por esta consideración deberá ser rechazada, toda vez que no existe acción u omisión de parte de su representado AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA, y por carecer este último de legitimidad pasiva para ser demandado en estos autos, según lo expuesto en la primera excepción esgrimida por esta parte.

Luego señala que la acción en cuestión produzca daño en la persona o propiedad de otro.

Por su parte que, esa acción que causa daño sea imputable a dolo o culpa del infractor, señala que para el caso de autos, el actor atribuye un actuar culpable del conductor del bus la intención positiva de inferir injuria o daño a otro, es decir, dolo, la imputación negligente o dolosa que realiza la contraria debe comprenderse conforme a derecho, en el sentido que el dolo o culpa grave es una



«RIT»

Foja: 1

conducta que sólo puede emplear quien materialmente incurre en la acción u omisión, no pudiendo atribuirse, por extensión, la responsabilidad del actor u omisor doloso a un tercero.

Aduciendo que no es posible imputarle a AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA una conducta dolosa o culposa en los hechos, de acuerdo a lo ya señalado. En efecto, de acuerdo a lo contemplado en el artículo 44 del Código Civil, puede definirse al dolo como “La intención positiva de inferir injuria a la persona o propiedad de otro”. Pues bien, es evidente que mi representado no actuó ni negligente ni dolosamente, toda vez que no tuvo participación, ni menos ha tenido la intención de producir injuria en contra de la persona o propiedad de la contraria. Por lo demás, y según se ha señalado en lo precedente, su representado AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA, carece de legitimación pasiva, pues la responsabilidad del conductor del bus materia de autos no se ha establecido previamente por el tribunal competente.

Finalmente señala que debe existir una relación de causalidad entre el dolo o culpa, y el daño causado. Resulta evidente que al no configurarse los requisitos necesarios que establece la ley relativos a la responsabilidad extracontractual civil, no corresponde indemnización alguna. No existe, según se dijo, imputación alguna a su representado por lo que no existe ningún nexo causal por su actuar –que no se advierte en la demanda de autos cuál actuar se le imputa- y los daños reclamados.

En virtud de lo expuesto, ante la omisión de la contraria de establecer alguna acción u omisión que implique un reproche de culpabilidad directo a AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA, requisito fundante de la responsabilidad extracontractual, resulta imposible que pueda generarse entre los demandantes y su representada una debida relación sustancial en este proceso, impidiéndose de esta forma, que se produzcan los efectos propios del fin instrumental del proceso, dado que el conflicto de relevancia jurídica no está apropiadamente sujeto entre las partes, que en primer término afirmar tener un derecho subjetivo y por otro lado, deben discutir, oponerse o soportar la carga procesal de defensa en autos.

Por su parte expresa que, Autobuses del Sur Limitada ha empleado la diligencia necesaria en la dirección, control y seguridad de sus operaciones de transporte. De acuerdo a lo manifestado precedentemente, esta parte demostrará en la oportunidad procesal correspondiente su absoluta diligencia y cuidado en sus operaciones ordinarias.

Su representada, AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA, sólo es civilmente responsable si no se logra acreditar que esta parte ha incurrido personalmente en



«RIT»

Foja: 1

una culpa al elegir, vigilar, dirigir o controlar al dependiente que directa e inmediatamente causó los daños reclamados.

Sostener lo contrario supone erigir un sistema de responsabilidad objetiva y directo que nuestro derecho vigente y las reglas invocadas por la contraria, no consagra.

Por su parte, tampoco su representada ha infringido las normas del tránsito que se invocan de contrario, ni ha infringido norma legal, reglamentaria o de cualquier otra índole, y por consiguiente, la demanda civil de autos debe ser rechazada en todas sus partes, con expresa condenación en costas.

Al no existir la responsabilidad infraccional, no existe tampoco la responsabilidad civil, debiendo también ser rechazada en todas sus partes y con expresa condena en costas, la demanda de indemnización de perjuicios interpuesta en contra de su representado. Sin perjuicio de lo anterior, y de que esta parte rechaza categóricamente cualquier grado de responsabilidad civil en los hechos materia de la infundada acción indemnizatoria intentada en autos, me permito hacer ciertas precisiones.

Cabe precisar que en este caso, el único régimen de responsabilidad posible de aplicar es de la responsabilidad civil extracontractual, y en tal sentido, es el demandante civil quien debe soportar la carga de acreditar mediante los medios de prueba de que disponga, la efectividad de los hechos y sus circunstancias, como asimismo, el nexo causal entre éstos y el supuesto daño y pretendida valorización y extensión del supuesto daño que reclama.

En subsidio de lo anterior, alego el hecho de un tercero:

Sostiene que existe una concomitancia de acción y omisión por parte de un tercero, lo cual habría ocasionado los supuestos daños que reclaman. En efecto, según se acreditará durante la secuela del presente juicio, el conductor del bus P.P.U., CFWC-23, señor Juan Vargas Vidal, en forma imprudente y temeraria realizó una detención en una zona de curva, con malas condiciones de visibilidad y sin dispositivos ni elementos preventivos de seguridad, en los momentos de proximidad del bus conducido por el señor Eduardo Salazar Zamora, al área del conflicto obstruyendo su normal trayectoria en la vía, chocando en proceso de frenaje con su tercio derecho frontal, el tercio izquierdo de la parte posterior del bus conducido por don Eduardo Salazar Zamora.

En este sentido, y según se acreditará en la oportunidad procesal correspondiente, el hecho de un tercero, en este caso, contribuyó a producir el daño, pues en forma imprudente y temeraria el conductor señor Vargas Vidal, realizó una detención en una zona de curva, con malas condiciones de visibilidad y sin dispositivos ni elementos preventivos de seguridad. Por lo que dicha



«RIT»

Foja: 1

conducta del señor Vargas Vidal quebró íntegramente el nexo causal entre el riesgo creado y los daños reclamados en la demanda de autos.

La doctrina nacional como la jurisprudencia es conteste en cuanto a que el hecho de un tercero es una causa de exoneración total o parcial de responsabilidad. Por lo que, y en conclusión, la demanda debe ser desechada en todas sus partes, pues la causa exclusiva de los daños proviene de la culpa de don Juan Vargas Vidal, interrumpiéndose el nexo causal de los hechos y los daños reclamados por los demandantes

Sobre los supuestos daños y perjuicios reclamados por la demandante:

CONTROVIERTE LOS PERJUICIOS RECLAMADOS.

Niega y controvierte expresamente los perjuicios demandados, tanto en su existencia, extensión, naturaleza y monto.

Es fundamental recordar que acreditar el daño no es un requisito menor, desde que precisamente lo que se indemniza es el daño producido a la víctima. Tan importante es lo anterior, que se ha sostenido por nuestra doctrina civil más autorizada que el daño más que un elemento de la responsabilidad civil, es un presupuesto de ella, sea contractual o extracontractual; en este sentido se pronuncia el jurista Ramón Domínguez Águila, (Consideraciones en torno al daño en la responsabilidad civil, Revista de Derecho Universidad de Concepción N° 188 pagina 126.)

En este sentido, tanto la doctrina como la jurisprudencia están contestes en que los requisitos de la responsabilidad civil por culpa o negligencia son: 1) una acción libre de un sujeto capaz, 2) realizada con dolo o negligencia, 3) que el demandante haya sufrido un daño y 4) 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. Asimismo, de los elementos señalados el daño es condición y objeto de la responsabilidad civil, es condición pues sin daño no hay responsabilidad civil y, a su vez, es objeto porque la pretensión del demandante en el juicio de responsabilidades que le sean reparados los perjuicios sufridos ("Tratado de Responsabilidad Extracontractual", Enrique Barros Bourie, Editorial Jurídica de Chile, 2008, páginas 61 y215).

Conforme a lo anterior, afirmamos categóricamente que el monto total demandado de \$129.303.033 (CIENTO VEINTINUEVE MILLONES TRESCIENTOS TRES MIL TREINTA Y TRES PESOS) por concepto daño emergente, lucro cesante y daño moral, resulta absolutamente desmedido, desproporcionado y representa un enriquecimiento ilícito a juicio de esta parte.

Por consecuencia careciendo de relación de causa y efecto, debe ser su representado absuelto de toda suma indemnizatoria y, ante el improbable que el



«RIT»

Foja: 1

tribunal estime responsabilidad de mi representado, solicito se rebaje el monto a indemnizar en consideración a lo elevado del mismo con relación a los daños reales y a la exposición de la propia demandante al daño, conforme a la prueba existente en autos, excluyendo a esta parte del pago de las costas de la causa por tener motivos plausibles para litigar. A pesar de no existir causalidad entre los hechos descritos en la demanda y los daños reclamados, de todos modos esta parte controvierte cada uno de los rubros indemnizatorios reclamados por la contraria, por las razones que a continuación se indican:

En cuanto al lucro cesante reclamado:

El actor reclama la suma de \$60.000.000, fundado en que supuestamente el bus materia de autos estuvo sin generar ingresos en razón de \$15.000.000, por cada mes.

En relación a lo anterior, el perjuicio demandado resulta absolutamente incierto y por ende no debe ser indemnizado a juicio de esta parte, pues en primer término no sabemos si el actor percibía las ganancias que era dable que obtuviera en razón al curso natural de las acontecimientos sin que mediara el supuesto accidente de tránsito materia de autos, y no tenemos cómo saber si dicha cifra que expresa en su libelo pretensor la hubiese seguido percibiendo en el periodo posterior quantum de la indemnización reclamada.

Según la regla del artículo 1698 del Código Civil, incumbe, en este caso, a los demandantes la prueba del daño. Y según se sabe, el objeto de la prueba es doble:

- Se trata de acreditar su existencia y
- El quantum o entidad del daño

En este sentido, una lectura de la demanda de autos, salta a la vista, es posible advertir que no existen mayores antecedentes relativos a alguna ganancia frustrada la que con cierta probabilidad fuese de esperar -atendiendo al curso normal de los acontecimientos- la contraria.

Por lo que esta parte solicita se rechace en todas sus partes el rubro indemnizatorio por concepto de lucro cesante por ser un daño hipotético y completamente incierto

En cuanto al daño emergente reclamado:

En cuanto al daño emergente reclamado por el actor, ésta asciende a la suma de \$66.303.033 que corresponde supuesta –y en conformidad a lo señalado en la demanda- al valor de reparación de los daños causados al bus.

Sobre el particular, destaca que del tenor literal de la demanda resalta claramente que la actora lo que está demandando es un daño futuro y no un daño actual.



«RIT»

Foja: 1

Se aprecia que la actora no ha precisado con exactitud cuáles son los daños actuales en su patrimonio causados a consecuencia de dicho accidente y, por otro lado, ha errado en considerar dichos daños (si es que existen) como daño actual y efectivo, debiendo haberlos considerado dentro del daño por concepto de lucro cesante, toda vez que reclama daños futuros que dejará de percibir por la pérdida de su fuente laboral, la que la privó de sus ingresos.

Finalmente, cabe señalar que la parte demandante deberá precisar de mejor manera en que consisten esos daños actuales y efectivos, así como, acreditar el hecho de haber efectuado dichos pagos acompañando boletas, facturas o cualquier antecedente que dé cuenta del gasto efectuado con ocasión del accidente sufrido.

Señala finalmente, siendo cuantificable la pérdida no puede dejarse a la “prudencia” del demandante la estimación del daño material sufrido, debiendo estarse a la acreditación de los gastos efectivamente causados.

En subsidio, aplicación del artículo 2330 del Código Civil:

Según dispone la regla recién citada, “La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente.”. En este caso, y según se acreditará en autos, el conductor del bus P.P.U., CFWC-23, señor Juan Vargas Vidal, en forma imprudente y temeraria realizó una detención en una zona de curva, con malas condiciones de visibilidad y sin dispositivos ni elementos preventivos de seguridad, en los momentos de proximidad del bus conducido por el señor Eduardo Salazar Zamora, al área del conflicto obstruyendo su normal trayectoria en la vía, chocando en proceso de frenaje con su tercio derecho frontal, el tercio izquierdo de la parte posterior del bus conducido por don Eduardo Salazar Zamora, por lo que, en subsidio de todo lo anterior, solicito la rebaja del monto de los perjuicios a un mínimo prudencial que fije el tribunal, atendido a que las sumas reclamadas en la demanda de autos no se condicen con los montos promedios en casos análogos en nuestra jurisprudencia nacional, y porque, en definitiva, la causa basal del accidente se encuentra en la conducción temeraria e imprudente del conductor señor Juan Vargas Vidal.

En **folio 35**, con fecha 21 de diciembre de 2020, **PEDRO JAVIER VELASCO PALMA**, abogado, por la parte demandada de **EDUARDO ENRIQUE SALAZAR ZAMORA**, contesta la demanda y pide se niegue lugar a ella, con expresa condenación en costas.

En primer lugar, controvierte los hechos de la demanda de autos, aduciendo que se está frente una demanda civil de indemnización de perjuicios -regida por las reglas del estatuto de responsabilidad extracontractual, contenidas en el Libro IV de nuestro Código Civil- enderezada en contra de su representado EDUARDO



«RIT»

Foja: 1

ENRIQUE SALAZAR QUINTANILLA, la cual supone la concurrencia de diversos requisitos legales, a saber: i) la existencia de un hecho culpable o doloso; ii).existencia de un daño; iii) relación de causalidad entre ambos elementos, iv) y que no exista un eximente de responsabilidad. Todos estos requisitos los deben los demandantes, según lo expresado en la regla recién citada. A este respecto, el artículo 1698 del Código Civil.

Manifiesta que según se acreditará durante la secuela del juicio, el conductor del bus P.P.U., CFWC-23, señor JUAN VARGAS VIDAL, en forma imprudente y temeraria realizó una detención en una zona de curva , con malas condiciones de visibilidad y sin dispositivos ni elementos preventivos de seguridad, en los momentos de proximidad del bus conducido por el señor EDUARDO SALAZAR ZAMORA, al área del conflicto obstruyendo su normal trayectoria en la vía, chocando en proceso de frenaje con su tercio derecho frontal, el tercio izquierdo de la parte posterior del bus conducido por don JUAN VARGAS VIDAL.

Acto seguido, alega las siguientes excepciones y defensas:

Alega ausencia o inexistencia de responsabilidad civil de carácter extracontractual o de cualquiera naturaleza de nuestro representado Eduardo Enrique Salazar Zamora.

A este respecto, la doctrina como la jurisprudencia están contestes en que los requisitos de la responsabilidad civil por culpa o negligencia son: 1) una acción libre de un sujeto capaz, 2) realizada con dolo o negligencia, 3) que el demandante haya sufrido un daño y 4) 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.

Manifiesta que en atención a los requisitos de la responsabilidad civil extracontractual alegada por el actor, aduce que no existe una relación de causalidad entre el hecho imputable y los daños reclamados. En efecto, según se acreditará durante la secuela del presente juicio, una de las víctimas fatales del accidente que motiva el presente juicio, el conductor del bus P.P.U., CFWC-23, señor JUAN VARGAS VIDAL, en forma imprudente y temeraria realizó una detención en una zona de curva , con malas condiciones de visibilidad y sin dispositivos ni elementos preventivos de seguridad, en los momentos de proximidad del bus conducido por nuestro representado, señor EDUARDO SALAZAR ZAMORA, al área del conflicto obstruyendo su normal trayectoria en la vía, chocando en proceso de frenaje con su tercio derecho frontal, el tercio izquierdo de la parte posterior del bus conducido por don Eduardo Salazar Zamora.



«RIT»

Foja: 1

Agrega que el hecho de un tercero, en este caso, contribuyó a producir el daño, pues a juicio de esta parte, el señor JUAN VARGAS VIDAL, en forma imprudente y temeraria realizó una detención en una zona de curva , con malas condiciones de visibilidad y sin dispositivos ni elementos preventivos de seguridad, en los momentos de proximidad del bus conducido por nuestro representado, por lo que dicha conducta del señor JUAN VARGAS VIDAL, quebró íntegramente el nexo causal entre el riesgo creado y los daños reclamados en la demanda de autos.

En subsidio de lo anterior, alego el hecho de un tercero:

Indica que existe una concomitancia de acción y omisión por parte de un tercero, lo cual habría ocasionado los supuestos daños que reclaman. En efecto, según se acreditará durante la secuela del presente juicio, el conductor del bus P.P.U., CFWC-23, señor JUAN VARGAS VIDAL, en forma imprudente y temeraria realizó una detención en una zona de curva, con malas condiciones de visibilidad y sin dispositivos ni elementos preventivos de seguridad, en los momentos de proximidad del bus conducido por el señor EDUARDO SALAZAR ZAMORA, al área del conflicto obstruyendo su normal trayectoria en la vía, chocando en proceso de frenaje con su tercio derecho frontal, el tercio izquierdo de la parte posterior del bus conducido por don JUAN VARGAS VIDAL, En este sentido, y según se acreditará en la oportunidad procesal correspondiente, el hecho de un tercero, en este caso, contribuyó a producir el daño, pues en forma imprudente y temeraria el conductor señor VARGAS VIDAL, realizó una detención en una zona de curva, con malas condiciones de visibilidad y sin dispositivos ni elementos preventivos de seguridad. Por lo que dicha conducta del señor VARGAS VIDAL quebró íntegramente el nexo causal entre el riesgo creado y los daños reclamados en la demanda de autos.

Sostienen que la doctrina nacional como la jurisprudencia es conteste en cuanto a que el hecho de un tercero es una causa de exoneración total o parcial de responsabilidad.

Por lo que, y en conclusión, la demanda debe ser desechada en todas sus partes, pues la causa exclusiva de los daños proviene de la culpa de don JUAN VARGAS VIDAL, interrumpiéndose el nexo causal de los hechos y los daños reclamados por los demandantes

Por su parte, controvierte los perjuicios reclamados, niega y controvierte expresamente los perjuicios demandados, tanto en su existencia, extensión, naturaleza y monto.

Afirma categóricamente que el monto total demandado de \$129.303.033 (CIENTO VEINTINUEVE MILLONES TRESCIENTOS TRES MIL TREINTA Y



«RIT»

Foja: 1

TRES PESOS) por concepto daño emergente, lucro cesante y daño moral, resulta absolutamente desmedido, desproporcionado y representa un enriquecimiento ilícito a juicio de su parte.

Por consecuencia careciendo de relación de causa y efecto, debe ser su representado absuelto de toda suma indemnizatoria y, ante el improbable que el tribunal estime responsabilidad de mi representado, solicito se rebaje el monto a indemnizar en consideración a lo elevado del mismo con relación a los daños reales y a la exposición de la propia demandante al daño, conforme a la prueba existente en autos, excluyendo a esta parte del pago de las costas de la causa por tener motivos plausibles para litigar. A pesar de no existir causalidad entre los hechos descritos en la demanda y los daños reclamados, de todos modos esta parte controvierte cada uno de los rubros indemnizatorios reclamados por la contraria, por las razones que a continuación se indican:

A su turno, en cuanto al lucro cesante reclamado:

El actor reclama la suma de \$60.000.000 fundado en que supuestamente el bus materia de autos estuvo sin generar ingresos en razón de \$15.000.000 por cada mes. En relación a lo anterior, el perjuicio demandado resulta absolutamente incierto y por ende no debe ser indemnizado a juicio de esta parte, pues en primer término no sabe si el actor percibía las ganancias que era dable que obtuviera en razón al curso natural de los acontecimientos sin que mediara el supuesto accidente de tránsito materia de autos, y no tenemos cómo saber si dicha cifra que expresa en su libelo pretensor la hubiese seguido percibiendo en el periodo posterior.

Por lo que solicita se rechace en todas sus partes el rubro indemnizatorio por concepto de lucro cesante por ser un daño hipotético y completamente incierto.

En cuanto al daño emergente reclamado: ésta asciende a la suma de \$66.303.033.- que corresponde supuesta –y en conformidad a lo señalado en la demanda- al valor de reparación de los daños causados al bus, resalta que del tenor literal de la demanda resalta claramente que la actora lo que está demandando es un daño futuro y no un daño actual.

En tal sentido la actora no ha precisado con exactitud cuáles son los daños actuales en su patrimonio causados a consecuencia de dicho accidente y, por otro lado, ha errado en considerar dichos daños (si es que existen) como daño actual y efectivo, debiendo haberlos considerado dentro del daño por concepto de lucro cesante, toda vez que reclama daños futuros que dejará de percibir por la pérdida de su fuente laboral, la que la privó de sus ingresos.



«RIT»

Foja: 1

Además que la parte demandante deberá precisar de mejor manera en que consisten esos daños actuales y efectivos, así como, acreditar el hecho de haber efectuado dichos pagos acompañando boletas, facturas o cualquier antecedente que dé cuenta del gasto efectuado con ocasión del accidente sufrido.

En subsidio, aplicación del artículo 2330 del Código Civil.

Según dispone la regla recién citada, “La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente.”. En este caso, y según se acreditará en autos, el conductor del bus P.P.U., CFWC-23, señor JUAN VARGAS VIDAL, en forma imprudente y temeraria realizó una detención en una zona de curva , con malas condiciones de visibilidad y sin dispositivos ni elementos preventivos de seguridad, en los momentos de proximidad del bus conducido por nuestro representado el señor de proximidad del bus conducido por nuestro representado el señor EDUARDO SALAZAR ZAMORA, al área del conflicto obstruyendo su normal trayectoria en la vía, chocando en proceso de frenaje con su tercio derecho frontal, el tercio izquierdo de la parte posterior del bus conducido por don JUAN VARGAS VIDAL, por lo que, en subsidio de todo lo anterior, solicita la rebaja del monto de los perjuicios a un mínimo prudencial que fije el tribunal, atendido a que las sumas reclamadas en la demanda de autos no se condicen con los montos promedios en casos análogos en nuestra jurisprudencia nacional, y porque, en definitiva, la causa basal del accidente se encuentra en la conducción temeraria e imprudente del conductor señor Juan Vargas Vidal.

Finalmente, señala que en el improbable evento que se condene a su parte, atendida la injustificada suma demandada, que hacen indispensable la defensa de su representada, solicita al tribunal que para el caso de ser eventualmente condenada a pagar algún monto indemnizatorio, se exima a su parte de las costas, por haber tenido motivo plausible para litigar.

En **folio 40**, con fecha 28 de diciembre de 2018, la parte demandante evacúa el traslado de la réplica, dando por íntegramente reproducidos tanto los fundamentos de hecho como de derechos señalados en la demanda.

En **folio 44**, con fecha 9 de enero de 2019, con fecha los demandados evacuan el traslado de la duplica, reiterando cada una de las excepciones, defensas y alegaciones realizadas por esta parte demandada de AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA y de don EDUARDO SALAZAR ZAMORA.

En **folio 56**, con fecha 5 de febrero de 2019, se lleva a efecto audiencia de conciliación, con la asistencia del apoderado de la parte demandante, don Fernando Pérez Plaza de los Reyes, y en rebeldía de las demandadas, no produciéndose la conciliación, atendida la rebeldía de la parte demandada.



«RIT»

Foja: 1

En **folio 58**, con fecha 23 de mayo de 2019, se recibió la causa a prueba por el término legal y se fijaron los hechos substanciales, pertinentes y controvertidos, siendo los siguientes: 1º Existencia de una acción (u omisión) culpable o dolosa imputable a las demandadas que haya producido daño o perjuicios a la demandante; 2º Existencia de perjuicios, naturaleza y monto de los mismos, o en su caso, elementos para determinar su cuantía; y 3º Relación de causalidad entre los perjuicios y la conducta de las demandadas, acusados en la demanda; y 4º Existencia de dolo o culpa en los demandados; 5º Falta de legitimación pasiva de la demandada Autobuses Del Sur. Luego en folio 6, con fecha 31 de enero de 2020, se elimina el punto N°4, quedando el numeral 5 como punto 4º. Se agregan los siguientes puntos de prueba, quedando con los numerales: 5º Efectividad que el día 14 de Marzo de 2015, aproximadamente a las 02:20 horas, en la ruta 5 Sur, a la altura del kilómetro 743 en la comuna de Loncoche, se produjo una colisión entre el bus placa patente FLHP-17 de propiedad de Autobuses del Sur Limitada y el bus placa patente CFWC-23 de propiedad de Transportes Cometa S.A. Hechos y circunstancias; 6º Hechos y circunstancias que configuran la responsabilidad estricta u objetiva de Autobuses del Sur Limitada; 7º Hechos y circunstancias que configuran la responsabilidad extracontractual de las demandadas.

En **folio 212**, con fecha 20 de octubre de 2020, con fecha se citó a las partes para oír sentencia.

CONSIDERANDO:

I. EN CUANTO A LAS OBJECIONES DE DOCUMENTOS FORMULADAS A FOLIO 34 Y 35 DE AUTOS:

PRIMERO: Que, en el escrito de folio 34 y 35 el abogado de las demandadas objeta los documentos acompañados al proceso por el actor específicamente, a) copia simple la carpeta investigativa RUC: 1500253605-3, de la Fiscalía Local de Loncoche; b) Set de 16 fotografías del accidente y de los supuestos daños del bus CFWC-23 y c) Informe técnico N° 54-A-2015 (Informe SIAT), emitido por carabineros de Chile por la Prefectura de Cautín N°22.-, aduciendo que estos documentos agregados por el actor carecen de todo mérito legal, pues éstos constituyen instrumentos privados emanados de terceros que no han declarado como testigos en el juicio dando fue de su procedencia y de su contenido, y así lo ha reconocido la jurisprudencia de los tribunales, en cuanto el reconocimiento presunto de documentos privados que no emanan de la parte



«RIT»

Foja: 1

contra quien se oponen no puede legalmente obligar a esta última, según lo dispuesto en los artículos 346 del Código de Procedimiento Civil y 1702 del Código Civil.

Conforme a ello, los objeta por carecer de autenticidad e integridad toda vez que por tratarse de simples copias y documentos privados emanados de terceros sin que hayan comparecido a este juicio a dar fue de su procedencia y su autenticidad, por lo que no es posible afirmar que éstos sean íntegros; por lo que no cabe sino concluir que los documentos objetados por esta parte carecen de todo mérito legal.

SEGUNDO: Que, a folio 39, evacuando el traslado conferido respecto a la objeción de documentos, el demandante señala que las objeciones presentadas por los demandados son similares, que no presentan argumentos diversos el uno respecto del otro y que las objeciones se refieren a documentos presentados en juicio, que emanan tanto del Ministerio Público, como de Carabineros y en el caso de las fotografías, en que se ha verificado la intervención de un Notario Público, motivo por el cual, solicita su rechazo con costas las objeciones planteadas al no tener fundamento plausible.

TERCERO: Que, en primer lugar el cuestionamiento a la forma en que se aparejaron los documentos al proceso, no configura una causal de impugnación documental y, aquella deficiencia, puede ser subsanada por la vía de los recursos procesales que la ley prevé al efecto. Asimismo, en relación al argumento relativo a que algunos de los documentos cuestionados emanan de terceros, aquello no configura un supuesto fáctico de alguna causal de objeción documental y más bien dice relación con el mérito probatorio del documento, alegación que no puede hacerse valer por esta vía y, además, se condice con una calificación que tendrá presente el juzgador al valorar la prueba, cuando en definitiva le atribuya o no algún mérito probatorio al documento. Finalmente, en cuanto a la falta de integridad alegada, los supuestos fácticos argüidos por el articulista no calzan con la causal alegada y dicen, una vez más, relación con el mérito probatorio que tienen los documentos, lo que conduce a rechazar esta alegación. En consecuencia, se rechazará en todas sus partes la impugnación documental, sin costas, sin perjuicio del valor que en definitiva se asigne a los documentos impugnados.

**II. EN CUANTO A LA OBJECION DE DOCUMENTOS FORMULADAS
A FOLIO 94 DE AUTOS:**



«RIT»

Foja: 1

CUARTO: Que, en el escrito de folio 94 el abogado de las demandante objeta los documentos acompañados al proceso por los demandados específicamente: a) informe técnico pericial accidente en el tránsito con resultado de muertes, lesionados graves y daños en choque, en virtud de la causal establecida en el artículo en el artículo 346 N° 3 del Código de Procedimiento civil, específicamente por la causal de falta de integridad y falta de autenticidad, por cuanto, el documento acompañado consiste en un instrumento privado que no ha sido reconocido por los autores del mismo. No han comparecido a estrados a reconocer el citado informe, en calidad de testigos, por tal razón dicho documento privado carece de valor probatorio, y por carecer de fecha cierta, señala como fecha de emisión el mes de diciembre de 2015, pero la firma de quienes no emitieron no se encuentra autorizada ante algún ministro de fe.

QUINTO: Que, en folio 108, el tribunal tuvo por evacuado traslado conferido a folio 97 en rebeldía de la demandada.

SEXTO: Que, para resolver debe tenerse presente en primer término que el articulista deduce una objeción fundada en causales aparentemente procedentes o legales, sin embargo al fundamentarla, hace referencia a razones que inciden netamente en el valor probatorio de los instrumentos, valoración que compete al tribunal, no configuran causales de objeción, sin perjuicio del valor probatorio que se otorgue a los instrumentos en cuestión, por lo que la incidencia será rechazada, como se dirá en lo resolutivo de este fallo.

III. EN CUANTO AL FONDO

SÉPTIMO: Que, en folio 1 comparece DAGOBERTO PAREDES MALDONADO, Abogado, en representación convencional de **TRANSPORTES COMETA S.A.** representada legalmente por don LUIS PEDRO FARÍAS QUEVEDO, e interponen demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios en contra de **AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA**, representada legalmente por don GERARDO BOHELE CARRERA, en su calidad de propietario del bus placa patente FLHP-17 y solidariamente en contra de don **EDUARDO ENRIQUE SALAZAR ZAMORA**, en su calidad de conductor, con el objeto de que sean condenados a indemnizar los perjuicios, de conformidad a los antecedentes de hecho y de derecho expuestos latamente en la parte expositiva de la presente sentencia. Solicitando en definitiva, en definitiva, condenar a pagar a los



«RIT»

Foja: 1

demandados solidariamente a su representada la suma total de \$129.303.033 (ciento veintinueve millones trescientos tres mil treinta y tres pesos) por los daños y perjuicios descritos en el texto de la demanda o la suma y /o por los conceptos que el tribunal estime prudente conforme al mérito del proceso, más los intereses y reajustes desde la época de la ocurrencia del accidente hasta la fecha en que dichas sumas sean efectivamente pagadas, o del modo y/o periodo que el tribunal estime en derecho y, con expresa condenación en costas.

OCTAVO: Que, en el primer otrosí de los escritos de folio 34 y 35, el abogado Pedro Javier Velasco Palma, en representación de las demandadas **AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA** y **EDUARDO ENRIQUE SALAZAR ZAMORA**, contestaron la demanda solicitando sea rechazada en todas sus partes, con costas. El primero de los demandados, en su calidad de propietario, AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA en lo medular controvierte los hechos de la demanda de autos, y acto seguido alega: la falta de legitimación pasiva de autobuses del sur limitada para ser demandado en estos autos; la inexistencia de sentencia condenatoria penal y/o infraccional ejecutoriada dictada en contra del conductor del bus don Eduardo Enrique Salazar Zamora; en subsidio de lo anterior, ausencia o inexistencia de responsabilidad civil de carácter extracontractual o de cualquier otro tipo por parte de autobuses del sur limitada; el empleo de la diligencia necesaria en la dirección, control y seguridad de sus operaciones de transporte; en subsidio de lo anterior, alego el hecho de un tercero.

A su turno, controvierte los perjuicios reclamados, alegando en subsidio, aplicación del artículo 2330 del Código Civil. Finalmente, solicita se exima a su parte de las costas, por haber tenido motivo plausible para litigar.

El demandado solidario, en su calidad de conductor Eduardo Enrique Salazar Zamora, en lo medular controvierte los hechos de la demanda de autos, y acto seguido alega: la ausencia o inexistencia de responsabilidad civil de carácter extracontractual o de cualquiera naturaleza de Eduardo Enrique Salazar Zamora; en subsidio de lo anterior, alega el hecho de un tercero.

A su turno, controvierte los perjuicios reclamados, alegando en subsidio, aplicación del artículo 2330 del Código Civil. Finalmente, solicita se exima a su parte de las costas, por haber tenido motivo plausible para litigar.

NOVENO: Que, en folio 40, con fecha 28 de diciembre de 2018, el abogado del demandante evacuando el trámite de la réplica da por reproducidos todos y



«RIT»

Foja: 1

cada uno de los argumentos contenidos en el escrito de su demanda, ratificándolo en todas sus partes, con expresa condenación en costas.

DÉCIMO: Que, en folio 44, con fecha 9 de enero de 2019, los demandados evacuan el traslado de la duplica, reiterando cada una de las excepciones, defensas y alegaciones realizadas por esta parte demandada de AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA y de don EDUARDO SALAZAR ZAMORA.

UNDÉCIMO: Que, en folio 58, con fecha 23 de mayo de 2019, se recibió la causa a prueba, fijándose como hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos los siguientes: 1º Existencia de una acción (u omisión) culpable o dolosa imputable a las demandadas que haya producido daño o perjuicios a la demandante; 2º Existencia de perjuicios, naturaleza y monto de los mismos, o en su caso, elementos para determinar su cuantía; 3º Relación de causalidad entre los perjuicios y la conducta de las demandadas, acusados en la demanda; y 4º Existencia de dolo o culpa en los demandados; 5º Falta de legitimación pasiva de la demandada Autobuses Del Sur.

Acto seguido a folio 64, con fecha 31 de enero de 2020, se modifica la resolución que recibe la causa a prueba quedando de la siguiente manera: Se elimina el punto N°4, quedando el numeral 5 como punto 4°. Se agregan los siguientes puntos de prueba, quedando con los numerales: 5º Efectividad que el día 14 de Marzo de 2015, aproximadamente a las 02:20 horas, en la ruta 5 Sur, a la altura del kilómetro 743 en la comuna de Loncoche, se produjo una colisión entre el bus placa patente FLHP-17 de propiedad de Autobuses del Sur Limitada y el bus placa patente CFWC-23 de propiedad de Transportes Cometa S.A. Hechos y circunstancias. 6º Hechos y circunstancias que configuran la responsabilidad estricta u objetiva de Autobuses del Sur Limitada. 7º Hechos y circunstancias que configuran la responsabilidad extracontractual de las demandadas.

DUODÉCIMO: Que, la demandante, para probar los fundamentos de su acción, produjo prueba documental, acompañando los siguientes documentos, los que fueron puesto en conocimiento de la contraria:

- 1) Certificado de inscripción y anotaciones vigentes del bus placa patente única, FLHP-17 de propiedad del Autobuses del Sur Ltda.
- 2) Certificado de inscripción y anotaciones vigentes del bus placa patente única, CFWC-23 de propiedad de Transportes Cometa S.A.
- 3) Copia del parte policial N° 00014 de 14 de Marzo de 2015 de la Tenencia Carretera de Cautín Sur Loncoche.



«RIT»

Foja: 1

- 4) Copia carpeta investigativa RUC 1500253605-3 de la Fiscalía Local de Loncoche.
- 5) Acta de audiencia de Formalización y de Preparación del Juicio Oral de Eduardo Enrique Salazar Zamora, emanada del Juzgado de Garantía de Loncoche, en causa RIT. 261-2015.
- 6) Set de 16 fotografías del accidente y de los daños del bus CFWC-23 de propiedad de Transportes Cometa S.A, a raíz de éste, autorizadas ante notario.
- 7) Informe Técnico N° 54-A-2015 (Informe Siat) emitido por Carabineros de Chile de la Prefectura de Cautín N° 22, SUBCOM. I.A.T Cautín.
- 8) Copia de impresión web obtenida desde la página de internet del medio de comunicación “Soy Temuco” que lleva por título “Segunda Víctima del bus ETM que chocó en Loncoche había subido 10 minutos antes”.
- 9) Copia de impresión web obtenida desde la página de internet del medio de comunicación Cooperativa.cl que lleva por título “Choque entre 2 buses dejó 1 muerto y 30 heridos en la Araucanía”.
- 10) Cotización de repuestos relativa al bus patente CFWC-23 de propiedad de Transportes Cometa S.A emitida por Implementos S.A., por la suma de \$9.081.366.
- 11) Cotización de repuestos N° 152611 relativa al bus patente CFWC-23 de propiedad de Transportes Cometa S.A emitida por Implementos S.A por la suma de \$4.961.609.
- 12) Cotización de repuestos N° 152615 relativa al bus patente CFWC-23 de propiedad de Transportes Cometa S.A por la suma de \$4.752.779.
- 13) Presupuesto N° 534454 relativo al bus patente CFWC-23-0 de propiedad de Transportes Cometa S.A emitido por Volvo Chile SpA. por la suma de \$43.212.514.
- 14) Presupuesto N° 804749 relativo al bus patente CFWC-23 de propiedad de Transportes Cometa emitido por Volvo Chile SpA. por la suma de \$4.635.038.
- 15) Consulta de tasación fiscal del bus marca Volvo modelo B12R año 2010 obtenida desde la página web del servicio de impuestos internos.
- 16) Copia de documento denominado, Peritaje Técnico Mecánico por Accidente de tránsito y evaluación de las reparaciones en vehículo,



«RIT»

Foja: 1

emitido por don Julio Bahamondes Quevedo, Perito Judicial Mecánico en Investigación de accidentes de tránsito.

- 17) Informe de Lucro cesante bus placa patente CFWC-23 emitido por Antonio Dezerega Ferrer, Gerente de Administración de Empresa Sertran SA, junto con sus anexos.
- 18) Copia carpeta investigativa RUC 1500253605-3 de la Fiscalía Local de Loncoche.

DÉCIMO TERCERO: Que, la parte demandante también se valió de la prueba testimonial, según rola a 118, 129 y 157, consistente en las declaraciones de don Juan Marcial Vargas Vidal , cédula nacional de identidad N°7.666.117-0, conductor, domiciliado en Hernando de Magallanes N° 373, Valdivia; y don Sergio Luis Villagran Retamal, cédula nacional de identidad N°12.929.818-9, mecánico, domiciliado en Calle Las Codornices 1734, Padre las Casas, Temuco , y don Julio Enrique Bahamondes Quevedo, cédula nacional de identidad N° 5.278.584-7, perito, domiciliado en cerro colorado N° 6130, departamento 31, Comuna de Las Condes, Santiago.

El **primero** de los deponentes legalmente juramentado, al tenor del punto quinto de la interlocutoria de prueba refiere que fue colisionado, era conductor de la máquina de la demandante Transportes Cometa S.A., estando yo estacionado en la berma. Fue chocado por la parte posterior. Refiere que estaban en panne, estaban a punto de irse, y esperaban que pasaran los vehículos que ocupaban la calzada para retirarse, pasaron camiones, buses y autos, y el último fue el bus que lo chocó.

Relata que sintieron el impacto, llamó al mecánico por teléfono para indicarle que los habían chocado y llegaron los servicios asistenciales y lo llevaron al hospital de Loncoche por lesiones, tuvo lesiones leves, estaba sin pasajeros, y el segundo conductor Patricio Parada también resultó con lesiones y fue derivado al Hospital de Temuco porque sus lesiones eran de mayor gravedad. Supuestamente el bus quedó en el lugar de los hechos toda la noche, porque después del hospital le devolvieron al bus y alrededor de las cuatro y media o cinco de la mañana lo fue a buscar el mecánico de la empresa, lo llevaron detenido a la tenencia de carretera de Loncoche y el bus lo llevaron al taller de Temuco.

Finalmente indica que el bus que el conducía tuvo daños graves, en toda la parte trasera y todo lo que es estructura y motor quedó todo hecho pedazos, quedó inservible, y la parte delantera también sufrió daño, en el lado derecho, quedó incrustada en el cerro.



«RIT»

Foja: 1

Repreguntado el testigo para que diga, que ocurrió antes del accidente, porque se tuvo que detener, en que parte y cuánto tiempo, responde que quedo en panne, se calentaba el motor, ahí llamó al mecánico para que viniera a verlos, y los pasajeros fueron embarcados en otra máquina, esto fue en la cuesta de Loncoche, y el mecánico le indicó que fuera al lugar de descanso, como a 200 metros antes quedaron detenidos, no alcanzó a llegar por recalentamiento del motor, se quebró el aspa de enfriamiento. De sur a Norte. Estuvo detenido unos 20 minutos, toda la estructura del bus quedó en la berma y señalizada. El mecánico se llama Sergio Villagrán.

Repreguntado el testigo para que diga en que parte de la carretera se encontraba al momento del accidente y que acción pretendía hacer, responde que estaba conduciendo, estaba estacionado en la berma, le echó agua al motor y pretendía llegar al descanso, que estaba a unos doscientos metros más allá. Lo que quería hacer era salir de donde estaba y llegar al área de descanso.

Repreguntado el testigo para que diga si al momento del accidente había alcanzado a ingresar a la ruta o pista y en su caso explique cómo fue que lo colisionó el bus de la demandada, responde que no, en ningún momento ingresó a la pista, estaba esperando que pasen los vehículos, y pasaron camiones, autos buses, y el último era el bus que lo chocó. El bus que lo choco, lo hizo cuando estaba en la berma, estaba esperando para salir.

Repreguntado el testigo para que diga si pudo percatarse que el bus que lo choco haya desviado su trayectoria hacia la berma donde se encontraba, responde que no, no alcancé a ver.

Repreguntado el testigo para que diga cuantos metros se arrastró el bus que conducía producto del impacto, responde que lo arrastraron unos seis o siete metros.

Repreguntado el testigo, para que diga que hizo después del accidente y si llamó a alguien a quien, responde que llamo a Carabineros y al mecánico Sergio Villagran, señalándole que lo habían chocado.

Repreguntado para que diga si tiene concomimiento si hubo otros lesionados además de la tripulación del bus que el conducía, responde que en el momento no, porque los llevaron al Hospital, pero después se enteró, cuando volvió al lugar de los hechos, que habían dos fallecidos del bus que lo chocó.

Contrainterrogado el testigo para que diga sólo si sabe o recuerda el ancho del bus que conducía o buses semejantes, responde que exactamente no lo sabe pero el bus estaba completamente en la berma.

Contrainterrogado el testigo para que diga, en virtud de lo declarado, al momento de detenerse con el bus en panne que conducía que medidas adoptó,



«RIT»

Foja: 1

responde que estacionarse en la berma, con su estructura afuera y señalizado con luces y triangulo, para echarle agua y una vez que se enfríe el motor, esperaron como veinte minutos y retiraron los triángulos y esperaron para poder tomar otra vez la calzada, cuando en eso fueron impactados.

El **segundo** de los deponentes legalmente juramentado, al tenor del punto dos de la interlocutoria de prueba refiere que estuvo en el accidente cuando ocurrió, el año 2015, estuvo en conversaciones con el conductor una hora antes del accidente, donde el le indicó que se le había quebrado el marco del ventilador del bus, lo cual le provocaba que se calentaba el motor no podía continuar el viaje, le indico que debía trasladar los pasajeros a otro bus por su seguridad y después le pidió que llevara el bus por la herma a un área segura que estaba terminando la cuesta un kilómetro hacia arriba. Antes de llegar al área de descanso tuvo que parar en la berma para que bajara la temperatura del motor, unos 300 metros antes. Luego él lo llamó y le dijo que lo habían chocado por atrás, y fui al lugar de los hechos, estuvo toda la noche en el lugar ayudando a bomberos a sacar los heridos y después en el día tuvo que sacar el bus de ahí con grúa y lo trasladaron a Temuco.

Repreguntado el testigo para que diga o aclare si recuerda a que empresa pertenecía el bus que colisionó al bus que usted fue a revisar, responde, buses ETM.

Repreguntado el testigo para que diga si recuerda que daños sufrió la estructura del bus que usted revisó, responde, daños en su parte trasera total, se dañó el motor, partida la carcasa de la caja de cambio, se rompieron los ventanales del lado izquierdo del bus, daños estructurales en general en su parte trasera.

Repreguntado el testigo para que aclare si recuerda en que zona del bus se habría producido la colisión, responde en la parte trasera del bus.

Repreguntado el testigo para que señale cuál habría sido la dinámica de la colisión, quien colisionó a quien y en qué circunstancias, responde, que el bus ETM colisionó con la parte trasera al bus de Pulman, estando estacionado en la berma por falla mecánica, cuando llegó al lugar lo que constato es que el choque había sido en la berma de la carretera y después los dos bus, se fueron contra el cerro, el Pulman quedo con su eje delantero casi completo sobre el cerro.

Contrainterrogado el testigo para que diga, si recuerda en que sector específico se encontraba detenido el vehículo de la empresa demandante y en qué condiciones, responde, no lo conoce pero, sabe que fue en la cuesta de Loncoche de sur a norte, terminando la subida arriba doscientos metros antes del descanso. Estaba detenido por que se le subió la temperatura del motor, pararon a



«RIT»

Foja: 1

rellenar agua, esperaron que bajara la temperatura del motor para terminar IOS" 200 metros que quedaban y en ese lapso fu impactado por atrás.

Al tenor del punto cinco de la interlocutoria de prueba, refiere que es efectivo, y en todo lo demás se remite a la respuesta anterior.

El **tercero** de los deponentes legalmente juramentado, al tenor del punto cinco de la interlocutoria de prueba refiere que efectivamente le correspondió concurrir al lugar del accidente con la finalidad de colaborar en la investigación del mismo y entregar un informe a la empresa propietaria del bus, elaborando para ello un informe técnico el cual es suscrito por él y por economía procesal una vez que se le exhiba lo reconoce, firmado por el, al igual que el sello impreso y en este acto lo suscribe en todas sus partes.

Agrega que también se tomaron fotografías del lugar, estado de las máquinas y especialmente, los daños sufridos por el bus en su estructura y parte mecánica.

Repreguntado el testigo para que diga el testigo si el informe que en este acto se le exhibe y se encuentra agregado a este exhorto con fecha de hoy, es de su autoría y si reconoce su contenido, su firma, su sello y todo lo contenido en él como propio, responde que sí, efectivamente, lo reconoce en todas sus partes como también su firma, sello y contenido.

Contrainterrogado el testigo, para que diga si sabe cuánto mide o cuánto es el ancho de un bus de las características del bus del demandante, y por otra parte, si sabe el ancho aproximado de la berma del lugar de los hechos, responde en cuanto a la berma, estas son variables de acuerdo a las diferentes rutas del país. En este caso en particular, la berma aproximadamente medía 4 metros 10 cm., con respecto a las estructuras de las máquinas involucradas, estas son variables de acuerdo a la marca y carrocerías, antecedentes que se encuentran incorporados en su informe.

DÉCIMO CUARTO: Que, igualmente, solicitó se oiga informe de peritos y se designó para dicho efecto a David Castro Arévalo Ingeniero Mecánico – Perito Ing. Mecánica y a don César Alberto Cárcamo Santana Contador Auditor, quienes evacuaron sus informes a folio 182 y 202 de autos, respectivamente.

DÉCIMO QUINTO: Que, a su turno, la parte demandante solicitó la realización de diligencias de prueba, consistente en la remisión de oficio de causa RUC N° 1500253605-3 de Fiscalía de Loncoche, según corre a folio 194 de autos, y oficio consistente en copia expediente RIT N° 261-2015 del Juzgado de Garantía de Loncoche, según consta a folio 210 de autos.



«RIT»

Foja: 1

DÉCIMO SEXTO: Que, por su parte el demandado acompañó la siguiente prueba instrumental:

- 1) Documento denominado informe técnico pericial accidente en el tránsito con resultado de muertes, lesionados graves y daños en choque, de diciembre del año 2015, suscrito por Cristian Céspedes Zanca, perito judicial corte de apelaciones, y por Marcos Walker Saavedra, perito judicial corte de apelaciones.

DÉCIMO SÉPTIMO: Que, en primer término se debe asentar que aun tratándose de hechos acaecidos a raíz de un accidente de tránsito, la actora no utilizó la vía adjetiva sumaria derivada de una sanción contravencional a fin de hacer valer la respectiva pretensión indemnizatoria, sino que en su demanda se refirió a normas de la responsabilidad extracontractual.

DÉCIMO OCTAVO: Que, en este orden de ideas, cabe hacer presente que la defensa central del demandado **AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA**, contra la presente acción, se enfoca en alegar la falta de legitimación pasiva, toda vez que la responsabilidad infraccional o penal del conductor debió establecerse por tribunal competente, situación que no ocurrió en la especie, lo que conlleva a una falta de responsabilidad civil al no poder imputarle culpa al conductor y consecuentemente -la solidaridad pasiva ubicada en las normas de la ley del tránsito- a la empresa propietaria del bus. Junto con ello, la forma indeterminada de cuantificar el daño, solicitando montos desmedidos y desproporcionados; y, por la exposición imprudente de la víctima, de acuerdo a lo prescrito en el artículo 2330 del Código Civil.

DÉCIMO NOVENO: Que, entonces, entrando al análisis de estas defensas, hay que tener presente lo prescrito por el artículo 174 de la Ley de Tránsito N° 18.290, que prescribe: “El conductor, el propietario del vehículo y el tenedor del mismo a cualquier título, a menos que estos últimos acrediten que el vehículo fue usado contra su voluntad, son solidariamente responsables de los daños o perjuicios que se ocasionen con su uso, sin perjuicio de la responsabilidad de terceros de conformidad a la legislación vigente”; del cual es posible inferir que la actora ha dirigido su acción también en contra de **AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA**, en su condición de propietaria del bus del bus sub lite.

Del contenido de dicha disposición legal se sigue entonces que, una vez acreditado el ilícito civil del cual es responsable el chofer del bus, surge la



«RIT»

Foja: 1

responsabilidad respecto del propietario del vehículo, quién únicamente podrá eximirse si logra acreditar que el vehículo fue utilizado contra su voluntad.

VIGÉSIMO: Que, resulta necesario recordar que, el fundamento de la responsabilidad civil de derecho común extracontractual, descansa en la denominada teoría subjetiva, sustentada en la culpa del autor del hecho dañoso y que consagran los artículos 2314 y 2284 del Código Civil -entre otros preceptos-, de manera que existe responsabilidad extracontractual siempre que una persona está obligada a reparar el perjuicio causado a otra, porque incurrió en una conducta culpable o dolosa que le causó daño a ésta.

Así, para que la acción intentada pueda prosperar, es menester que el actor acredite la concurrencia de los presupuestos de la responsabilidad extracontractual, esto es: a) que exista un hecho doloso o culposo de una de las partes; b) que ese hecho doloso o culposo ocasione un perjuicio a la otra parte, la víctima; c) que entre el hecho doloso o culposo y los perjuicios ocasionados haya relación de causalidad, esto es, que los daños o perjuicios sean consecuencia directa e inmediata de aquél; y, d) que no concurra una eximente de responsabilidad.

VIGÉSIMO PRIMERO: Que, en este sentido, resulta equívoco lo argumentado por el demandado **AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA**, en cuanto señala que es necesario previamente acreditar la responsabilidad infraccional o penal del conductor por el tribunal competente, toda vez que lo actuado en sede penal no obsta a la demostración de los presupuestos de la responsabilidad extracontractual en esta sede civil, situación que es ampliamente aceptada por nuestra jurisprudencia, motivo por el cual se desecha la excepción de falta de legitimación pasiva de **AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA** para ser demandado en los presentes autos, tal como se dirá en la parte resolutive de la presente sentencia.

VIGÉSIMO SEGUNDO: Que, en este escenario entonces, conforme lo establece el artículo 1698 del Código Civil, a la demandante le quedará probar un actuar culposo del chofer que conducía el bus para poder obtener el resarcimiento de los daños que alega, pues como ya se señaló precedentemente, es uno de los requisitos que permitirían acreditar la concurrencia de los presupuestos de la responsabilidad extracontractual, y lo exigido por la Ley N° 18.290, que recoge el principio general de responsabilidad de que el conductor de un vehículo motorizado responde de los daños causados por su culpa, sea por no actuar con



«RIT»

Foja: 1

la consideración de los deberes generales de cuidado que resultan exigibles, sea por infringir las normas legales que rigen la actividad, ampliando así el alcance de la culpa infraccional.

VIGÉSIMO TERCERO: Que, la acción indemnizatoria deducida en autos, mediante la cual el actor pretende hacer efectiva la responsabilidad extracontractual de los demandados, se rige por las disposiciones contenidas en el Título XXXV del Libro IV del Código Civil, artículos 2314 y siguientes, normativa legal de la que se desprende que los elementos o presupuestos generadores de dicha responsabilidad 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, la víctima, 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 e inmediata de aquél.

VIGÉSIMO CUARTO: Que, respecto del primero de los elementos señalados precedentemente, con la prueba documental acompañada por la demandante, la testimonial rendida por la misma a folio 118, 129 y 157 de autos, y los oficios remisores de causa RUC N° 1500253605-3 de Fiscalía de Loncoche, según consta a folio 194 de autos, y oficio consistente en copia expediente RIT N° 261-2015 del Juzgado de Garantía de Loncoche, según consta a folio 210 de autos, el actor logró acreditar los siguientes hechos:

- a) Que, el día 14 de Marzo de 2015, Juan Vargas Vidal conducía el bus marca Volvo, placa patente CFWC-23 de propiedad de TRANSPORTES COMETA S.A. por la ruta Cinco Sur en dirección Sur a Norte con destino a Santiago, con pasajeros a bordo, y el resto de su tripulación, el conductor Patricio Parada Martínez y el auxiliar Guido Padilla Canales; en esas circunstancias, a la altura del kilómetro 743 de la ruta 5 sur, el bus tuvo que detenerse y estacionarse en la berma debido a un desperfecto mecánico. Siendo aproximadamente las 02:20 horas, y encontrándose el bus aún en la berma, fue impactado en la parte posterior, por el bus placa patente FLHP-17 de propiedad de la empresa AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA, conducido por EDUARDO ENRIQUE SALAZAR ZAMORA, quien lo hacía en la misma dirección, por la primera pista de circulación.
- b) Que, según El parte policial N° 00014 e informe técnico N° 54-A-2015 emitido por Carabineros de Chile para la Fiscalía Local de



Loncoche, la causa basal del accidente se debió a que “El participante (1) (Eduardo Enrique Salazar Zamora) debido a que conduce el móvil en condiciones físicas deficientes producto del sueño, cansancio o fatiga, desatiende por breves instantes la conducción , a raíz de lo cual desvía su desplazamiento hacia la derecha, ingresando con parte de su estructura a la berma y chocando al móvil 2 (Bus patente CFWC-23)”.

- c) Que, a consecuencia de dicha colisión algunos pasajeros quedaron lesionados, dos resultaron fallecidos y, el bus sufrió diversos daños en la parte trasera.
- d) Que, se dio origen a una investigación penal por “Cuasidelito de homicidio, cuasidelito de lesiones graves gravísimas y cuasidelito de lesiones menos graves”, seguida por la Fiscalía Local de Loncoche bajo el RUC N° 1500253605-3 y posteriormente formalizada ante el Juzgado de Garantía de Loncoche bajo el RIT. N° 261-2015. Se le imputó y se formalizó al conductor don EDUARDO ENRIQUE SALAZAR ZAMORA su calidad de autor del referido cuasidelito en grado de consumado, causa iniciada por la familia de una de las víctimas fatales del accidente, arribando finalmente a un acuerdo reparatorio.
- e) Que el conductor del bus placa patente FLHP-17-3 de propiedad de la empresa AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA, don Eduardo Enrique Salazar Zamora, declaró según consta en informe técnico N° 54-A-2015 elaborado por Carabineros de Chile para la Fiscalía Local de Loncoche: “Que el día de hoy siendo las 02:45 horas aproximadamente en circunstancias que conducía el bus de la empresa ETM en dirección Puerto Montt a Talcahuano y con anterioridad habíamos hecho el reemplazo con el otro chofer de la máquina, en fracciones de segundo realicé un pestañón, siendo probablemente que me haya quedado dormido cuando veo que había otro bus que estaba estacionado, e intenté esquivarlo realizando una maniobra evasiva y accioné el sistema de frenos, pero lo choqué”.

VIGÉSIMO QUINTO: Que, no existe controversia en autos en cuanto a que la empresa Autobuses del Sur Limitada es la propietaria del bus patente FLHP.17-3, vehículo que ocasionó el accidente, conforme lo acredita certificado de



«RIT»

Foja: 1

inscripción y anotaciones vigentes del bus placa patente única, FLHP-17 de propiedad del Autobuses del Sur Ltda., individualizado en el considerando duodécimo de la presente sentencia. De otro lado, debe precisarse que de conformidad con lo que dispone el inciso 2° del artículo 174 de la Ley N° 18.290, “El conductor, el propietario del vehículo y el tenedor del mismo a cualquier título, a menos que éstos últimos acrediten que el vehículo fue usado contra su voluntad, son solidariamente responsables de los daños o perjuicios que se ocasionen con su uso, sin perjuicio de la responsabilidad de terceros de conformidad a la legislación vigente”.

VIGÉSIMO SEXTO: Que, a este respecto el autor don Enrique Barros Bourie en su tratado De La Responsabilidad Extracontractual (páginas 732 y siguientes) explica: “es inequívoco, que en esta materia la ley Chilena establece un régimen especial de responsabilidad vicaria, que tiene por fundamento, por un lado, la culpa del conductor y, por otro, el riesgo creado por el propietario o tenedor. En consecuencia, la responsabilidad del propietario o tenedor es estricta en la medida que no requiere de juicio de culpabilidad respecto a su propia conducta, ni le es admisible la excusa de la propia diligencia (como ocurre bajo las reglas generales del Código Civil), pero al mismo tiempo no se trata de un régimen de responsabilidad estricta que superpone a la responsabilidad por negligencia que soporta el conductor, sino que depende precisamente de que éste haya infringido el deber de cuidado. En consecuencia, se trata de una garantía legal a favor de la víctima, surgida a condición de que el conductor del vehículo haya incurrido en un ilícito civil. Agrega que: “A su vez, la regla establece una garantía frente a la víctima de que el propietario o tenedor del vehículo, que suele ser más solvente que el conductor, asuma la obligación indemnizatoria, bajo el supuesto de que aquella tiene derecho a percibirla en razón de la culpa del agente, de acuerdo a los demás presupuestos generales de la responsabilidad civil”. Finalmente expresa: La conclusión de que la responsabilidad del propietario y tenedor es vicaria (esto es, se trata de responsabilidad estricta por la negligencia ajena) se infiere de la estructura normativa del título de la Ley de Tránsito dedicado a la responsabilidad, así como de la norma del artículo 174 II, que establece la responsabilidad del propietario y tenedor del vehículo”.

VIGÉSIMO SÉPTIMO: Que, los hechos establecidos en las motivaciones que anteceden, son suficientes para tener por acreditada la existencia de un hecho culposo que genera la responsabilidad de los demandados de autos; de conformidad con lo dispuesto en el artículo 174 de la Ley N° 18.290,



«RIT»

Foja: 1

configurándose de esta manera el primer elemento o presupuesto de la responsabilidad que pretende hacerse efectiva mediante la acción deducida en autos.

VIGÉSIMO OCTAVO: Que, en orden a acreditar la existencia y naturaleza de los daños o perjuicios cuya indemnización pretende, hecho contenido en el punto N° 2 de la interlocutoria de prueba, el demandante rindió en primer término prueba testimonial, consistente en la declaración de Sergio Luis Villagran Retamal a folio 129, quien declara al tenor del punto antes referido, manifestando, cita textual: *respecto de los daños sufrió la estructura del bus que usted revisó, responde, daños en su parte trasera total, se dañó el motor, partida la carcasa de la caja de cambio, se rompieron los ventanales del lado izquierdo del bus, daños estructurales en general en su parte trasera.*

También rindió prueba pericial, consistente en peritaje mecánico para la evaluación de presupuestos y cotizaciones desvalorización comercial del bus, según consta a folio 182 de autos; y peritaje contable para establecer de forma cierta el lucro cesante experimentado por parte de Transportes Cometa S.A. a raíz del accidente que sufrió el bus placa patente CFWC.23 el día 14 de Marzo de 2015, según consta a folio 202 de autos.

VIGÉSIMO NOVENO: Que, el análisis y examen de las pruebas precedentemente relacionadas, permite concluir, en primer lugar, que la testimonial es no es suficiente, para acreditar la existencia de los daños, pues el único testigo que depone sobre la existencia de los daños, solo se limita a señalar que el bus de la actora sufrió diversos daños sin explicar de manera alguna la cuantificación o monto de los mismos respecto del daño emergente, y sin especificar de qué manera aquellos perjuicios consistieron en lucro cesante.

Ahora, la única prueba idónea para efectos de acreditar la existencia de los daños y su cuantificación, es la prueba pericial.

En tal sentido, se recibió el informe de dos peritos especialistas, el perito mecánico David Castro Arévalo, en su pericia concluyó lo siguiente: *Al no tener la documentación que acredite la compra y los servicios prestados al bus marca Volvo, modelo B12R, placa patente CFWC-23 para su reparación, este perito debe hacer un análisis de sentido común y comercial. En este ámbito no es razonable ni prudente haber invertido alrededor de \$84.000.000 (sumatoria de los presupuestos y cotizaciones), que es una cantidad de dinero mayor que el valor de la tasación comercial de este bus (\$75.440.000 al año 2015), en una reparación de varios meses y con todos los inconvenientes no cuantificados de*



«RIT»

Foja: 1

tiempo y desgaste para la compra y obtención de todos los insumos, repuestos, piezas y partes; además pensando que se sumarán algunos meses de lucro cesante, esto pasa a ser inviable comercialmente hablando.

Este perito puede aseverar que comercialmente en un bus que estando en la mejor de las condiciones en todo aspecto en el año 2015 tendría un valor comercial parecido al valor de la tasación fiscal (\$75.440.000).

Teniendo en cuenta todos éstos factores y no habiendo recibido este perito hasta la evacuación del Informe Pericial, documentación legal de pago de servicios y compra de repuestos, partes y piezas del bus siniestrado, marca Volvo, modelo B12R, placa patente CFWC-23, es viable pensar que se gastaron alrededor de \$37.000.000 (treinta y siete millones de pesos) en la reparación íntegra del bus en cuestión, sólo considerando mano de obra y todas las partes para que quede en condiciones de ponerlo otra vez apto para volver a realizar transporte interurbano de pasajeros, al mínimo gasto posible.

Esta cifra la podemos desglosar en: a) Gasto de taller en mano de obra, \$17.000.000 (diecisiete millones de pesos); b) Compras de partes y piezas para la reparación del bus, \$20.000.000 (veinte millones de pesos).

Esta afirmación está basada en la experiencia técnica de taller y de ventas técnicas de partes y servicios en máquinas y maquinaria pesada que tiene este perito, además del ya mencionado criterio comercial que se ocupa en la evaluación de todo siniestro de un móvil, atendiendo que es una máquina mayor y que no es de un reemplazo tan sencillo, ni tan instantáneo como lo puede ser un automóvil.

Por su parte respecto a la desvalorización del vehículo, concluye que: “En este caso, teniendo una tasación fiscal al momento del siniestro de \$75.440.000 (setenta y cinco millones, cuatrocientos cuarenta mil pesos), podemos hacer un estimado de desvalorización comercial de \$3.017.600 (tres millones diecisiete mil seiscientos pesos) que corresponde al 4% de su tasación fiscal”.

Finalmente zanja que: No hay manera de comprobar después de 5 años de uso y trabajo, que estas reparaciones fueron hechas para reparar el siniestro en cuestión y tampoco contamos hasta esta fecha con un historial de siniestros posteriores a la del 14 de Marzo de 2015, ni tampoco información respecto de las reparaciones del siniestro que a este perito le permitan asegurar que estas reparaciones poco prolijas corresponden a siniestros que sucedieron entre el 14 de marzo de 2015 y la fecha de audiencia de reconocimiento realizada el 17 de junio de 2020.

A su turno, el perito contable Cesar Cárcamo Santana, en su pericia en relación al lucro cesante, concluye que: Como resultado del peritaje contable



«RIT»

Foja: 1

realizado, y conforme a los antecedentes jurídicos, comerciales, financiero contable y tributario incorporados al juicio, y los demás que tuvo acceso este perito sobre el asunto en discordia, se ha llegado a las conclusiones que se exponen a continuación: en conclusión, en base a los puntos antes analizados, producto del accidente, se ha generado perjuicios económicos a la empresa Transportes Cometa S.A. por el tiempo de cuatro meses en que el bus placa patente CFWC.23 debió estar en taller mecánico para reparaciones y ser puesto en servicio nuevamente. Por lo tanto, si consideramos los ingresos percibidos por el bus de comparación placa patente CFWC.22 por los periodos posteriores al accidente, es decir, Abril a Julio de 2015, a un promedio mensual de \$20.896.194, multiplicado por cuatro meses da un total de \$83.584.775 nominal de ingresos no percibidos.

TRIGÉSIMO: Que, el daño emergente debe entenderse como el empobrecimiento real y efectivo padecido por quien solicita que se le indemnice.

Lo demandado bajo este ítem es la suma de \$66.303.033, que corresponde al valor de la reparación de los daños causados al bus placa patente única CFWC-23.

En tal sentido, se debió acreditar el valor de reparación de todos los daños, inclusive estructurales y mecánicos, sufridos por el bus marca Volvo, año 2010, modelo B12R, placa patente CFWC-23, como consecuencia de la colisión de fecha 14 de Marzo de 2015.

El perito mecánico consideró en su pericia, una serie de fotografías, el Informe Técnico del SIAT de este accidente en particular, y utilizó presupuestos y cotizaciones de repuestos, partes y servicios para la reparación del bus Volvo, modelo B12R, placa patente CFWC-23, como valores referenciales, y concluyó, que evidentemente el bus chocado fue impactado en dos terceras partes de su estructura, mirado desde atrás y de izquierda hacia la derecha, dejando libre de siniestro a gran parte de las piezas independientes del tercio no impactado del lado derecho. Todas las piezas grandes que ocupaban los tres tercios del bus en cuestión quedan evidentemente destruidas, porque fueron impactadas en la mayoría de su superficie.

Ahora, analizados los daños denunciados bajo este tópico, es posible establecer que ellos se ajustan a los conceptos entregados precedentemente, y para el propósito de su valuación, se estará al mérito del informe pericial practicado por David Castro Arévalo Ingeniero Mecánico – Perito Ing. Mecánica, informe que rola a folio 182 de autos, quien concluye conforme a su opinión pericial que se gastaron alrededor de \$37.000.000 (treinta y siete millones de



«RIT»

Foja: 1

pesos) en la reparación íntegra del bus en cuestión, sólo considerando mano de obra y todas las partes para que quede en condiciones de ponerlo otra vez apto para volver a realizar transporte interurbano de pasajeros, al mínimo gasto posible, cifra que desglosa en: a) Gasto de taller en mano de obra, \$17.000.000 (diecisiete millones de pesos); b) Compras de partes y piezas para la reparación del bus, \$20.000.000 (veinte millones de pesos).

Arriba a esta afirmación basado en la experiencia técnica de taller y de ventas técnicas de partes y servicios en máquinas y maquinaria pesada que tiene, además del criterio comercial que se ocupa en la evaluación de todo siniestro de un móvil, atendiendo que es una máquina mayor y que no es de un reemplazo tan sencillo, ni tan instantáneo como lo puede ser un automóvil.

Antecedente probatorio, que se estima suficiente para determinar en la suma de \$37.0000.000 la cuantía de los perjuicios demandados por daño emergente.

TREGÉSIMO PRIMERO: Que, se demanda por concepto de desvalorización comercial del vehículo accidentado la suma de \$3.000.000, por cuanto pese a los trabajos de reparación realizados, que incluyen el cambio obligado de las partes y piezas dañadas del bus, es imposible lograr y obtener la simetría original de éstas, considerando además que la tonalidad de la pintura de la zona reparada es diferente a la del resto del bus. Como se anticipó, tal indemnización se enmarca dentro de la noción de daño emergente, sin embargo para su procedencia es imprescindible que se rindan probanzas en torno a su cuantía, cuestión que de igual forma, para el propósito de su evaluación, se estará al mérito del informe pericial practicado por David Castro Arévalo Ingeniero Mecánico – Perito Ing. Mecánica, informe que rola a folio 182 de autos, quien concluye que teniendo el vehículo una tasación fiscal al momento del siniestro de \$75.440.000 (setenta y cinco millones, cuatrocientos cuarenta mil pesos), se puede hacer un estimado de desvalorización comercial de \$3.017.600 (tres millones diecisiete mil seiscientos pesos) que corresponde al 4% de su tasación fiscal, antecedente suficiente para determinar su cuantía en el monto petitionado por el actor en su libelo pretensor, esto es, la suma de \$3.000.000, a fin de no incurrir en vicio de ultrapetita, otorgando más de lo pedido, motivo por el cual se estará al monto petitionado.

TRIGÉSIMO SEGUNDO: Que, el lucro cesante es aquella utilidad que en virtud del daño se ha dejado de percibir. La prueba del lucro cesante ofrece mayores dificultades que la del daño emergente por lo que, para evaluarlo, deben



«RIT»

Foja: 1

proporcionarse antecedentes que posean tal precisión y certidumbre, que permitan determinar con claridad una ganancia probable que dejó de percibirse.

El actor demandó por este concepto la suma de \$60.000.000, en razón de \$15.000.000, por cada mes que el bus estuvo sin generar ingresos, considerando que el bus estuvo 4 meses en proceso de reparación.

En la especie se estará al mérito del informe pericial practicado por César Alberto Cárcamo Santana, Contador Auditor, informe que corre a folio 202, y cuya metodología empleada en el peritaje contable consistió en el análisis de antecedentes jurídicos, comerciales, financiero contable y tributario, y la revisión de los antecedentes enumerados en el punto 5 de la pericia, que fueron apreciados materialmente, pues se acompañaron en anexo- folio 203 y 204 de autos-.

El profesional, a fin de determinar el perjuicio económico producto del accidente, utilizó el método comparativo, evaluando la producción generada por el bus placa patente CFWC.23 durante los periodos de Diciembre de 2014 a Marzo 2015 a la fecha del accidente y se ha contrastado con la producción generada por el bus placa patente CFWC.22 durante los mismos periodos del bus siniestrado y los 4 meses posteriores al siniestro, es decir, Abril a Julio de 2015, considerando son vehículos de las mismas características técnicas y prestan el mismo servicio, determinando la pérdida económica en base a la producción del bus placa patente CFWC.22.

En mérito de su opinión pericial, analizados los reportes de producción del bus comparativo CFWC.22 en los periodos posteriores al siniestro del bus placa patente CFWC.23, es decir, los periodos de Abril, Mayo, Junio y Julio de 2015, que son los cuatro periodos considerados para la reparación en taller mecánico del bus siniestrado, periodo en que se provoca una pérdida económica al no estar en funcionamiento, este bus tuvo una producción total de \$83.584.775, por lo tanto, si dividimos dicho monto por 4 meses, nos da un promedio mensual de \$20.896.194.

Ahora bien, sin perjuicio de que el informe pericial arribó a una conclusión promedio mensual de producción por los cuatro meses de reparación y consecencial falta de prestación, por un monto superior al peticionado por el actor, se estará al monto demandado, esto es, la suma de \$60.000.000 (sesenta millones de pesos), a fin de no incurrir en vicio de ultrapetita, otorgando más de lo pedido.

TRIGÉSIMO TERCERO: Que finalmente, en cuanto a la rebaja de la indemnización por exponerse la víctima imprudentemente al daño, alegada ambos,



«RIT»

Foja: 1

demandados, de conformidad con la norma establecida en el artículo 2330 del Código Civil, que prescribe “La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido, se expone a él imprudentemente”, no será estimado, por cuanto de las probanzas rendidas en estrados, no se puede concluir de que forma el actor se expuso en forma imprudente al daño ocasionado en el accidente de tránsito, estableciéndose como dinámica del accidente la conducción en condiciones físicas y psíquicas deficientes producto del sueño, cansancio o fatiga, desatiende la conducción por un breve espacio de tiempo, desviando su trayectoria hacia la derecha, chocando con el bus de la empresa demandante, no existiendo culpa alguna del actor en el accidente.

TRIGÉSIMO CUARTO: Que, la demás prueba rendida en nada altera lo concluido, no siendo necesario su análisis pormenorizado.

Por estas consideraciones y de conformidad, además, con lo previsto en los artículos 1.437, 1.511, 1.698, 1.700, 1.704, 1.706, 1.712, 2.284 y 2.314 y siguientes del Código Civil; 144, 160, 169, 170, 180, 341, 342, 346, 384 y 426 del Código de Procedimiento Civil; 241 del Código Procesal Penal; y Ley de 18.290; se declara: **SE RESUELVE:**

I.- Que, **SE RECHAZA**, la excepción de falta de legitimación pasiva deducida por el demandado **AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA**, representada legalmente por don GERARDO BOHELE CARRERA.

II. Que, **SE RECHAZAN** las objeciones documentales formuladas a folio 34 y 35 de autos, por los demandados; y la objeción documental formulada a folio 94 de autos, por la parte demandante.

II.- Que, **SE ACOGE**, la demanda interpuesta a folio 1, por la empresa **TRANSPORTES COMETA S.A** representada legalmente por don LUIS PEDRO FARÍAS QUEVEDO, en contra de contra de **AUTOBUSES DEL SUR LIMITADA**, representada legalmente por don GERARDO BOHELE CARRERA, en su calidad de propietario del bus placa patente FLHP-17-3 y de don **EDUARDO ENRIQUE SALAZAR ZAMORA**, en su calidad de conductor, declarándose en consecuencia que los demandados deberán pagar solidariamente al actor \$37.000.000 (treinta y siete millones seiscientos mil pesos) por concepto de daño emergente, \$3.000.000(tres millones de pesos) por concepto de desvalorización del bus siniestrado, y \$60.000.000 (sesenta millones de pesos) por concepto de lucro cesante, arrojando la suma total de \$100.000.000 (cien millones de pesos), más



«RIT»

Foja: 1

reajustes conforme a la variación del Índice de Precio al Consumidor e interés corriente desde que el fallo quede firme y ejecutoriado hasta el pago efectivo.

III.- Que, no se condena en costas a la parte demandante por haber tenido motivo plausible para litigar.

Regístrese, notifíquese y, en su oportunidad, archívese.

Rol N° 2028-2018

Dictada por doña **ERIKA STILLNER LEDEZMA**, Juez Titular del Primer Juzgado Civil de Puerto Montt.

En Puerto Montt, a 30 de diciembre de 2020, se deja constancia que se dio cumplimiento a lo dispuesto en el inciso final del artículo 162 del Código de Procedimiento Civil.



Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en <http://verificadoc.pjud.cl> o en la tramitación de la causa.

A contar del 06 de septiembre de 2020, la hora visualizada corresponde al horario de verano establecido en Chile Continental. Para Chile Insular Occidental, Isla de Pascua e Isla Salas y Gómez restar 2 horas. Para más información consulte <http://www.horaoficial.cl>