

C.A. Concepción.

Concepción, tres de enero de dos mil veintitrés.

VISTO:

Que en estos autos rol C-2749-2017 del ingreso Tercer Juzgado Civil de esta ciudad, caratulados Vásquez y otros con Hahn y otros, con fecha 23 de julio de 2020, se dictó sentencia definitiva por medio de la cual se desestimó la excepción de litis consorcio pasiva interpuesta por los demandados Hahn Bernhardt; se acogió la excepción de falta de legitimidad pasiva de la demandada Ana Hahn Bernhardt en cuanto a la calidad atribuida de explotadora de la aeronave perdida; se desestimó la excepción de prescripción extintiva opuesta por los demandados Hahn Bernhardt y el Fisco de Chile; se desestimó sin costas, la demanda en cuanto se dirigió en contra del Fisco de Chile; y, en cambio, se acogió la demanda indemnizatoria, sin costas, condenándose a los demandados Ana Mariela y Julio Alberto, ambos Hahn Bernhardt a pagar a prorrata de su cuota hereditaria y con beneficio de inventario, por concepto de indemnización por daño moral, las sumas que indica a los demandantes de la forma que señala; rechazándose la excepción de exposición imprudente al daño opuesta por los demandados Hahn Bernhardt.

En contra de este fallo, la parte demandante interpuso, primeramente, recurso de casación en la forma, señalando que el vicio o defecto en que se funda consiste en la falta de consideraciones de hecho o derecho que sirven de fundamento al fallo, correspondiente a lo establecido en el numeral quinto del artículo 768 en relación con los numerales cuarto y quinto del artículo 170, ambos del Código de Procedimiento Civil y referido a la falta de servicio que se atribuye a la Dirección General de



Aeronáutica Civil, lo que influye sustancialmente en lo dispositivo de la sentencia como quiera que se desestima la demanda en contra del Fisco de Chile, dada la omisión referida. Pide invalidar el fallo viciado y dictar sentencia con arreglo a la ley declarando que se acoge la demanda de indemnización de perjuicios deducida en contra del Fisco de Chile, por la falta de servicio imputable a la Dirección General de Aeronáutica Civil, condenándolo a pagar una indemnización a cada uno de los trece demandantes, en los términos y por las sumas y conceptos expuestos en la demanda y consignados en su petitorio, o en los términos y por las sumas que se estimen procedentes de acuerdo a la ley y al mérito de autos, con expresa condena en costas.

En tanto, en el primer otrosí del mismo escrito, dedujo apelación, pidiendo se confirme la sentencia apelada, con las siguientes declaraciones que se acoge la demanda de indemnización de perjuicios deducida en contra del Fisco de Chile, por la falta de servicio imputable a la Dirección General de Aeronáutica Civil, y que, en consecuencia, se le condene a pagar una indemnización a cada uno de los trece demandantes, en los términos y por las sumas que se indican; que se acoge la demanda de indemnización de perjuicios deducida en contra de Ana Mariela Hahn Bernhardt, también en sus calidades de propietaria y explotadora de la aeronave desaparecida, matrícula CC-PXC (y ya no solo como heredera de Mario Hahn Cortez); que se acoge la demanda de indemnización de perjuicios deducida en contra de Julio Alberto Hahn Bernhardt, también en su calidad de responsable civil directo y personal en los hechos que motivan este juicio (y ya no solo como heredero de Mario Hahn Cortez); que el vuelo extraviado en el mar correspondió a un vuelo pagado por los cuatro pasajeros que lo abordaron, derivándose ello de los



múltiples antecedentes probatorios citados, por lo que debe complementarse la presunción judicial en tal sentido del considerando 23 de la sentencia definitiva apelada; y que, en razón de ello, se condene a los demandados Fisco de Chile, Ana Mariela Hahn Bernhardt y Julio Alberto Hahn Bernhart, al pago solidario, o bien a cada uno de ellos al pago total, o bien en la cuota que corresponda según se estime procedente, por concepto de indemnización de los perjuicios causados y siempre a título de daño moral, por las sumas que fueron demandadas.

Por su parte, la demandada Ana Mariela Hahn Bernhardt dedujo igualmente recurso de apelación para que se revoque la sentencia en alzada y se declare que se rechaza la tacha del testigo Manquehual y se valore su declaración; que se acoge la excepción de litis consorcio activo necesaria (sic) y se rechace la demanda en cuanto se persigue su responsabilidad como heredera; que se acoge la excepción de prescripción; o que, en su caso, se acoge la excepción de exposición imprudente al daño.

A su turno, el demandado Julio Alberto Hahn Bernhart, también interpone recurso de apelación para que se revoque la sentencia declarando que se rechaza la demanda a su respecto, con costas, y que de confirmarse lo sea con declaración que se rebajen los montos concedidos por exposición imprudente al daño.

Se trajeron los autos en relación.

CON LO RELACIONADO Y CONSIDERANDO:

I.- EN CUANTO AL RECURSO DE CASACIÓN EN LA FORMA.

PRIMERO: Que la demandante funda su recurso de casación, en la causal contemplada en el numeral 5 del artículo 768 del Código de Procedimiento Civil, en relación con el artículo



170 numerales 4 y 5 del mismo código, esto es, en haber sido pronunciada la sentencia con omisión de cualquiera de los requisitos enumerados en el artículo 170, en específico, las consideraciones de hecho o de derecho que sirven de fundamento a la sentencia y la enunciación de las leyes, o en su defecto de los principios de equidad, con arreglo a los cuales se pronuncia el fallo.

Argumenta que la sentencia analiza la responsabilidad del Fisco de Chile en sus considerandos del 37 al 42, siendo posible constatar de su sola lectura que ésta adolece de una manifiesta falta de consideraciones de hecho y derecho en lo que a las imputaciones en contra de la DGAC se refiere, no respetándose la debida congruencia que debe existir entre la acción intentada y el fallo que la resuelve, como quiera que nada dice la sentencia respecto del fundamento base de imputación, existencia de vuelos ilegales sistemáticos y con publicidad de Mario Hahn Cortez, exponiendo la prueba que lo acredita; consideraciones incompletas en torno al trabajador de la DGAC en el aeródromo de Lequecahue en relación a no tener las competencias requeridas, sin capacitación y sin instrucciones de control; inexistencia de consideraciones en orden a que una de las manifestaciones de la falta de servicio está dada por no haberse detectado los vuelos ilegales por otros medios, por la falta de conocimiento de la DGAC de los mismos, por la omisión de la fiscalización continua o la falta de instrucciones de general aplicación, a la luz de lo dispuesto en el artículo 3 letra j) de la Ley 16.752.

SEGUNDO: Que, respecto de la causal denunciada hay que tener en cuenta que la ley castiga con la nulidad al fallo que no contiene consideraciones de hecho o de derecho, y no al que las



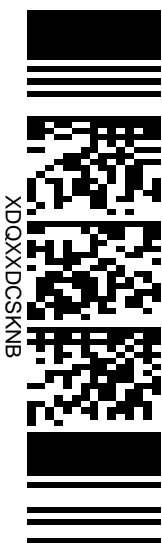
contiene lacónicas o escuetas, o bien erradas o no del parecer de quien recurre; radicando el problema en la pertinencia de esas consideraciones y ello constituye una cuestión de fondo y no de forma.

Además, para este caso, se ha interpuesto recurso de apelación de manera conjunta con el recurso de nulidad, sustentándose ambos en iguales fundamentos y argumentaciones, y cuyos petitorios persiguen un mismo fin; de consiguiente, los vicios impetrados por la recurrente de nulidad pueden subsanarse mediante el recurso de apelación también deducido en contra de la sentencia que se impugna, y que dicha decisión, entonces, no ocasiona un perjuicio irreparable al recurrente, que sólo pueda ser subsanado por la vía del recurso de casación.

TERCERO: Que, atendido lo preceptuado en el artículo 768 inciso penúltimo del Código de Procedimiento Civil, “el tribunal podrá desestimar el recurso de casación en la forma, si de los antecedentes aparece de manifiesto que el recurrente no ha sufrido un perjuicio reparable sólo con la invalidación del fallo o cuando el vicio no ha influido en lo dispositivo del mismo”, razón que lleva a este tribunal a desechar sin más trámite el recurso deducido.

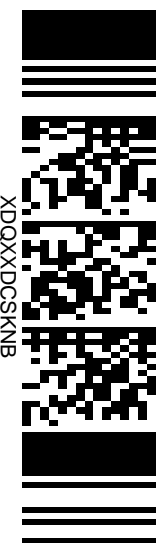
II.- EN CUANTO A LOS RECURSOS DE APELACION INTERPUESTOS.

Se reproduce la sentencia enalzada, con excepción de sus considerandos tercero, décimo cuarto, décimo quinto, décimo sexto, décimo séptimo, décimo octavo, décimo noveno, vigésimo segundo, vigésimo tercero, vigésimo cuarto, vigésimo quinto, vigésimo sexto, vigésimo octavo, vigésimo noveno, trigésimo, trigésimo primero, trigésimo



segundo, cuadragésimo, cuadragésimo segundo, cuadragésimo quinto y cuadragésimo sexto; y se tiene, además, presente:

CUARTO: Que el recurso de apelación de la parte demandante se sustenta en que el objeto de la acción incoada fue que se declarara la responsabilidad por falta de servicio y extracontractual de tres demandados, a raíz de la muerte, declarada presuntivamente, de los seres queridos de sus mandantes, quienes el 6 de octubre de 2013 abordaron en la Isla Mocha con destino a la localidad de Tirúa, una aeronave al mando del piloto Mario Hahn Cortez, extraviándose en el mar; estimando que tal vuelo jamás debió haber tenido lugar pues se trató de un vuelo ilegal, realizado con múltiples y graves infracciones a la normativa aeronáutica, que desencadenan las responsabilidades civiles demandadas; así indica que: a) Respecto del Fisco de Chile: por la falta de servicio imputable a la Dirección General de Aeronáutica Civil, DGAC, organismo público de la Administración del Estado, a cargo de la fiscalización de las actividades aéreas, y que no impidió que Mario Hahn Cortez realizara sus sistemáticos, publicitados y conocidos vuelos ilegales de traslado de personas, no obstante que sabía o que debió haber sabido de las graves irregularidades en que éste incurría.; b) Respecto de Ana Mariela Hahn Bernhardt, por tres factores de atribución distintos, primero, en su calidad de propietaria de la aeronave desaparecida, y como tal, responsable solidaria de don Mario Hahn Cortez, explotador de la misma; segundo, en su calidad de explotadora de la misma aeronave; y tercero, en su calidad, además, de heredera del piloto Mario Hahn Cortez, dada su condición de hija de él; y c) Respecto de Julio Alberto Hahn Bernhardt, primero, en su calidad de heredero del piloto Mario Hahn Cortez, dada su condición de hijo



de aquel; y segundo, adicionado en la réplica, en su calidad de autor del hecho ilícito, consistente en no haber evitado que los seres queridos de sus representados volaran con un piloto “pirata” o ilegal como lo era Mario Hahn Cortez, a pesar que sabía o que debió haber sabido de lo irregular y riesgosa de esta situación.

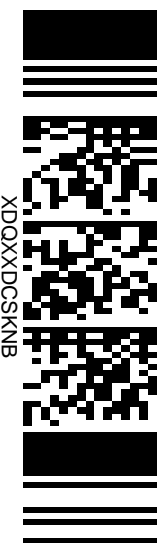
Luego, afirma, que yerra la sentencia al descartar la falta de servicio de la DGAC, puesto que ésta, en definitiva, tiene una obligación legal de fiscalización al tenor del artículo 3 letra j) de la Ley 16.752 y en el que centra el detalle de sus alegaciones.

Otro error que le atribuye a la sentencia del *a quo* es descartar la responsabilidad de la demandada Ana Hahn en su calidad de propietaria y explotadora de la aeronave siniestrada, invocando al efecto el artículo 100 del Código Aeronáutico, conforme desarrolla en su recurso.

También considera un error de la sentencia que no haya considerado la responsabilidad directa de Julio Hahn, como responsable del accidente al no haber impedido el vuelo ilegal, estimando que los argumentos del escrito de réplica no alteran la demanda no debiendo haberse aplicado el artículo 312 del Código de Procedimiento Civil para considerarlo improcedente, ya que mediante ella se dirige la demanda directamente contra quien también administraba el negocio familiar.

Por último, cuestiona que el fallo haya dado por acreditado el pago del fatídico vuelo al piloto a través de la prueba de presunciones, considerando que había prueba directa al efecto, infringiendo el artículo 160 del Código de Procedimiento Civil; y que la cuantía de las indemnizaciones concedidas son insignificantes por lo que deben ser aumentadas.

QUINTO: Que, por su parte, doña Ana Hahn Bernhardt cuestiona, primeramente, que se haya tachado a su testigo señor



Manquehual en razón de ser dependiente de la parte que lo presenta, puesto que, aún en el caso de ser socia de la empleadora, la legislación laboral protege hoy en día a los trabajadores, siendo la declaración de dicho testigo valiosa para la ilustración de cómo ocurrieron los hechos; en segundo término, insiste en la litis consorcio necesaria que pesa sobre los herederos como continuadores de la persona del causante, por lo que pide se acoja tal excepción; en tercer lugar, reitera que, como la demandante hace uso de las normas aeronáuticas para fundar su pretensión indemnizatoria, debe regir el plazo de prescripción establecido en el Código Aeronáutico, un año desde el día de los hechos, por lo que desde el 6 de octubre de 2013 al 28 de abril de 2017 en que se presentó la demanda, la acción se encuentra prescrita y aún si se considera, aduce, desde la declaración de muerte presunta de los ocupantes de la aeronave, estaría igualmente prescrita; por último, ataca la relación causal, inexistente a su juicio, entre las infracciones aeronáuticas que da por establecida la sentencia en que habría incurrido el piloto de la avioneta y el accidente ocurrido en que ésta resultó siniestrada; destaca que no se ha ejercido una acción por pérdida de la chance como justifica el considerando 32 de la sentencia que cuestiona; que la avioneta no cayó por sobrepeso como se consigna en el motivo 31 del fallo en revisión, ya que la causa del accidente es indeterminada. Afirma que, en todo caso, hubo exposición imprudente al daño de los pasajeros de la avioneta como quiera que, a la vista y paciencia de ellos, la avioneta despegó con un pasajero de más, por lo que pide se rebajen los montos indemnizatorios de confirmarse la sentencia.

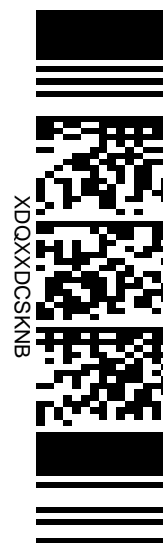
SIXTO: Que, a su turno, don Julio Hahn Bernhadt igualmente argumenta en torno a la procedencia de la



prescripción de la acción indemnizatoria conforme a las normas del Código Aeronáutico; insiste, también, en el acogimiento de la litis consorcio pasivo obligatoria que llevaría a rechazar la demanda, por cuanto no han sido emplazados todos los herederos de Mario Hahn Cortez, por lo que tal excepción no sólo se limita a la persecución de una eventual condena de pago; acto seguido, afirma que la sentencia yerra al acceder a la indemnización puesto que no se logró justificar la culpa del piloto en el accidente ya que las causas del mismo son indeterminadas y la culpa infraccional que se le atribuye no supone necesariamente negligencia, y aun cuando la hubiere, no se justificó la relación de causalidad entre ella y el daño; por lo demás, niega que se haya tratado de un vuelo comercial ya que no hubo ánimo de lucro; en subsidio, reitera la exposición imprudente al daño que lleva a rebajar las sumas indemnizatorias.

SÉPTIMO: Que, entonces, para entrar al análisis de los cuestionamientos a la sentencia en alzada, debe tenerse previamente en consideración, cuáles son los hechos que ésta ha fijado y que como se observa de los recursos no se encuentran cuestionados, puesto que la discusión se centra en la interpretación jurídica que se les da a los mismos; así el juez de la causa sostuvo:

- a) Que, el día 6 de octubre de 2013 tuvo lugar la desaparición de la aeronave Cessna 172 matrícula CC-PXC, piloteada por el piloto Mario Hahn Cortez, la que volaba con 4 pasajeros a bordo, a saber: Jorge Octavio Luengo Suazo, Jorge Alejandro Luengo Espinoza, Leslie Elizabeth Roa Sufray y Erik Ariel Arriagada Zúñiga;
- b) Que, son herederos de Mario Sebastián Hahn Cortez, piloto de la aeronave siniestrada, son Julio Alberto Hahn



Bernhardt, Ana Mariela Hahn Bernhardt, Mario Tomás Sebastián Hahn Bernhardt e Imme Bernhardt Timmermann;

- c) Que la aeronave matrícula CC-PXC era de propiedad de Ana Mariela Hahn Bernhardt;
- d) Que la indicada aeronave salió del Aeródromo Punta El Saco ubicado en la localidad de Isla Mocha, con destino al Aeródromo Lequecahue de la comuna de Tirúa, sin que arribara a su destino, encontrándose hasta la fecha desaparecida;
- e) Que Mario Sebastián Hahn Cortez tenía licencia de piloto privado de avión (N°8235) y en relación a la aeronave CC-PXC tenía la calidad de explotador;
- f) Que, la licencia de piloto privado sólo habilita para pilotear en forma privada aeronaves, o sea, actividades de vuelo sin fines de lucro;
- g) Que, el día del siniestro el piloto explotador de la aeronave siniestrada cobró a los pasajeros el traslado entre los aeródromos señalados; lo que se traduce en que prestó servicios de transporte aéreo por cuenta propia y con fines de lucro;
- h) Que, la causa del accidente aéreo conforme a la averiguación aérea del mismo, resultó indeterminada.

OCTAVO: Que, como primera cuestión a dilucidar, valga analizar la inadmisibilidad de que da cuenta la sentencia en torno al uso del artículo 312 del Código de Procedimiento Civil por el demandante en la réplica; conforme aparece de los antecedentes se cuestionó por el demandado Julio Hahn en su dúplica que se ampliara la demanda en la réplica, no obstante nada se dijo por el tribunal en su oportunidad; luego en la reposición del auto de



prueba se plantea nuevamente por este demandado tal cuestionamiento; sin embargo, el tribunal consideró que los puntos de prueba eran suficientemente amplios para probar lo discutido por las partes en atención al cuestionamiento de la parte demandante.

Al efecto, no debemos olvidar dos normas procesales en juego que parecen confundirse en las alegaciones de las partes, y aunque parezca algo evidente, la modificación que el artículo 261 del Código de Procedimiento Civil, permite efectuar al actor recae sobre la demanda que ha presentado y no sobre la acción ejercida, y siempre que ello no importe alterar aquellas acciones que constituyen el objeto principal del pleito (artículo 312 del referido Código). Así, se ha dicho que ésta distinción no es superflua y encuentra apoyo en la distinta redacción que tienen los artículos 261 y 312 Código de Procedimiento Civil, ambos referidos al ejercicio de este derecho de corrección en etapas distintas del juicio. La primera de esas normas señala que el demandante puede hacer en la demanda “las ampliaciones y rectificaciones que estime convenientes” antes de que sea contestada (artículo 261), mientras que la segunda dispone que “en los escritos de réplica y dúplica podrán las partes ampliar, adicionar o modificar las acciones y excepciones que se hayan formulado en la demanda y contestación” (artículo 312). Como se ve, aquello que se puede ampliar o modificar por el demandante es distinto en cada caso. En el primer supuesto, esas enmiendas recaen sobre la demanda, vale decir, sobre el escrito con el que normalmente se inicia un juicio (artículo 253 del Código de Procedimiento Civil) y en el que, exponiendo los hechos y los fundamentos de derecho que se crean aplicables, se solicita del juez un pronunciamiento favorable a una determinada pretensión



(artículos 254). En el segundo caso, en cambio, las ampliaciones o modificaciones recaen sobre las acciones y excepciones que las partes han ejercido u opuesto en sus respectivos escritos de demanda (artículo 254) y contestación (artículo 309), con la restricción de que ellas no pueden alterar las que sean objeto principal del pleito porque tales son las que soportan la relación procesal (Notas sobre la Facultad de Ampliar o Rectificar la Demanda una vez iniciado el juicio ordinario, Jaime Alcalde Silva, Revista de Ciencias Sociales N°75, Universidad de Valparaíso, año 2019).

NOVENO: Que, entonces, la correcta inteligencia de la norma está limitada a establecer si el actor al evacuar el trámite de la réplica alteró o no el objeto principal del pleito, y, en el caso de autos, necesario es concluir que no fue así, puesto que lo que efectuó fue adicionar un factor de imputación para uno de los demandados, sin alterar el ejercicio de la acción indemnizatoria puesta en marcha en su demanda; llevando razón la parte demandante en torno a que su adición debe ser analizada a la luz de los antecedentes reunidos.

De modo que, no resulta efectivo que, en la especie, se hubiere efectuado una errónea aplicación del artículo 312 del Código de Procedimiento Civil, por parte del actor; debiendo, en consecuencia, entrar al análisis de las alegaciones que éste formulara en la réplica.

DÉCIMO: Que, ahora bien, en cuanto a la litis consorcio que se invoca como excepción por los demandados Hahn Bernhardt, en cuanto se les demanda como hijos del piloto de la nave siniestrada para hacer efectiva la responsabilidad de aquel en el accidente aéreo que fundamenta la demanda, no debemos olvidar que nuestro derecho procesal se rige por el principio de dualidad



de partes, que reconoce básicamente dos posiciones jurídicas básicas: la de demandante y la de demandado; sin embargo, puede existir una pluralidad de partes en el juicio y es esto lo que se conoce como “litis consorcio”, que corresponde a la actuación conjunta de diversas personas en un proceso, ya sea que intervengan en la misma posición, como demandantes (litis consorcio activa) o como demandados (litis consorcio pasiva). Luego, si la presencia de esos varios sujetos en un determinado proceso no es obligatoria, se estará en presencia de una litis consorcio voluntaria, facultativa o simple; en el caso contrario, se trata de una litis consorcio necesaria, aquí, entonces, la presencia de varios sujetos concurre de un modo obligatorio para formar parte de la relación jurídico procesal.

Que, como bien lo refiere el juez del *a quo*, el profesor Alejandro Romero Seguel, hablando del litisconsorcio necesario en un artículo en la Revista Chilena de Derecho del año 1998 (Volumen 25), expone que *“no existe acuerdo en la doctrina en relación a qué criterio fundamenta la existencia de esta figura. De un modo mayoritario, se defiende la existencia del litis consorcio necesario en razones que atañen al derecho material, esto es, el litis consorcio necesario se justifica por la singular naturaleza o especiales características que presentan los derechos deducidos en juicio, o bien, porque la declaración que el actor solicita del juez es de carácter indivisible o única para todos los litis consortes, ya sea que ello venga establecido por la ley o la naturaleza misma de la relación de derecho material, situación que requiere, en consecuencia, que concurren todos ellos al proceso, siendo además la sentencia que se dicte única para todos ellos...Por lo mismo, el objetivo final del litis consorcio necesario será obtener una resolución única para todos los litis*



consortes, por tratarse de una única pretensión, con referencia a la cual el concepto de legitimación activa o pasiva está integrado por todas dichas personas, esto es, a todas les alcanza conjunta, pero no separadamente la legitimación activa o pasiva...El litis consorcio necesario es una figura procesal excepcional, debido principalmente a la carga que impone en la conformación de la relación procesal, especialmente en el ámbito pasivo. En efecto, debido a él, el actor no puede elegir con quién litigar, sino que si se decide a que exista proceso, debe necesariamente demandar a todos los que se puedan ver afectados por la cosa juzgada del mismo”.

Siguiendo al mismo autor, la litis consorcio puede ser de dos tipos, litis consorcio necesario propio e impropio, siendo el propio aquel en el cual la ley señala expresamente cuándo los varios sujetos de una relación jurídica sustancial deben actuar obligatoriamente en una misma relación procesal, ya sea activa o pasivamente; en tanto, el impropio se caracteriza por no estar establecido en la ley sino que viene condicionado por la naturaleza de la relación jurídica deducida.

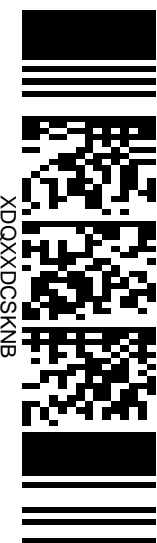
UNDÉCIMO: Que, bajo tal mirada doctrinaria y atento lo prevenido en los artículos 1.097 y 1.354 del Código Civil, en cuanto el primero dispone que los herederos “representan a la persona del testador para sucederle en todos sus derechos y obligaciones transmisibles”, y el segundo que “las deudas hereditarias se dividen entre los herederos a prorrata de sus cuotas”; en el caso de autos, debemos advertir que no se trata de mirar la relación procesal desde la contribución a la deuda, sino desde la atribución de responsabilidad que se le imputa al causante, cuya representación la ostenta su sucesión, compuesta por todos y cada uno de sus herederos; lo que lleva a la



conclusión que estamos frente a una situación de litis consorcio pasivo necesario propio, y se traduce en que para determinar la responsabilidad por culpa del causante, necesario es emplazar a todos sus herederos para traerlos al proceso, al no haberse hecho de tal manera existe falta de legitimidad pasiva, debiendo acogerse en este punto la excepción opuesta por los demandados Hahn Bernhardt, ya que la recta interpretación conjunta de los artículos 2.314 y 2.316 del Código Civil, en cuanto éstos disponen, el primero, que *“El que ha cometido un delito o cuasidelito que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización...”*, y, el segundo que *“Es obligado a la indemnización el que hizo el daño, y sus herederos...”* ; dice relación con que habiéndose determinado primeramente la responsabilidad de una persona en un ilícito, su reparación pasa a sus herederos en caso de haber fallecido aquél.

DUODÉCIMO: Que, así las cosas, la acción indemnizatoria entablada en cuanto persigue atribuir responsabilidad en el accidente aéreo al piloto de la aeronave, no puede prosperar porque no ha sido emplazada su Sucesión para perseguir la misma.

DÉCIMO TERCERO: Que, en cuanto a la tacha opuesta al testigo Érico Nelson Manquehual Manquehual presentado por la demandada Ana Mariela Hahn Bernhardt, teniendo solamente presente que éste dijo trabajar para la empresa Mario Hahn Limitada Agrícola Pesquera, nombre de fantasía Sociedad Pesquera y Agrícola Isla Mocha, persona jurídica distinta de quien exige su testimonio, al tenor de lo prevenido en el artículo 2.053 del Código Civil, que dispone que la sociedad forma una persona jurídica, distinta de los socios individualmente considerados; no se encuentra inserto en la inhabilidad a que se refiere el artículo 358



del Código de Procedimiento Civil, en su numeral quinto.

Por lo que la tacha opuesta será desestimada.

DÉCIMO CUARTO: Que, valga señalar aquí que la responsabilidad civil aeronáutica como está estructurada en nuestro Código Aeronáutico, posee una fuente contractual, el contrato de transporte aéreo, o sea, exige un vínculo jurídico previo que, en este caso, se perfecciona con el sólo consentimiento, donde se puede incluso presumir de la calidad de pasajero, y, además, supone una actividad lícita regulada; por ende, no habiéndoles atribuido a los demandados Hahn Bernhardt ni a la DGAC vínculo contractual con las víctimas del accidente aéreo, su régimen de responsabilidad es extracontractual para los primeros y legal para el órgano del Estado.

De consiguiente, la prescripción de la acción que alegan los demandados fundada en la responsabilidad civil aeronáutica, no puede prosperar como bien lo resolvió el juez de la instancia.

DÉCIMO QUINTO: Que, sabido es que la responsabilidad es la obligación que pesa sobre una persona en orden a indemnizar el daño causado a otra.

De manera que en el caso de autos y reconociendo la precariedad de la legislación en cuanto a la responsabilidad por un accidente aéreo en las condiciones del que nos ocupa, y siguiendo lo prevenido en el artículo 6 del Código Aeronáutico, en cuanto dispone que “En lo no previsto en este código ni en los convenios o tratados internacionales aprobados por Chile, se aplicarán las normas del derecho común chileno, los usos y costumbres de la actividad aeronáutica y los principios generales de derecho”; corresponde aplicar el régimen general de responsabilidad y que como es sabido es el de la responsabilidad extracontractual y bajo tal prisma necesariamente habrá de

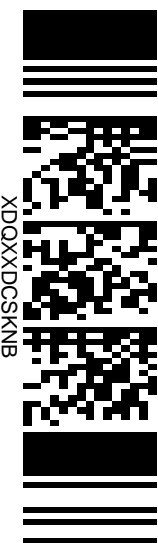


examinarse la actividad o conducta omisiva que se imputa a los demandados Hahn Bernhardt.

Teniendo en consideración que, de acuerdo, a como se han establecido los hechos por el *a quo*, descontando la existencia de la capacidad, ha debido justificarse la culpa, el daño y la relación de causalidad, así como la fuente de la responsabilidad que se imputa; importante entonces es destacar que nuestro sistema de responsabilidad se basa en la culpa, entendida ésta como la falta de diligencia o cuidado en la ejecución de un hecho; el daño, por su parte, es el menoscabo, dolor, aflicción o molestia que se sufra; y la causalidad supone que el daño sea la consecuencia directa y necesaria de la acción u omisión culpable.

Así las cosas, no debemos olvidar que el régimen de responsabilidad por culpa requiere de un juicio normativo que consiste en imputar a una persona la infracción a un deber de cuidado que ha inferido perjuicio y cuya verificación positiva la coloca en la necesidad jurídica de indemnizarlo (Tratado de Responsabilidad Extracontractual, Enrique Barros); por ende, una determinada acción u omisión que causa daño será descrita jurídicamente como una conducta culpable si, mediante el juicio de culpabilidad o de apreciación, se establece que se ha infringido un deber de cuidado debido; teniendo presente que la llamada culpa infraccional o legal constituye un factor de atribución de responsabilidad civil extracontractual.

DÉCIMO SEXTO: Que, entonces, en relación a la responsabilidad extracontractual que se le atribuye a la demandada Ana Mariela Hahn Bernhardt, como propietaria y explotadora de la aeronave matrícula CC-PXC; de acuerdo al artículo 99 del Código Aeronáutico, *“explotador es la persona que utiliza la aeronave por cuenta propia, con o sin fines de lucro,*



conservando su dirección"; luego, no habiéndose sindicado que esta demandada utilizare la aeronave y conservare su dirección, actividades que claramente conforme se desarrolla en la sentencia que se revisa, las realizaba su padre, por dicha calidad no le puede ser atribuida responsabilidad, como correctamente lo resuelve el *a quo*.

Ahora bien, en su calidad de propietaria de la aeronave siniestrada, en referencia a la llamada responsabilidad legal, lo cierto es que el artículo 100 del Código Aeronáutico, dispone que *"el propietario de una aeronave es responsable, solidariamente con el explotador, de cualquier daño que ella produzca, a menos que el acto o contrato mediante el cual se transfiere la calidad de explotador, se inscriba en el Registro Nacional de Aeronaves, caso en el cual el propietario queda liberado de responsabilidad civil"*; de las probanzas allegadas al proceso, ninguna de ellas da cuenta que la calidad de explotador de la aeronave siniestrada de Mario Hahn Cortez haya sido inscrita en el Registro Nacional de Aeronaves; luego, la propietaria de la nave conserva su responsabilidad civil solidaria frente al eventual daño que la nave produzca.

No obstante, en el caso que nos ocupa, es un hecho cierto que la causa del accidente aéreo resultó indeterminada por falta de antecedentes de cómo ocurrió el mismo, y conforme a los antecedentes del informe de investigación del accidente, la referida aeronave tenía sus revisiones técnicas al día y se encontraba en condiciones de ser operada, y no siendo posible efectuar el juicio de reproche a la actividad del explotador de la aeronave, atendido lo reflexionado en relación a la litis consorcio pasiva necesaria; no es posible, así las cosas, extender la responsabilidad, entendida como sanción, sin la concurrencia de



los otros presupuestos y criterios de atribución que se requieran para tal efecto; y, por otro lado, conforme a la legislación general tampoco resulta posible centrar el juicio de reproche en las presunciones de culpabilidad por el hecho de las cosas, como quiera que ésta se funda en que el propietario ejerza el control de vigilancia y la mantenga en estado que no cause daño, y como dijéramos la aeronave se encontraba fuera de la esfera de control de la demandada Ana Hahn y estaba en buenas condiciones técnicas.

Efectivamente, de acuerdo a las declaraciones de Jorge Herrera y Eduardo Morales Hoffmann (folio 176 se la sentencia que se revisa), Mario Hahn manejaba la empresa y no dejaba que sus familiares se metieran en nada y que fue él quien compró el avión a nombre de la hija, que el día del accidente el vuelo estaba planificado solamente para la familia Luengo, padre e hijo, y se agregaron Erik y una niña; y que si bien los vuelos no eran para el traslado habitual de pasajeros, cuando lo hacía cobraba lo mínimo para financiar el combustible; que el avión era para tres pasajeros; y que cuando se alojaban en el lodge se pagaba éste y el vuelo y se trataba exclusivamente con Mario Hahn; por su parte, Érico Manquehual Manquehual (folio 166) confirmó que era don Mario Hahn Cortez quien administraba la empresa y el día del accidente salió con sus pasajeros y la nave estaba operativa, se cargó combustible como se hacía habitualmente y se estibó el avión y se ubicaron los pasajeros; en el mismo sentido la confesional de esta demandada del folio 215. Además, el personal de la DGAC que declara en folio 238, afirman la operatividad de la aeronave siniestrada y la vigencia de sus permisos.

Así, a juicio de esta Corte, se carece de factor de imputación a la conducta de la demandada en comento, que le atribuya



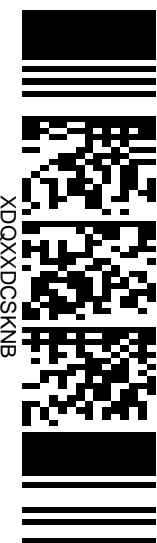
responsabilidad extracontractual de acuerdo a como se han planteado los hechos de la presente causa.

DÉCIMO SÉPTIMO: Que, respecto a la responsabilidad extracontractual que se le atribuye al demandado Julio Alberto Hahn Bernhardt, por no haber evitado la actividad ilícita de su padre fallecido, en cuanto se le atribuye un actuar omisivo; no se divisa la fuente de la responsabilidad que se pretende, como quiera que no existe en el proceso antecedente alguno que lleve a presumir que éste se encontraba en situación de vetar las actividades de su padre y tal conducta no se encuentra amparada por ninguna de las presunciones de culpabilidad por el hecho ajeno, aplicable a los casos en que una persona tiene a otra bajo su dependencia o cuidado, ni se podría exigir su responsabilidad de empresario, en cuanto ésta se vincula con la falta al deber de vigilancia de un dependiente, lo que tampoco ocurre en el caso de autos; y de acuerdo al mérito de los antecedentes, la dirección de la empresa, que si bien tenía el carácter de familiar, era ejercida por el padre fallecido.

De la confesional de que fue objeto Julio Hanh, no se aprecia respuesta en su perjuicio ni apoyo a la imputación que se le efectúa (folio 181).

De manera, que aquí tampoco se encuentra factor de atribución alguno que exigiera una conducta que importe responsabilidad de este demandado en los hechos de la causa.

DÉCIMO OCTAVO: Que, por último, con relación a la falta de servicio atribuida a la Dirección General de Aeronáutica Civil DGAC, entendida ésta como el organismo público dependiente del Ministerio de la Defensa Nacional que tiene por misión normar y fiscalizar la actividad aérea que se desarrolla en el espacio aéreo controlado por Chile y aquella que ejecutan en el extranjero



empresas aéreas nacionales; encargada también de desarrollar la infraestructura aeronáutica, prestar servicios de navegación aérea, meteorología y seguridad operacional, todo ello con el propósito de garantizar que el ejercicio del sistema aeronáutico se realice en forma segura y eficiente; de modo que la autoridad aeronáutica tiene la supervigilancia y control de las actividades técnicas y aéreas de la aeronáutica civil comercial y no comercial (Tesina Las Diferencias de Responsabilidad por Accidente Aéreo cuando la aeronave es pública en contraste a cuando es privada, Francisca Anguita Urra, 2013).

Efectivamente, de conformidad a la Ley 16.752 que fija la organización y funciones y establece disposiciones generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil, a ésta le corresponde, entre otras funciones, de acuerdo a lo dispuesto en su artículo 3, controlar y fiscalizar los aeródromos públicos y privados (letra b); fiscalizar las actividades de la aviación civil, en resguardo de la seguridad de vuelo y dictar instrucciones de general aplicación (letra j); dictar normas para que la operación de aeronaves se efectúe dentro de los límites de la seguridad aérea (letra q) ; cumplir y hacer cumplir los acuerdos de la Junta de Aeronáutica Civil en lo que se refiere a las operaciones aéreas que se realicen (letra s); en general, fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias relativas a la aeronavegación (letra z).

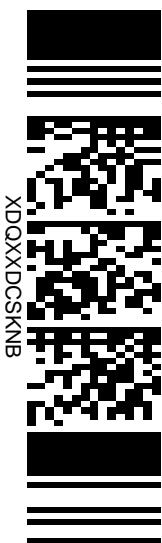
DÉCIMO NOVENO: Que, tanto la doctrina como la jurisprudencia sostiene que el Estado será responsable de aquellos actos u omisiones que se ejecuten con relación al servicio, en donde existe infracción a un deber de cuidado o incumplimiento de las labores propias de la institución y dicha falta fuere la causa eficiente del accidente.



De consiguiente, en el caso de autos debemos determinar si la Dirección General de Aeronáutica Civil, atento a la normativa que le es propia y conforme a las facultades que se le otorga, en razón de ser el órgano público encargado de fiscalizar la actividad aérea que se desarrolla en el espacio aéreo controlado por Chile, incurrió en la omisión que se le atribuye, y con ello contribuyó a que se verificara el accidente aéreo ocurrido a la aeronave pilotada por Mario Hahn Cortez el fatídico 6 de octubre de 2013, al punto que de no haber incurrido en la falta de fiscalización de que se le acusa, dicho accidente no se hubiere verificado, configurando la falta de fiscalización la causa eficiente del accidente.

VIGÉSIMO: Que, de conformidad a los artículos 11 y 12 del Código Aeronáutico, *“El establecimiento y operación de un aeródromo se hará previa autorización y habilitación de la autoridad aeronáutica, la que determinará las normas sobre su instalación, destino y funcionamiento”*; *“La autoridad aeronáutica declarará habilitados, a petición del interesado, todos los aeródromos privados que cumplan con los requisitos y condiciones técnicas y de seguridad para las operaciones aéreas. Los aeródromos privados podrán ser habilitados como públicos siempre que se cumplan los requisitos y condiciones necesarios para tener tal calidad. Si no se cumplieren las condiciones que motivaron la habilitación o se contravinieren las normas técnicas vigentes, la autoridad aeronáutica deberá suspender o dejar sin efecto esa habilitación”*.

De acuerdo al artículo 52 del Código en comento, *“Ninguna aeronave será autorizada para el vuelo sin la previa expedición de un certificado de aeronavegabilidad por parte de la autoridad aeronáutica. Se entiende por certificado de aeronavegabilidad el*

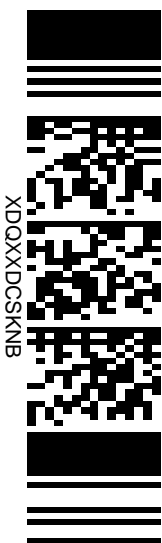


documento que, una vez efectuadas las correspondientes pruebas e inspecciones en vuelo y en tierra, identifica técnicamente la aeronave e indica el tipo de habilitación de la misma para su utilización...Se presume que la aeronave que tiene su certificado de aeronavegabilidad vigente reúne las condiciones técnicas para volar”.

Por el artículo 57, “Se denomina personal aeronáutico aquel que se desempeña a bordo de las aeronaves o en tierra en las funciones técnicas propias de la aeronáutica, tales como la conducción, dirección, operación y cuidado de las aeronaves; su despacho, estiba, inspección y reparación; el control del tránsito aéreo y la operación de las estaciones aeronáuticas. El ejercicio de funciones técnicas propias de la aeronáutica requerirá de las licencias y habilitaciones que determine la autoridad aeronáutica. El personal aeronáutico se clasifica en personal de vuelo y personal de tierra”.

El artículo 84 dispone que “La autoridad aeronáutica podrá impedir el vuelo de una aeronave que no reúna las condiciones exigidas por la ley o los reglamentos”.

En tanto, los artículos 93 y 95 destacan la diferencia entre la aeronáutica no comercial y la comercial, señalando que “Aeronáutica no comercial es la que tiene por objeto actividades de vuelo sin fines de lucro, tales como la instrucción, recreación o deporte. La aviación no comercial no podrá realizar servicios de transporte o trabajos aéreos remunerados. Sin embargo, previa autorización de la Junta de Aeronáutica Civil, la aviación no comercial podrá efectuar servicios de transporte o trabajos aéreos pagados, siempre que éstos no persigan fines de lucro, cuando la aeronáutica comercial no esté en condiciones de prestar dichos servicios”. “Aeronáutica comercial es la que tiene por objeto



prestar servicios de transporte aéreo y de trabajos aéreos, con fines de lucro. Servicio de transporte aéreo es toda actividad destinada a trasladar, en aeronaves, a pasajeros o cosas de un lugar a otro. Los servicios de trabajos aéreos consisten en la explotación de cualquier otra actividad comercial realizada por medio de aeronaves". Conforme al artículo 98 "La operación de los servicios de transporte aéreo y trabajos aéreos quedará sujeta a las normas y disposiciones que, en conformidad a la ley impartan la Dirección General de Aeronáutica Civil y la Junta de Aeronáutica Civil, según corresponda".

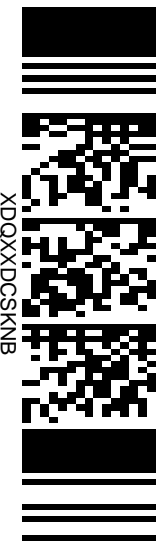
VIGÉSIMO PRIMERO: Que, el Reglamento de Operación de Aeronaves DAR-06, de abril de 2002, en su volumen III señala que "Son trabajos aéreos comerciales aquellos que se realizan con fines de lucro, en aeronaves comerciales certificadas para tales efectos; y trabajos aéreos no comerciales, aquellos que se ejecutan sin fines de lucro en aeronaves privadas". "Para efectuar operaciones de trabajos aéreos, las empresas aéreas deberán contar previamente con una Autorización Técnica Operativa otorgada por la DGAC. La aviación no comercial que se proponga realizar trabajos aéreos remunerados deberá contar con la autorización de la Junta de Aeronáutica Civil, para estos efectos la DGAC otorgará a continuación un certificado especial de operación. Las empresas aéreas o la aviación no comercial sólo podrán efectuar los trabajos aéreos que contemple taxativamente la Autorización Técnica Operativa o el Certificado Especial de Operación, según sea el caso" "La DGAC efectuará las inspecciones que estime necesarias para determinar si las empresas aéreas o la aviación no comercial cumplen con los requisitos operativos correspondientes".

El DAR-01 Reglamento de Licencias al Personal



Aeronáutico, expresamente dispone que “ninguna persona ejercerá en Chile funciones aeronáuticas de vuelo o de tierra para las cuales se exige una licencia de acuerdo con este Reglamento, a no ser que sea titular de una licencia válida correspondiente a dichas funciones”; “ninguna persona podrá ejercer atribuciones distintas a las que le confiere su licencia y habilitación aeronáutica”; “el titular de licencia deberá poseer un registro o historial de su actividad aérea (bitácora personal de vuelo)”; las anotaciones que se efectúen en las bitácoras personales de vuelo, deberán ser visadas mensualmente según corresponda, por los jefes de aeródromos respecto de los titulares de licencias que no pertenezcan a empresas aéreas, centros de instrucción o clubes aéreos; “La DGAC efectuará las inspecciones necesarias para comprobar si las bitácoras personales de vuelo se llevan adecuadamente, y asimismo para comprobar si sus anotaciones concuerdan con las de los registros de vuelo correspondientes a las aeronaves de que se trate o con otros documentos probatorios”; licencia de piloto privado de avión sólo habilita para “desempeñarse, pero sin remuneración, como piloto al mando o como copiloto de cualquier avión que realice vuelos no remunerados”.

VIGÉSIMO SEGUNDO: Que, el Plan Estratégico 2010-2015 de la DGAC, señala como uno de los factores críticos la seguridad operacional, o sea, permitir una actividad aérea segura, eficiente y sustentable, toda la actividad que se realice debe ir orientada a este fin último; la seguridad se sustenta en la normativa, la fiscalización y los servicios aeronáuticos. En la política de seguridad operacional se indica que se debe aplicar y mantener en forma constante un sistema de certificación y de vigilancia continua en las áreas de operaciones, aeronavegabilidad y



licencias. En las políticas específicas de seguridad operacional se destaca.

La DAN_14_153 de 2017 define la Seguridad Operacional como el estado en el cual la posibilidad de lesiones a las personas o de daños materiales se reduce, y se mantiene en o por debajo de, un nivel aceptable a través de un proceso continuo de identificación del peligro y de la gestión de riesgos de seguridad operacional, definiendo ésta última como la evaluación, expresada en términos de probabilidad y gravedad previstas, de las consecuencias de un peligro, tomando como referencia la peor situación previsible.

El Instructivo para las actividades a realizar en los aeródromos de Tirúa e Isla Mocha de 2017, dispone que el personal deberá fiscalizar y supervisar las operaciones aéreas efectuadas en esas dos localidades, con el objeto de establecer el cumplimiento de la normativa aeronáutica correspondiente y entre otras actividades realizaran: llevar estadísticas de vuelo; y verificar el cumplimiento de procedimientos de comunicaciones, licencias de tripulantes, cantidad de pasajeros por avión, presentación de planes de vuelo y tipo de carga.

VIGÉSIMO TERCERO: Que, entonces, de acuerdo al mérito de los antecedentes que obran en el proceso, los aeródromos Lequecahue y Punta El Saco no eran controlados a la fecha del accidente, no obstante que Lequecahue es público y Punta El Saco privado y de clase E (folio 191 de la causa de primera instancia), y con fecha 3 de enero de 2017 se emitió por DGAC un instructivo para las actividades a realizar en los aerodrómos de Tirúa e Isla Mocha, dentro de las cuales está llevar estadísticas de vuelo, verificar el cumplimiento de procedimientos de comunicaciones, verificar licencias de tripulaciones, verificar



cantidad de pasajeros por avión, verificar presentación de planes de vuelo, verificar tipo de carga (folio 194); Mario Hahn Cortez tenía licencia de piloto privado de avión, por lo que su licencia sólo lo habilitaba para pilotar en forma privada aeronaves monomotor terrestre (desarrollo de actividades de vuelo sin fines de lucro, tales como la instrucción, recreación y deporte, folio 148), no obstante su empresa Mario Hahn Cortes y Compañía Ltda., mantenía actividad tributaria vigente de transporte de pasajeros por vía aérea (folio 273) y en su página web se publicitaba los viajes aéreos de pasajeros (dominio isla-mocha.cl, folio 206), en circunstancias que sólo él pilotaba las aeronaves de uso de su empresa; Juan Pailaya Huenupil, que cumplía funciones en el aeródromo Lequecahue el 6 de octubre de 2013, es funcionario aeronáutico sin competencias ARO/ AIS y no tiene licencia aeronáutica, era personal auxiliar y de servicios menores, cuidador aeródromo Lequecahue, sin perjuicio, llevaba bitácora de control aeronáutico; existía al 6 de octubre de 2013 un proveedor de servicios aéreos licitados para la Isla Mocha; la DGAC cursó multas por realizar vuelos comerciales en aeronaves de uso privado (documento exhibido del folio 200).

VIGÉSIMO CUARTO: Que, en tales circunstancias y atento las normativa legal y reglamentaria transcrita, es posible dar por acreditado que la Dirección General de Aeronáutica Civil incurrió en una conducta omisiva, al no ejercer su rol fiscalizador en los aeródromos Lequecahue y Punta el Saco, ya que de haber ejercido su función el día 6 de octubre de 2013 la aeronave cessna 172 matrícula CC-PXC no hubiere despegado con pasajeros a bordo, siendo su falta de fiscalización la causa eficiente del accidente aéreo ocurrido dicha fatídico día; conducta que es constitutiva de falta de servicio puesto que no desplegó las

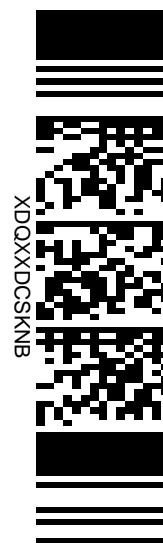


actividades que le eran propias para la seguridad del vuelo, lo que tuvo incidencia en el resultado dañoso que ha motivado la interposición de la demanda indemnizatoria. Ha habido en la especie, un funcionamiento deficiente de un servicio público que produjo un daño, por el que tiene que responder.

En efecto, pesa sobre la DGAC la seguridad aeronáutica, lo que implica controlar y fiscalizar las actividades de la aviación civil, los aeródromos públicos y privados, así como el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias relativas a la aeronavegación, en resguardo de la seguridad del vuelo; de consiguiente, no puede pretender la DGAC que la seguridad de un vuelo quede radicada en el piloto como garante de una conducción segura y habilitada, y ello sea suficiente para cumplir su rol de supervisión e inspección de las actividades del particular.

Así las cosas, la conducta esperable de la DGAC respecto de cualquier aeródromo de este país desde los cuales despegan vuelos comerciales y no comerciales, es la fiscalización que decidió para el Aeródromo Lequecahue en el año 2017, estableciendo un servicio de control aéreo, ya que de haber tenido en ese aeródromo personal capacitado fiscalizando en el año 2013, el vuelo irregular no se hubiere ejecutado, evitándose el riesgo que en definitiva se produjo con el accidente aéreo del 6 de octubre de 2013.

“Ante la generación de un hecho que ocasione daño, por una conducta ilegítima, el principio general de la legislación, recogido en los artículos 1.556 y 2.329 del Código Civil, es que todas las consecuencias perjudiciales que sufren los afectados por tales acciones y que puedan valorarse pecuniariamente deber ser reparadas íntegramente mediante la pertinente indemnización”



(Excma. Corte Suprema, sentencia de 23 de enero de 2018 dictada en causa rol 97.722-2016)

VIGÉSIMO QUINTO: Que, de consiguiente, no puede ser escuchada la defensa fiscal cuando arguye que la DGAC ha cumplido a cabalidad el rol que por ley le corresponde, pues como hemos analizado en los motivos precedentes ello no fue así, y de los dichos de sus testigos sólo es posible ratificar el juicio de reproche que se le plantea dada su falta de fiscalización.

Y en relación a la exculpación que pretende alegando la culpa de la víctima, para que ésta excepción opere se requiere que la actividad de la víctima sea la causa eficiente del daño recibido; sin embargo, como ha quedado demostrado en la especie, dicha circunstancia no concurre y ninguna prueba se rindió sobre dicho punto, por lo que será tal alegación desestimada.

VIGESIMO SEXTO: Que observando el baremo jurisprudencial sobre daño moral, que es una herramienta de carácter referencial no vinculante, se puede advertir que la valoración del daño moral a la época de los hechos, se encuentra acorde a la fijada prudencialmente por el juez de la instancia y atendido la cercanía de los afectos que fuere demostrada en la instancia.

Valga tener presente aquí que el seguro aeronáutico de carácter legal para el desarrollo de los servicios de transporte aéreo y de toda otra clase de servicios de aeronavegación comercial, no resulta asimilable a la responsabilidad dada por acreditada en estos autos.

Por ende, el daño moral por el que tiene que responder el Servicio Público infractor asciende a las sumas que acertadamente consigna el a quo en el motivo cuadragésimo



cuarto del fallo que se revisa.

Sin que tales montos indemnizatorios puedan verse disminuidos por la exposición imprudente de la víctima al daño, puesto que tal excepción sólo opera cuando demanda indemnización el que se expuso imprudentemente, no resultando aplicable el artículo 2.330 del Código Civil, a las víctimas por repercusión o rebote, atendido su claro tenor literal; por lo que esta excepción también debe ser desestimada.

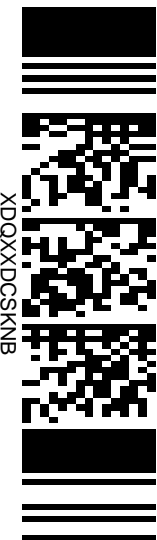
VIGÉSIMO SÉPTIMO: Que, por último, debemos señalar que la forma de apreciar y valorar la prueba rendida en juicio, es privativo del juez de la instancia, acorde a ello si estimó insuficiente una prueba para darle pleno valor probatorio a un hecho, dándolo por acreditado a través de la prueba de presunciones, la parte a quién beneficia la acreditación carece de perjuicios para reclamar sobre la valoración atribuida y la prueba con la que a ella se llega.

Por estas consideraciones, normas citadas y lo dispuesto en el artículo 186 y siguientes del Código de Procedimiento Civil, SE DECLARA:

*I.- Que **se rechaza** el recurso de casación en la forma interpuesto por la parte demandante en contra de la sentencia de veintitrés de julio de dos mil veinte, dictada en causa rol C-2749-2017 del ingreso del Tercer Juzgado Civil de Concepción.*

II.- Que se revoca la sentencia en alzada en cuanto acogió la tacha al testigo Manquehual Manquehual y se declara que ésta queda desestimada.

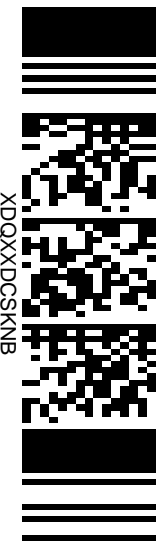
III.- Que se revoca la misma sentencia en la parte que desestimó la excepción de litis consorcio pasivo obligatoria y se declara que dicha excepción queda acogida.



IV.- Que se revoca también la sentencia en comento en cuanto dispone la contribución a la deuda de los demandados Ana Mariela Hahn Bernhardt y Julio Alberto Hahn Bernhardt, y se declara que se rechaza la demanda indemnizatoria impetrada en contra de estos demandados.

V.- Que se revoca igualmente la sentencia en cuanto desestima la demanda en contra del Fisco de Chile, y en su lugar se declara que se acoge la demanda indemnizatoria por falta de servicio en contra del Fisco de Chile, Dirección General de Aeronáutica Civil, quedando éste obligado a pagar a los actores, por concepto de daño moral, las sumas a que se refiere el considerando cuadragésimo cuarto de la sentencia en alzada, a saber, \$90.000.000 a doña Judith Cecilia Espinoza Molina; \$70.000.000 a doña Paula Cecilia Luengo Espinoza; \$70.000.000 a doña Etelvina del Carmen Suazo Baeza; \$35.000.000 a doña Ingrid Yolanda Luengo Suazo; \$40.000.000 a don Eduardo Andrés Arriagada Arteaga; \$40.000.000 a doña Gladys de Lourdes Zúñiga Sanhueza; \$30.000.000 a don Eduardo Alexis Arriagada Zúñiga; \$30.000.000 a doña Yaritza Andrea Arriagada Zúñiga; \$30.000.000 a doña Scarlett Haydee Arriagada Zúñiga; \$40.000.000 a don José Fernando Vásquez Larenas; \$40.000.000 a doña Cecilia Elizabeth Sufray Chandía; \$30.000.000 a doña Aylene Elizabeth Vásquez Sufray; y \$30.000.000 a don Bastián Dereck Vásquez Sufray.

Sumas que se pagarán reajustadas de acuerdo a la variación que experimente el IPC entre la fecha de esta sentencia y su pago efectivo; y devengarán intereses corrientes para operaciones reajustables desde que esta sentencia quede ejecutoriada y su pago efectivo.



VI.- Que se desestiman las excepciones de culpa de la víctima y exposición imprudente al daño planteadas por el Fisco de Chile.

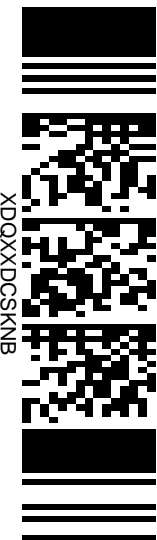
VII.- Que se confirma en lo demás la referida sentencia.

VIII.- Que no se condena en costas de los recursos por estimarse que las partes tuvieron motivo plausible para recurrir.

Regístrese y, en su oportunidad, devuélvase.

Redacción de la ministra suplente Margarita Sanhueza Núñez.

Rol Civil 1733-2020 y acumulada 1737-2020.



Pronunciado por la Sexta Sala de la Corte de Apelaciones de Concepción integrada por Ministro Rodrigo Cerda S., Ministra Suplente Margarita Elena Sanhueza N. y Fiscal Judicial Silvia Claudia Mutizabal M. Concepcion, tres de enero de dos mil veintitrés.

En Concepcion, a tres de enero de dos mil veintitrés, 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 11 de Septiembre de 2022, 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>.