

Santiago, siete de junio de dos mil veintidós.

**Visto y teniendo presente:**

**Primero:** Que compareció doña Carolina Vásquez Rojas, en representación del Fisco de Chile-Ministerio de Obras Públicas, quien dedujo recurso de queja en contra de los señores jueces árbitros arbitradores don Felipe Irrarrázabal Philippi, don Eugenio Oscar Juan Evans Espiñeira, y don Juan Carlos Sahli Cruz, integrantes de la Comisión Arbitral del contrato de concesión de la obra pública fiscal Sistema Norte Sur, quienes dictaron el 17 de enero de 2022, el laudo del Arbitraje N° 10, refiriendo, que con falta y abuso grave, acogió la demanda interpuesta por la Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A., respecto a la forma de determinación de las tarifas del sistema de peajes. Solicita se acoja el recurso, adoptando las medidas correspondientes, en contra de los árbitros denunciados, enmendado la sentencia, para poner fin a los graves perjuicios que genera a los usuarios y al sistema de concesiones.

Expresa, que el contrato de concesión de obra pública fiscal que motiva el conflicto, corresponde, a la concesión adjudicada al grupo licitante “Autopista Norte-Sur S.A.”, por 360 meses (30 años) para la ejecución, conservación, reparación y explotación de la obra pública fiscal, denominada “Sistema Norte-Sur”, el que continúa en ejecución hasta julio del año 2032.

Argumenta, en síntesis, que la pandemia originada por el virus SARS CoV 2, trajo consigo una disminución importante del uso de la autopista concesionada, es decir, un aumento de la Velocidad de Operación. Ante este cambio significativo en el uso de la autopista, inicialmente, la Concesionaria se negó a rebajar las tarifas, es decir, pretendía cobrar a los usuarios tarifas de congestión, a pesar, de que la autopista estaba vacía. Además, ante una petición del Ministro de Obras Públicas para bajar las tarifas, formulada en una reunión sostenida a inicios de abril de 2020, la Concesionaria, respondió, solicitando que se le debía dar una instrucción de bajar las tarifas,



porque así, podría reservarse el derecho de demandar al Fisco de indemnización de perjuicios con motivo de esa rebaja.

Luego de lo anterior, relata, el Fisco estudió el contrato y se formó la convicción de que se habían cumplido las condiciones de Velocidad de Operación, previstas en las letras c) y d) del artículo 1.14.4.4 de las Bases de Licitación, razón por la cual, la Concesionaria, debió bajar las tarifas, el 1º de abril de 2020, lo que no hizo. Frente a ello, por medio del Inspector Fiscal del Contrato, se le representó a la Concesionaria por medio de diversos oficios, en abril y mayo de 2020, que estaba en incumplimiento del artículo antes señalado, solicitando que informase sobre las medidas que adoptaría para subsanar el incumplimiento.

En este contexto, la Concesionaria comenzó a aplicar el artículo 1.14.4.4 letras c) y d) de las Bases de Licitación, desde mayo de 2020 en adelante, rebajando cada tres meses las tarifas que cobra a los usuarios, cuando la Velocidad de Operación aumenta, (disminución del flujo vehicular en la autopista), reservándose, sin embargo, su derecho a formular una demanda de indemnización de perjuicios en contra del Fisco.

Argumenta, que conforme al contrato, la Concesionaria, está obligada a bajar las tarifas cuando se cumplen las condiciones de Velocidad de Operación, contemplados en los literales c) y d) del artículo 1.14.4.4 de las Bases de Licitación.

Los literales c) y d) del artículo 1.14.4.4 de las Bases, utilizan el vocablo “*deberá*” en contraste con el lenguaje utilizado en caso de aumento de tráfico, en los que las mismas Bases, señalan, que la Concesionaria “*podrá*” rebajar las tarifas. De esta forma, para la Concesionaria, si bien, era facultativo subir las tarifas en un caso, en el otro le era imperativo bajarlas.

Por su parte, la Concesionaria, señaló, que no estaba obligada a bajar las tarifas, toda vez, que los literales c) y d) del artículo 1.14.4.4 no son imperativos, sino, que constituirían una mera facultad de la Concesionaria.



Alude, que la interpretación de la Concesionaria, se basa en que ella considera que la expresión “podrá” contenida en el primer párrafo de dicho artículo, sólo sería aplicable, si la Concesionaria escoge dicho “régimen tarifario” en lugar del contemplado en el artículo 1.14.4.3., esto es, sólo si la Concesionaria optaba por aplicar el artículo 1.14.4.4, ella se encontraba obligada a rebajar las tarifas conforme a sus literales c) y d). De esta forma, conforme, a dicha interpretación, puede que durante todo el año en curso, un sector de la autopista esté con bajo flujo vehicular (alta Velocidad de Operación), e igualmente se cobre tarifa de congestión.

Agrega, que la Concesionaria demandó al Ministerio de Obras Públicas, el 18 de diciembre de 2020, alegando que la interpretación que dicho Ministerio hace del artículo 1.14.4.4 de las Bases de Licitación, sería contraria a derecho. Según la Autopista Central, los literales c) y d) del referido artículo, a pesar de que contienen el vocablo “deberá”, no contendrían una obligación de rebajar las tarifas, porque solo serían de aplicación obligatoria solo si ella escoge previamente aplicar el supuesto régimen tarifario contenido en este artículo.

Esta interpretación se justificaría en base a dos consideraciones: i.- la existencia de diversos sistemas tarifarios donde la Concesionaria tiene la opción de elegir el que desee; y, ii.- la expresión “podrá” contenida en el encabezado de dicho artículo. De esta forma, y por la sola existencia de ese vocablo, su contenido sólo sería aplicable si desea escoger dicho “régimen tarifario” en lugar del contemplado en el artículo 1.14.4.3.

En su contestación, el Ministerio de Obras Públicas, argumentó, que la demanda de la Concesionaria carecía de fundamentos por ser contraria al texto del Contrato y a su lógica económica, y que de seguirse la interpretación de la Concesionaria, resultaría que podría abusar de su posición de mercado, perjudicando a los usuarios de la vía concesionada que no tienen otra alternativa más que utilizar esa autopista urbana; y, además, que Autopista Central podría cobrar las



tarifas que estime convenientes, rompiendo así la finalidad de gestión de tráfico que tienen las mismas.

Refiere, que resulta meridianamente claro que el contrato establece una obligación de rebajar las tarifas en caso de cumplirse las condiciones ahí expuestas, siendo los fundamentos principales de esta interpretación los siguientes: (1) existe solo un único sistema tarifario, tal como lo establece el mismo artículo 1.4, donde las reglas de los artículos 1.14.4.2, 1.14.4.3 y, 1.14.4.4, operan conjuntamente y de forma simultánea, para determinar las tarifas aplicables; y, (2) la literalidad del Contrato, puesto que, en el texto de las letras c) y d) del artículo 1.14.4.4 se utiliza la expresión “deberá”, donde la expresión “podrá” del encabezado del artículo desempeña una función habilitante para los literales que contiene.

Por lo demás, -prosigue-, esta interpretación es consistente con la finalidad del Sistema Tarifario como mecanismo de gestión del tráfico. En efecto, al solicitarle a la Concesionaria que informara las medidas que había tomado, para cumplir con su obligación de rebajar las tarifas, cuando la velocidad de operación de la autopista aumenta, el MOP cumplió con su principal función en el Régimen de Concesiones: velar por el cumplimiento de la normativa vigente, de modo de asegurar los derechos de los ciudadanos, y de custodiar el interés público.

A En cuanto al laudo, el 17 de enero de 2022, la Comisión Arbitral, dictó sentencia definitiva, resolviendo la controversia entre la Concesionaria y el MOP.

B En lo pertinente al recurso, la Comisión Arbitral, se refirió a la solicitud principal de la demandante, en una decisión donde, con falta o abuso grave, eligieron acoger la demanda interpuesta por la Concesionaria, determinando, que existiría una opción o facultad, pero no una obligación, de bajar las tarifas (modificar la Estructura Tarifaria) trimestralmente, cuando cambie la Velocidad de Operación, según reza en su resolutoria:



*“(B) Que se acoge la demanda interpuesta en estos autos en contra del Estado de Chile Ministerio de Obras Públicas, por la Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A., en cuanto se declara que la cláusula 1.14.4.4 de las Bases de Licitación de la Obra Pública denominada “Sistema Norte Sur” establece que Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. tiene una facultad u opción para que, dentro del “Período Temporal” en vigencia, pueda modificar la “Estructura Tarifaria”, cada tres meses calendario.”*

Sin perjuicio de lo anterior, la Comisión Arbitral, declaró, que la Concesionaria sí tenía la obligación de rebajar las tarifas durante el periodo en que rigieron las restricciones a la movilidad derivadas de la pandemia Covid 19, en virtud del principio de buena fe, en el literal c), de su resolutoria, como se lee:

*“(C) Que, sin perjuicio de lo anterior, se declara que la Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. debía bajar las tarifas conforme a lo previsto en las letras c) y d) de cláusula referida, por emanar dicha obligación de la naturaleza del Contrato de Concesión, conforme al principio de derecho de la buena fe consagrado en el artículo 1.546 del Código Civil, en tanto se hayan verificado las condiciones establecidas en los literales c) y d) de la referida cláusula 1.14.4.4 durante el período en que rigieron las restricciones a la movilidad de las personas en la Región Metropolitana, decretadas por la autoridad para hacer frente a la emergencia sanitaria derivada de la pandemia COVID 19, sólo y únicamente mientras dichas restricciones permanecieron vigentes.”*

A continuación, la Comisión Arbitral, precisó la obligación establecida en el punto anterior, señalando la extensión temporal de la obligación de rebajar las tarifas, en su resolutoria, literal d):

*“(D) Que la aplicación obligatoria de las letras c) y d) del párrafo 1.14.4.4 rige desde el primer trimestre del año 2020, debiendo efectuarse por la Concesionaria la primera rebaja tarifaria el segundo trimestre de dicho año sobre la base de las mediciones de la velocidad de operación de la vía efectuadas en el trimestre precedente, hasta el*



*tercer trimestre del año 2021 inclusive, sobre la base de las mediciones de la velocidad de operación de la vía efectuadas en el segundo trimestre, cesando la obligación de rebaja en el cuarto trimestre de dicho año.”*

En cuanto, a la procedencia de este recurso, puntualiza que el contrato se celebró, antes de la dictación de la Ley N° 20.410 de 2010, mediante la cual se modificó la Ley de Concesiones, rigiéndose por la antigua versión de dicha ley, agregando que el arbitrio, en este caso, procede en virtud de autorización legal expresa, y además, tiene un alcance que vas más allá de las facultades disciplinarias, siendo un mecanismo de impugnación del mérito o de fondo, pudiendo dictarse un fallo que acoja el recurso y modifique, enmiende o invalide la sentencia.

En lo tocante a las faltas y abusos cometidos por los señores Árbitros, indica, primeramente, que la Comisión Arbitral comete un grave abuso al dejar sin efecto hacia el futuro y sin aplicación alguna, una norma obligatoria de las Bases que permite la rebaja de tarifas, perjudicando abiertamente a los usuarios de la vía concesionada.

Explica, que la sentencia recurrida dejó sin efecto la obligación de la Concesionaria, de rebajar las tarifas conforme al artículo 1.14.4.4 literales c) y d) del Contrato. Como consecuencia, de aquello, la decisión de los denunciados obliga a los usuarios a pagar más hasta el término de la concesión, esto es, hasta el año 2032, porque la Concesionaria nunca tendrá incentivos para bajar los precios, si la única obligación positivamente contemplada en el contrato, cuyo efecto es bajar tarifas, es dejada en desuso por la Comisión Arbitral. Discurre, que jamás bajará las tarifas, aun, cuando la velocidad de circulación, se acerque e incluso sobrepase, las velocidades de diseño, porque, en los hechos, no habrá ninguna herramienta contractual para aquello y los usuarios quedarán a merced del poder monopólico de la Concesionaria.

En otras palabras, mediante su abuso, los árbitros desvirtuaron el contrato de concesión y han creado un mecanismo para que la



Concesionaria cobre rentas en exceso, perjudicando, directamente a los usuarios, quienes ahora deberán pagar tarifas en exceso hasta el fin del contrato de concesión.

En segundo lugar, arguye, que los árbitros recurridos incurrieron en un grave abuso, al desvirtuar el contrato de concesión, infringiendo la Constitución Política de la República, la legislación de concesiones y el principio de buena fe.

Manifiesta, que la sentencia recurrida es contraria al interés público y al principio de buena fe. En efecto, la sentencia permite dar rienda suelta a la Concesionaria para aplicar siempre los precios más altos, convirtiendo en letra muerta la cláusula 1.14.4.4 del Contrato, uno de los mecanismos incorporados para proteger el interés de los usuarios. Por lo demás, los árbitros denunciados habrían efectuado una aplicación arbitraria del principio de buena fe, al limitar su aplicación única y exclusivamente a situaciones de excepcionalidad, como lo es la pandemia por SARS CoV 2.

Termina solicitando se acoja el recurso, remediando y corrigiendo las faltas o abusos.

**Segundo:** Que informando, los recurridos, exponen que las graves imputaciones contenidas en el arbitrio, no se sustentan en la realidad y ni siquiera se fundamentan en el recurso, toda vez, que de la sola lectura del mismo, se evidencia que el MOP, insiste en su errónea versión del contrato, pretendiendo por la vía del recurso de queja tratar de imponerla, discutiendo nuevamente el fondo del asunto controvertido, y renovando una serie de argumentos que fueron desechados en la sentencia de marras, tendiendo a confundir a la Corte, respecto del fondo de la controversia, recurriendo en forma equívoca a la finalidad del contrato de concesión, elevando el criterio de velocidad de operación en la ruta a elemento esencial del contrato, con el propósito de desconocer sus claros términos, distorsionando la operación del Sistema Tarifario y tratando de ocultar un aspecto esencial de lo resuelto.



Así, según el recurso la Concesionaria podría cobrar las tarifas que estime conveniente, indicando que *“si elige el régimen anual, nunca tendrá que bajarlas”*, y que *“bajaría las tarifas única y exclusivamente si tiene voluntad de hacerlo.”* Sin embargo, la sentencia en su considerando trigésimo sexto, desvirtúa lo anterior.

Relatan, que en los considerandos décimo segundo a vigésimo segundo de la sentencia (páginas 67 a 73), se desarrolla exhaustiva y fundadamente los razonamientos que los llevaron a establecer el sentido y alcance de la estipulación contractual, contenida en el controvertido artículo 1.14.4.4 de las Bases de Licitación, concluyéndose, que la elección de un régimen tarifario determinado queda librada a la voluntad de la concesionaria, como lo denota el uso del verbo *“poder”* o la expresión *“estar facultada”*, en cada una de las estipulaciones contractuales que conforman el Sistema Tarifario, de las cuales, en relación con el régimen establecido en el artículo 1.14.4.4, *“fluye naturalmente que otorga a la Concesionaria una facultad u opción para elegir la aplicación del sistema tarifario contenido en sus letras a), b), c) y d) pudiendo, en virtud de los dos primeros literales, siempre que se den los requisitos que en ella se establecen, subir las tarifas, debiendo bajarlas cuando los supuestos contenidos en los literales c) y d) se cumplan”*. (Considerando décimo segundo, página 67).

De esta forma, su intervención fue requerida para resolver una controversia sobre la interpretación de una cláusula contractual, cometido que cumplieron a cabalidad, sujetándose a las normas que rigen la interpretación de los contratos contenidas en el Código Civil. A este respecto, sin perjuicio, del análisis que efectúa a continuación, sobre las supuestas faltas o abusos graves, que fueron denunciadas, haciendo presente, que ninguna de aquellas se refiere a una eventual infracción de dichas normas.

Refieren, en cuanto a la **primera causal de queja**, que para argumentar sobre dicha supuesta obligación, el recurso se explye en los efectos económicos que se derivarían de la falta de rebaja de las

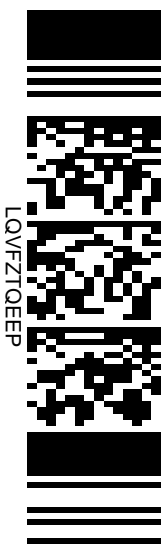




tarifas, insistiendo en el hecho incorrecto, ya analizado, que las tarifas nunca pueden bajar. Pero esta argumentación, parte del error lógico que ya se ha enunciado, y que consiste en atribuirles haber liberado a la Concesionaria de dicha obligación, en circunstancias, que se han limitado a interpretar el contrato de concesión y establecer el verdadero sentido y alcance del artículo 1.14.4.4, con pleno respeto de las normas legales pertinentes, proceso, en el que concluyeron, que la aplicación de dicho artículo es una opción y no una obligación para la Concesionaria.

En otras palabras, exponen, es el contrato de concesión redactado por el MOP y plasmado en las Bases, el que no establece una obligación de rebaja tarifaria en el artículo 1.14.4.4, de modo, que las consideraciones críticas formuladas en el recurso de queja acerca de las supuestas consecuencias económicas que de la ausencia de tal obligación podrían seguirse, deben entenderse referidas a dicho contrato y no a su actuación al interpretarlo, fijando su verdadero sentido y alcance. En todo caso, recalcan, que el proceso de interpretación queda fuera del alcance del recurso de queja según la jurisprudencia de la Excma. Corte Suprema.

Por la **segunda causal del recurso de queja**, se les imputa haber desvirtuado el contrato de concesión, infringiendo la Constitución Política de la República, la legislación de concesiones y el principio de buena fe. Al respecto, aducen, que el solo enunciado anterior debería ser suficiente para descartar de plano la existencia de una supuesta falta o abuso, por cuanto, sostener que establecer el verdadero sentido y alcance de una cláusula contractual, aplicando correctamente las normas de interpretación, -lo cual no ha sido impugnado por el MOP ni tampoco, procedería que fuese impugnado-, sería contrario al bien común, afectando los derechos y garantías constitucionales de los habitantes de la República, no es más que una manifestación evidente de la falta de sustento del recurso de queja interpuesto.



Añaden, que esta segunda causal, viene a confirmar que el MOP considera que su visión del contrato debe prevalecer por sobre su texto, dejando sin aplicación las normas sobre interpretación de los contratos, que en el proceso arbitral dijo respetar con un gran despliegue de argumentos jurídicos y respaldo de numerosos informes en derecho.

Expresan, que en todo caso, ninguna de las supuestas faltas que se les imputa, en esta segunda causal, reúne los estándares exigidos por la Excma. Corte Suprema para que constituyan faltas o abusos graves, susceptibles de ser subsanados por la vía del recurso de queja.

En definitiva, concluyen, que la construcción de faltas o abusos en la dictación de la sentencia, que se efectúa en el recurso, demuestran la improcedencia de éste, dejando en evidencia que su único propósito es discutir nuevamente el fondo de la controversia, proveyéndose al MOP de un recurso jurisdiccional del que carece.

**Tercero:** Que el artículo 545 del Código Orgánico de Tribunales, previene, que el recurso de queja tiene por exclusiva finalidad corregir las faltas o abusos graves cometidos en la dictación de resoluciones de carácter jurisdiccional.

Al efecto, el recurrente, denuncia, en síntesis, que los recurridos en su calidad de miembros de la Comisión Arbitral de la Obra Pública “Sistema Norte-Sur”, al dictar la sentencia de fecha 17 de enero de 2022, incurrieron en falta y abuso grave, al dejar sin efecto hacia el futuro, y sin aplicación alguna, la norma contenida en las letras c) y d) del artículo 1.14.4.4 del contrato de concesión, que obligaría a la Concesionaria a rebajar las tarifas; y por desvirtuar el contrato de concesión, infringiendo: i) la Constitución Política de la República, que reconoce el principio de servicialidad del Estado, al habilitar un mecanismo que deja sin efecto, hacia el futuro, el deber de la Concesionaria de rebajar las tarifas frente a las disminuciones de tráfico en la vía, perjudicando a los usuarios; ii) el artículo 21 inciso primero, de la Ley de Concesiones, al dejar sin efecto alguno, hacia el futuro el artículo 1.14.4.4 de las Bases, que permite la rebaja de las tarifas frente a una disminución del tráfico en la vía, desvirtuando la finalidad del



Sistema Tarifario.; y iii) la buena fe, al aplicar este principio en forma arbitraria, limitando la obligación de la Concesionaria a rebajar las tarifas conforme al artículo 1.14.4.4 letras c) y d), cumpliendo el Contrato solo bajo situaciones excepcionales, de modo, que de no existir éstas, quedaría facultada a no cumplirlo, y a cobrar tarifas en exceso a los usuarios.

**Cuarto:** Que así, entonces, el reproche que se imputa a los señores Árbitros, se traduce finalmente en no haber ponderado en su sentencia los antecedentes sometidos a su conocimiento y resolución correctamente, al dar una interpretación errada, en concepto de la quejosa, del artículo 1.14.4.4 de las Bases de Licitación, en sus literales c) y d), resolviendo, que aquel tendría una aplicación facultativa, y no obligatoria para la Concesionaria, de rebajar las tarifas frente a disminuciones de tráfico en la vía, limitando la obligación, solo a situaciones excepcionales, las que de no existir, la dejarían facultada a no cumplir el Contrato, ahora y en adelante, y cobrar tarifas en exceso a los usuarios, sin respetar el principio de buena fe en la ejecución de éste, y sin efectuar las rebajas de tarifas correspondientes.

**Quinto:** Que al respecto, se debe considerar que el árbitro arbitrador o amigable componedor, según definición y mandato del inciso tercero del artículo 223 del Código Orgánico de Tribunales, debe fallar *“obedeciendo a lo que su prudencia y la equidad le dictaren, y no estará obligado a guardar en sus procedimientos y en su fallo otras reglas que las que las partes hayan expresado en el acto constitutivo del compromiso, y si éstas nada hubieren expresado, a lo que establecen para este caso en el Código de Procedimiento Civil.”*

**Sexto:** Que, de esta manera, siendo el Arbitro Arbitrador, llamado a fallar, como se ha dicho, conforme a la prudencia y equidad, para acoger el recurso en comento, se requiere, que la sentencia sea evidentemente absurda, inicua, falta de lógica, irracional, contradictoria, o que atente contra principios generales de derecho.

De la lectura de la sentencia de marras, es observable, que la interpretación que han hecho los señores Arbitros, ha sido debidamente



razonada conforme a las reglas de prudencia y equidad conforme se lo impone la norma citada en el motivo anterior, analizando los antecedentes y realizando un acto de ponderación lógico y racional de la cuestión debatida, para finalmente arribar a la conclusión final, dentro del marco legal que este tipo de procedimiento exige, desarrollando el razonamiento, que les permite desestimar los argumentos invocados por la recurrente, el que se refleja en forma precisa, coherente y armónica en sus motivos décimo segundo y siguientes.

**Séptimo:** Que como se ha dicho, entrar a discutir por vía de queja, el fondo de lo resuelto, revisando la procedencia o no de la interpretación que se ha hecho en la sentencia respecto del artículo en cuestión, excede, el conocimiento del mismo, comprometiendo un pronunciamiento fuera del control disciplinario, dentro del cual, se enmarca el recurso de queja interpuesto.

**Octavo:** Que consecuente con lo que se ha venido relacionando, a la luz de los antecedentes tenidos en vista, y considerando que el recurso de queja, únicamente puede prosperar en el evento que el Arbitrador hubiera incurrido en falta o abuso grave al dictar su sentencia, como lo exige el artículo 545 del Código Orgánico de Tribunales, -luego de la modificación que le introdujo la ley N° 19.374-, la divergencia que el recurrente manifiesta, en cuanto, a la interpretación de la norma en cuestión, a la que, en su estimación debería haber otorgado el sentido que conforme a su análisis particular hace de los hechos, llegando a una conclusión disímil, atribuyendo aquello a una conducta abusiva, por parte de los Jueces Árbitros Arbitradores, lo que no resulta susceptible de enmendar a través de la presente vía disciplinaria, de modo, que el presente arbitrio, habrá de ser desestimado.

Por estas consideraciones, y visto, además, lo dispuesto en los artículos 540, 545 y siguientes del Código Orgánico de Tribunales, y Auto Acordado de la Excma. Corte Suprema sobre Tramitación y Fallo de los Recursos de Queja, **se rechaza**, el deducido por el Fisco



de Chile-Ministerio de Obras Públicas-Dirección General de Concesiones, contra los Jueces Árbítrros Arbitradores, señores Felipe Irrarrázabal Philippi, Eugenio Evans Espiñeira y Juan Carlos Sahli Cruz.

**Regístrese, comuníquese y archívese en su oportunidad.**

Redacción de la Ministro señora Durán Madina.

**Ingreso Corte N° 1022-2022 Civil Queja**

Pronunciada por la **Primera Sala** de esta Corte de Apelaciones, presidida por la Ministra señora Marisol Rojas Moya, e integrada por la Ministro señora Inelie Duran Madina, y Ministro (S) señor Pedro Advis Moncada.



Pronunciado por la Primera Sala de la Corte de Apelaciones de Santiago integrada por los Ministros (as) Marisol Andrea Rojas M., Inelie Duran M. y Ministro Suplente Pedro Pablo Advis M. Santiago, siete de junio de dos mil veintidós.

En Santiago, a siete de junio de dos mil veintidós, notifiqué en Secretaría por el Estado Diario la resolución precedente.



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 02 de abril de 2022, la hora visualizada corresponde al horario de invierno establecido en Chile Continental. Para la Región de Magallanes y la Antártica Chilena sumar una hora, mientras que para Chile Insular Occidental, Isla de Pascua e Isla Salas y Gómez restar dos horas. Para más información consulte <http://www.horaoficial.cl>