

**NOMENCLATURA** : 1. [40]Sentencia  
**JUZGADO** : 4º Juzgado Civil de Santiago  
**CAUSA ROL** : C-112-2017  
**CARATULADO** : CERDA/SOCIEDAD CONCESIONARIA COSTANERA  
**NORTE S.A.**

**Santiago, diez de junio de dos mil diecinueve.**

**VISTOS.**

Que, en estos autos Rol N° 112-2017, sobre juicio ordinario de mayor cuantía, comparecen doña **GRACE SOLANGE GUZMÁN ACEITUNO**, dueña de casa; doña **ALEJANDRA ANDREA CERDA GUZMÁN**, empleada; don **FELIPE ANTONIO CERDA GUZMÁN**, trabajador independiente; y, doña **MARÍA PÍA CERDA GUZMÁN**, estudiante; todos domiciliados para estos efectos, en calle Alonso de Córdova N° 5900, oficina 503, comuna de Las Condes, Santiago, quienes deducen demanda de indemnización de perjuicios, en contra de **SOCIEDAD CONCESIONARIA COSTANERA NORTE S.A.**, concesionaria de la obra pública fiscal denominada “Concesión Internacional Sistema Oriente-Poniente”, representada legalmente por su gerente general, don Diego Beltrán Savino Raspini, ignora profesión u ocupación, ambos domiciliados en General Prieto N° 1430, comuna de Independencia, Santiago.

La demandada contestó la demanda, solicitando su rechazo con expresa condena en costas, o en el evento de establecer alguna responsabilidad, rechazar aquellos eventuales daños que no resulten probados, y respecto de aquellos que si sean probados, descontar aquel monto ya pagado por la transacción celebrada, con costas.

Se evacuaron los trámites de réplica y dúplica.

Se llevó a cabo audiencia de conciliación, con la comparecencia de los apoderados de ambas partes. Llamadas las partes a conciliación, ésta no se produjo.

Se recibió la causa a prueba, rindiéndose la que consta en autos.

Encontrándose los autos en estado, se citó a las partes para oír sentencia.

**CONSIDERANDO:**

**I.- EN CUANTO A LAS TACHAS:**

**PRIMERO:** Que, la demandada deduce tacha de inhabilidad en contra de la testigo presentada por la demandante, Sra., Nicole Marín Mendoza, por la causal contemplada en el numeral 7 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, esto es, “Los que tengan íntima amistad con la persona que los presenta o enemistad respecto de la persona contra quien declaren”.

Funda su tacha, respecto de la Sra. Marín, que de sus propios dichos queda establecido de manera indubitable que mantiene una amistad íntima con los demandantes, y que se manifiesta con los 25 años de relación durante los cuales ha compartido de manera habitual en los distintos aspectos de su vida, guardando especial afecto por sus integrantes, reconociendo haberse criado prácticamente con ellos. Se



Foja: 1

refiere a los "tíos" cuando habla doña Grace y al Sr. Cerda, todo lo cual denota hechos graves que acreditan esta relación afectiva de larga data.

**SEGUNDO:** Que, la demandante, al evacuar el traslado, solicita el rechazo de la tacha interpuesta, en atención a que en el relato de la testigo se desprende que eran vecinos de barrio y existe una amistad, pero no íntima, lo que queda reafirmado por las visitas esporádicas y producto de la amistad de infancia que tiene con la demandante Aejandra Cerda.

**TERCERO:** Que, la testigo ha indicado al Tribunal, en relación a las preguntas para tacha que se le realizan, que es amiga de toda la familia hace 25 años aproximadamente y que creció con el "Tío Toño y Tía Grace", pasando juntos veranos, fiestas, cumpleaños y navidades.

**CUARTO:** Que, respecto a la causal de inhabilidad fundada en tener íntima amistad la testigo con la persona que lo presenta, se encuentra lo suficientemente acreditada, pues así lo ha declarado la testigo, y además, el hecho de haber participado activamente a lo largo de 25 años, en muchas de las actividades de la familia Cerda Guzmán, hace presumir una íntima relación como exige el numeral en la referida norma.

Por lo tanto, necesario será acoger la tacha deducida respecto de la deponente Sra. Marín, tal como se señalará en la parte resolutive del presente fallo.

**QUINTO:** Que, la demandante deduce tacha de inhabilidad respecto de los testigos presentados por la demandada, Sres. Rodrigo Esteban Urra Irarrázabal y Jaime Alejandro Valenzuela Retamal, invocando para ambos, la causal del N° 5 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil.

**SEXTO:** Que, fundamenta su alegación, en que ambos testigos carecen de la imparcialidad necesaria para declarar en el pleito por ser trabajadores dependientes de la persona que lo presenta, pues han manifestado ser trabajadores de la Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A. desde los años 2013 y 2012 respectivamente, ambos con contrato indefinido.

Contestando el traslado conferido, la demandada solicita su rechazo, en ambos casos argumentando: a) que la causal invocada está establecida en beneficio y protección exclusiva de los trabajadores a fin de evitar que sus declaraciones sean coaccionadas o determinadas por su empleador, no existiendo ni pudiendo deducirse a partir de los dichos de los testigos que éstos se encuentren en alguna de estas situaciones; b) que la causal invocada debe ser interpretada en armonía con el resto de nuestra legislación vigente, especialmente la legislación laboral, que no sólo ha eliminado estas causales, como motivo de inhabilidad de los testigos, sino que además ha establecido un amplio catálogo de derechos y garantías a favor de los trabajadores, con lo cual difícilmente puede ser coartada la libertad de estos para presentarse libre e imparcialmente a declarar en un juicio, so pena de incurrir el empleador en graves sanciones aplicables a través de los procedimientos de tutela laboral; y c) que hay que considerar que ambos testigos se han presentado en su calidad de operadores del "centro de operación de tráfico de la concesionaria", con conocimiento directo de los hechos relacionados, especialmente a la activación de protocolos de seguridad por contingencias en la vía expresa y obligaciones que le son exigibles a la concesionaria en virtud de la función que desempeñan, por lo cual su declaración resulta necesaria para la acertada ilustración del Tribunal respecto de los hechos a probar.

**SEPTIMO:** Que, en relación a las tacha opuestas, ambos testigos declaran ser trabajadores dependientes de la Sociedad Costanera Norte S.A., con contrato indefinido; don Rodrigo Esteban Urra Irarrázabal, desde el año 2013 y don Jaime Alejandro Valenzuela Retamal, desde 2012.



Foja: 1

**OCTAVO:** Que, de la declaración de ambos testigos, se puede desprender que efectivamente y en la actualidad, son trabajadores dependiente de la persona que exige su testimonio, es decir, la demandada Sociedad Costanera Norte S.A., configurándose la tacha opuesta del 358 N° 5 del Código de Procedimiento Civil .

Así las cosas, atendido lo expuesto, y cumpliéndose lo dispuesto en dicho numeral, la tacha en análisis habrá de ser acogida, tal como se indicará en lo resolutive de este fallo.

## II.- EN CUANTO AL FONDO:

**NOVENO:** Que, comparecen doña **GRACE SOLANGE GUZMÁN ACEITUNO**, doña **ALEJANDRA ANDREA CERDA GUZMÁN**, don **FELIPE ANTONIO CERDA GUZMÁN**, y doña **MARÍA PÍA CERDA GUZMÁN**, quienes deducen demanda de indemnización de perjuicios, en contra de **SOCIEDAD CONCESIONARIA COSTANERA NORTE S.A.**, a objeto de que acogéndola, declare condenar a la demandada al pago de la suma total de \$700.000.000.-, y distribuidos de la siguiente forma: **a)** para doña Grace Guzmán Aceituno: \$250.000.000.-; **b)** para don Felipe Antonio Cerda Guzmán: \$150.000.000.-; **c)** para doña Alejandra Andrea Cerda Guzmán: \$150.000.000.-; y **d)** para doña María Pía Cerda Guzmán: \$150.000.000.-, o la suma que el Tribunal determine, más reajustes intereses y costas.

Sostiene que, con fecha 19 de enero del año 2015, aproximadamente a las 19:30 horas, don Agustín Cerda Escobar, padre de Felipe Antonio Cerda Guzmán, Alejandra Andrea Cerda Guzmán y María Pía Cerda Guzmán, y cónyuge de doña Grace Solange Guzmán Aceituno, conducía el vehículo furgón utilitario, marca Chevrolet, placa patente GDSV-33, por la autopista concesionada a la sociedad demandada denominada "Costanera Norte", en dirección al poniente, cuando, sorpresivamente y sin percibir ningún tipo de advertencia o señal de peligro en la ruta, fue colisionado de forma frontal por otro vehículo el cual mantenía un trayecto en contra del sentido normal del tránsito, resultando de ello, la muerte de don Agustín Cerda Escobar y además de gravísimas lesiones, tanto físicas y como psicológicas, sufridas por doña Grace Guzmán Aceituno, cónyuge de don Agustín Cerda Escobar y quien iba en el asiento del copiloto del vehículo conducido por su marido, como así también sufridas por todos sus hijos, Felipe, Alejandra y María Pía, quienes debieron padecer y soportar, producto de estos hechos, la pérdida de su jefe de hogar, proveedor, esposo y padre.

Precisa que los hechos descritos, acontecieron aproximadamente a la altura del kilómetro 30 de la autopista concesionada y denominada "Costanera Norte", en la ruta dirección al poniente, muy cerca de la intersección con Avenida Américo Vespucio, en una autopista urbana de alta velocidad y concesionada a la sociedad demandada, lo que supone o debiere suponer, un trayecto seguro y sin interferencias o peligros en la vía que afecten la seguridad de los conductores que transitan por ella.

Argumenta que, un vehículo detenido por más de 1 hora en un lugar no habilitado para la detención de automóviles, emprendió un trayecto en contra del sentido normal del tránsito, sin existir al respecto ningún tipo de barrera de contención que impidiera su acceso a la ruta o de la presencia y asistencia de personal de seguridad que supervisara la anormal detención de un vehículo en un lugar no habilitado para ello, y además, sin advertirse tampoco, alguna medida de contención o seguridad que pudiera impedir el ingreso de automóviles no autorizados o de cualquier elemento de peligro a la autopista concesionada.

Informa que el vehículo que colisionó al automóvil conducido por el Sr. Cerda, fue percibido por las cámaras de seguridad de la sociedad concesionaria, tanto en el momento en que permaneció detenido (en un lugar no habilitado para la detención de



**Foja: 1**

vehículos), como también, en el que emprende su trayecto en contra del sentido normal del tránsito, debiendo haber sido controlado en el lugar de su detención por el personal de seguridad de la demandada, o haber advertido, a lo menos, del peligro que asechaba a los conductores que transitaban a esa hora por la autopista, lo cual, claramente hubiera impedido que se produjeran las consecuencia ya descritas.

Colige que, la permanencia por más de una hora de un vehículo en un lugar no habilitado para la detención de automóviles, debió haber detonado una señal de alerta para los elementos de seguridad de la sociedad demandada, lo cual, hubiese impedido el accidente que provocó la muerte del Sr. Cerda, y las lesiones físicas y daños psicológicas, sufridos por el resto de su familia, la cual ha tenido que soportar la terrible y dolorosa pérdida de su jefe de hogar, proveedor, esposo y padre.

En cuanto al derecho, desglosa sus argumentaciones como sigue:

**I. Marco regulatorio de la actividad concesionada.**

Aclara que la explotación de las rutas concesionadas, se encuentra regulada por una serie de marcos normativos e instrumentos técnicos que, en su conjunto, constituyen un estatuto jurídico propio y especial.

Refiere que a Costanera Norte S.A., le fue otorgada la concesión por un plazo de 30 años para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "*Concesión Internacional Sistema Oriente-Poniente*" (Costanera Norte), mediante Decreto Supremo N° 375 del Ministerio de Obras Públicas (MOP), de fecha 24 de febrero del año 2000, en decir que, se configuró un contrato de concesión de carácter administrativo cuyas partes serían el Estado (MOP), que entrega la actividad en concesión, y por el otro, la empresa concesionaria que se adjudica la actividad a ser explotada y mantenida, en este caso, la prestación de servicios de autopista.

Explica que es en virtud de aquella calidad, que la actividad de la sociedad demandada está reglamentada en el Decreto Supremo N° 900 del MOP, el cual fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL N° 164 de 1991, denominado Ley de Concesiones de Obras Públicas. Asimismo, las concesionarias someten su actuar a lo preceptuado en el Decreto Supremo N° 956 del MOP, de 20 de marzo de 1999, que contiene el Reglamento del DFL N° 164 del MOP, modificado por las leyes N° 19.252 de 1993 y N° 19.460 de 1996, comúnmente llamado Reglamento de Concesiones de Obras Públicas.

Además, prosigue, también se establecen normas que atañen a la actividad de este tipo de sociedades en el Decreto con Fuerza de Ley N° 850 del MOP, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley Orgánica del MOP N° 15.840, de 1964, y del DFL N° 206 sobre construcción y conservación de caminos ("LOC del MOP"), en el cual se determina la organización interna del MOP, sus funciones y lo faculta para actuar en el ámbito público.

Advierte que sin perjuicio de lo anterior, y en lo particular, son aplicables las Bases de Licitación de la Obra Concesión "Sistema Oriente-Poniente", las cuales se entienden formar parte integrante del contrato de concesión entre la concesionaria y el MOP, lo cual obligan a la demandada a dar cumplimiento a lo que en dicho instrumento se consigna.

Indica que el uso, operación, mantención y conservación de la obra y de los servicios básicos y complementarios que ofrece la sociedad demandada en la etapa de explotación de la concesión, además se rigen por lo dispuesto en el Reglamento Interno emitido por la misma y aprobada por el MOP, estableciéndose en dicho instrumento los derechos y obligaciones de los usuarios, los derechos y obligaciones de la sociedad



Foja: 1

concesionaria y las actuaciones del MOP, todo ello, de conformidad a los términos del contrato de concesión.

Menciona que aparte de la normativa especial ya expuesta, las empresas concesionarias responden de los daños ocasionados a los usuarios de las autopistas -también- en conformidad al título XXXV del Libro IV del Código Civil, dedicado a los delitos y cuasidelitos.

Concluye que, todas estas normas e instrumentos conforman el marco regulatorio de la actividad de explotación de la concesión de la autopista Costanera Norte y permiten determinar la responsabilidad que le corresponde a la demandada en el accidente relatado.

## **II. Régimen de responsabilidad aplicable.**

Expresa que existe una postura mayoritaria que argumenta que el estatuto jurídico aplicable a la responsabilidad que atañe a una sociedad concesionaria respecto de daños ocurridos en una ruta o carretera concesionada -y como los del caso-, se rigen por su propia ley (LCOP) y por las de orden extracontractual o de culpa aquiliana, es decir, no se excluye en la determinación de la obligación indemnizatoria la exigencia de un juicio de culpabilidad, por lo que cabe concluir que la naturaleza de este tipo de responsabilidad extracontractual es, además, de índole subjetiva.

## **III. Cumplimiento de los requisitos de la responsabilidad extracontractual.**

Debido a que el objeto de su acción tiene por objeto establecer cómo se cumplen los requisitos que hacen procedente la acción indemnizatoria, señala que hará mención primero, a la configuración de los presupuestos exigidos por el derecho común en el título XXXV del Libro IV del Código Civil y, en segundo lugar, como se configura la infracción de los deberes de seguridad, cuidado y vigilancia que atañen a las empresas concesionarias, y cómo esta equivale a un actuar negligente por parte de la demandada bajo la óptica de su normativa especial.

### **a) Normas generales de responsabilidad extracontractual**

Están consagradas en los artículos 2314 y siguientes del Código Civil, y los requisitos para configurar la existencia de la responsabilidad civil por culpa o negligencia, son: i) un hecho voluntario (acción u omisión) de un sujeto capaz, ii) realizada con dolo o negligencia, iii) que el demandante haya sufrido un daño, y iv) que entre la acción culpable y el daño exista una relación causal suficiente para que éste pueda ser objetivamente atribuido al hecho culpable del demandado.

i) Hecho voluntario: se configura mediante la omisión, por parte de la concesionaria, de actos conducentes a evitar el accidente, pues ella no ejecutó oportunamente, acciones tendientes a impedir la producción de este siniestro, tales como el control de un vehículo detenido en un lugar no habilitado para ello, o la presencia de barreras de contención que imposibilitara el ingreso de elementos de peligro a la ruta por donde transitan los conductores, o simplemente la emisión de una señal de alerta o peligro que advirtiera a los conductores del peligro que asechaba en la ruta; además del deber de cuidado, seguridad y vigilancia impuesta a la demandada por su normativa especial, la cual obliga a la concesionaria a adoptar todas las medidas de resguardo, a fin de que nos e produzcan este tipo de situaciones en la ruta.

ii) Culpa o dolo: Afirma que la omisión por parte de la demandada, de cumplir con su deber de cuidado, seguridad y vigilancia, ha sido culposa, negligente o contraria a los deberes de cuidado exigidos al concesionario por el ordenamiento jurídico.



Foja: 1

Expone que la demandada tuvo el tiempo, tecnología, personal de seguridad y recursos suficientes para reprimir una situación de peligro como la descrita en el caso, atendido que el vehículo estuvo detenido por más de 1 hora en un lugar no autorizado para la detención, sin que fuera controlado, ni menos interceptado por funcionarios de la autopista.

iii) Daño: Refiere que la omisión culposa que se ha imputado a la concesionaria, les ha ocasionado un daño según lo dispuesto en el artículo 1437 en relación con los artículos 2284, 2314 y siguientes del Código Civil, ello derivado del sufrimiento que les ha producido el terrible fallecimiento de su padre y cónyuge a raíz de la omisión culposa incurrida por la sociedad demandada.

iv) Relación de causalidad: Los daños que les han producido son una consecuencia directa y necesaria de la omisión culposa incurrida por la demandada, esto, al no haber adoptado las medidas necesarias para evitar el accidente fatal que se ha venido relatando, teniendo por lo demás, la obligación de hacerlo.

En otras palabras, prosigue, la infracción a los deberes de seguridad vial y de cuidado de la obra concesionada, incurridos por la demandada, han determinado la ocurrencia del hecho que produjo la muerte de un hombre joven y los terribles daños sufridos por toda su familia.

**b) Normas especiales o de "Ley propia"**

El régimen aplicable al caso de marras es extracontractual subjetivo, y a ello se suma que la actividad de las concesionarias tiene una regulación legal propia, así como instrumentos técnicos que determinan sus obligaciones y cargas, como ya se mencionó anteriormente. Dichos cuerpos normativos establecen un régimen especial y adicional de responsabilidad, los cuales analiza como sigue:

1. En primer lugar, el **artículo 87 de la LOC del MOP**, señala que: *"Las obras públicas fiscales podrán ejecutarse, asimismo, mediante contrato adjudicado en licitación pública nacional o internacional, siempre que esta última no afecte la seguridad nacional, a cambio de la concesión temporal de su explotación o la de los bienes nacionales de uso público o fiscales destinados a desarrollar las áreas de servicios que se convengan. Las concesiones tendrán la duración que determine el decreto supremo de adjudicación, que deberá llevar, además, la firma del Ministro de Hacienda, sin que en caso alguno puedan ser superiores a 50 años.*

*La reparación, o mantención de obras públicas fiscales podrá ser objeto de contrato de concesión conforme a lo dispuesto en este artículo.*

*Asimismo, podrán otorgarse concesiones para la explotación, que incluyan reparación, ampliación, conservación o mantenimiento, según corresponda, de obras ya existentes, o de terrenos u obras comprendidos en las fajas de los caminos públicos, con la finalidad de obtener fondos para la construcción de otras obras nuevas que se convengan, respecto de las cuales no exista interés privado para realizarlas conforme a las normas relativas al sistema de concesiones, regulado por el Decreto con Fuerza de Ley N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas".*

Por su parte, el **artículo 88** del mismo cuerpo legal, dice que: *"La ejecución, reparación o conservación de obras públicas fiscales, por el sistema establecido en el artículo 87° de esta ley, las licitaciones y concesiones que deben otorgarse, ya se trate de la explotación de las obras y servicios o respecto del uso y goce sobre bienes nacionales de uso público o fiscales, destinados a desarrollar las áreas de servicios que se convengan, se regirán por las normas del DFL N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras*



Foja: 1

*Públicas, su Reglamento y las bases de la licitación de cada contrato en particular, que el Ministerio de Obras Públicas elabore al efecto".*

En relación a las normas transcritas, el contrato de concesión entre el Estado y la sociedad demandada corresponde al decreto de adjudicación **N° 375 del MOP** de fecha 24 de febrero del año 2000, por el cual se le encomienda a ésta última la explotación de la obra pública fiscal denominada *Concesión Internacional Sistema Oriente-Poniente*, lugar donde ocurrieron los hechos motivos de la presente demanda. Asimismo, las reglas que fijan la forma en que dicha explotación debe llevarse a cabo, se encuentran en el DFL aludido y que corresponde a la LCOP.

2. En ese entendido, la **LCOP en su artículo 1° inciso final** dispone que: *"Las concesiones que se otorguen contemplarán la obligación del concesionario de cumplir, durante toda la vigencia de la concesión, con los niveles de servicio, estándares técnicos o ambos, establecidos en las respectivas bases de licitación, para las diferentes etapas y condiciones de la concesión".*

3. Se contempla en el mismo cuerpo legal, un Capítulo VI denominado: *"Derechos y obligaciones del concesionario"*. En efecto, durante la fase de explotación, el concesionario debe cumplir con los deberes y obligaciones contemplado en el **artículo 23 de la LCOP**, el que -en lo pertinente- explica que: *"El régimen jurídico durante la fase de explotación, será el siguiente:*

*1.- El concesionario deberá conservar las obras, sus accesos, señalización y servicios en condiciones normales de utilización, y*

*2.- La continuidad de la prestación del servicio le obligará, especialmente, a:*

*a) Facilitarlo en **condiciones de absoluta normalidad**, suprimiendo las causas que originen molestias, incomodidades, inconvenientes o peligrosidad a los usuarios de las obras, salvo que la adopción de medidas que alteren la normalidad del servicio obedezcan a razones de seguridad o de urgente reparación, y*

De la norma anotada, podemos concluir que la ley apunta a una **"absoluta normalidad"** con la que debe prestarse el servicio de autopista, y que ésta faltará cuando se produzca cualquier situación de peligro o riesgo en contra de sus usuarios. En ese orden de ideas, el legislador impone a la sociedad concesionaria un **deber u obligación de seguridad**, cuyo contenido dice relación con el despliegue de todos sus esfuerzos y recursos para resguardar el bienestar, comodidad e integridad de quienes transitan por la ruta, cuestión que en este caso no ocurrió, ya que no fueron suprimidos los factores o móviles que dieron lugar al acaecimiento del lamentable accidente en comento.

4. Por otra parte, es el **artículo 35 de la LCOP** el que establece la responsabilidad de las concesionarias cuando su actuar (en este caso una omisión culpable) causa un daño a quienes utilizan la autopista. Este artículo previene que: *"El concesionario responderá de los daños, de cualquier naturaleza, que con motivo de la ejecución de la obra o de la explotación de la misma se ocasionaren a terceros, a menos que sean exclusivamente imputables a medidas impuestas por el Ministerio de Obras Públicas, después de haber sido adjudicado el contrato".*

5. Con todo, resulta relevante lo dispuesto en el **artículo 24 de la LCOP**, el cual dice que: *"El concesionario deberá velar por la perfecta aplicación de las normas y reglamentos sobre uso y conservación de las obras concedidas"*. Entonces, al articulado citado hasta ahora, debe agregarse lo preceptuado en el **RLCOP** y demás instrumentos que digan relación con el uso de las obras como las bases de licitación, reglamento interno y el contrato de concesión.



Foja: 1

6. El **RLCOP** en su **artículo 62** titulado "Daños a Terceros", en su **Nº 1** prescribe que: *"La sociedad concesionaria deberá adoptar, durante la concesión, todas las medidas para evitar daños a terceros y al personal que trabaja en la obra. Igualmente deberá tomar todas las precauciones para evitar daños a la propiedad de terceros y al medio ambiente durante la concesión de la obra"*.

En esta norma, se le exige a la concesionaria un deber de cuidado, consistente en tomar las medidas que sean necesarias para no causar un daño a terceros, refiriéndose a todos aquellos que utilicen de alguna u otra forma la autopista. Como podrá apreciarse, en virtud de este mandato la concesionaria debe ser especialmente "precavida" y, con ello, representarse la ocurrencia de situaciones que eventualmente pudieren causar un perjuicio a los usuarios, realizando los debidos patrullajes y demás medidas de control para prevenir situaciones anómalas en la autopista.

7. A renglón seguido, este reglamento impone al concesionario un deber de vigilancia y que se contempla explícitamente en su **artículo 60 Nº 2**, que dice: *"A partir de la ocupación y hasta la extinción de la concesión, corresponderá al concesionario la vigilancia de los terrenos y bienes afectos a la concesión. Cuidará especialmente de mantenerlos libres de ocupantes, de no permitir alteraciones de sus límites y de no admitir depósito de material ajeno a la concesión"*.

En base a aquello, esta parte condena la conducta omisiva e inobservancia de este deber por la demandada, puesto que de haberlo cumplido, habría advertido que existía un automóvil detenido en un lugar no autorizado, no dando pie a que ingresara en sentido contrario al flujo de vehículos que a esa hora circulaban por la autopista. El resultado de ello, ya es conocido: una víctima fatal y personas lesionadas.

8. En sintonía con el mentado reglamento, en las **Bases de Licitación de la Obra Concesión "Sistema Oriente-Poniente"**, se consagran disposiciones equivalentes a las ya anotadas, por ejemplo en su punto **1.7.16** denominado: *"DAÑOS A TERCEROS DURANTE LA CONSTRUCCIÓN Y LA EXPLOTACIÓN DE LA OBRA"*, se establece que: *"La sociedad concesionaria deberá adoptar, durante la concesión, todas las medidas para evitar daños a terceros y al personal que trabaja en la obra. Igualmente deberá tomar todas las precauciones para evitar daños a la propiedad de terceros y al medio ambiente durante la concesión de la obra."*

*La sociedad concesionaria será la única responsable de todo daño, de cualquier naturaleza, que con motivo de la ejecución de la obra y de su explotación se cause a terceros, al personal de la obra, a la propiedad de terceros o al medio ambiente, a menos que el daño sea exclusivamente imputable a medidas impuestas por el MOP después de la publicación del decreto supremo de adjudicación en el Diario Oficial"*.

9. En el mismo sentido se presenta el numeral 2.4.8, que previene que: *"El concesionario tomará todas las precauciones de manera de evitar daños a terceros, a propiedades de terceros y al medio ambiente, durante la construcción y explotación del Sistema Oriente-Poniente; todo daño a este respecto, será de exclusiva responsabilidad del concesionario, a menos que estos sean imputables a medidas impuestas por el MOP, después de haber suscrito el Contrato"*.

10. Afirma que todas estas normas, convergen en la obligación de velar por la seguridad de los usuarios que pesa sobre la demandada. Es su propio "Reglamento de Servicio de la Obra", el que la contempla expresamente en su punto 3.2.3, mediante la siguiente redacción: *"La Sociedad Concesionaria está obligada a velar por la seguridad de los Usuarios durante toda su permanencia en el Área Concesionada, en lo que dice relación con el funcionamiento de medidas tanto a las personas como a los bienes. Esta*



Foja: 1

*obligación la realizará con los recursos y elementos dispuestos a lo largo de la concesión que se especifican en las Bases de Licitación y aprobados por el MOP".*

#### **IV.- El daño o perjuicio reclamado en autos.**

Sostiene que si bien los daños morales sufridos por su familia no pueden ser objeto de un reparación íntegra, esto dado la imposibilidad de recuperar a su padre, esposo y jefe de hogar, y de volver a disfrutar así de las alegrías ordinarias de una vida en familia, pues ninguna indemnización monetaria les permitiría volver al estado anterior al momento de ocurrido los hechos descritos, puede sin embargo, compensar en parte la pérdida significativa que hemos sufrido al perder a nuestro padre y esposo.

Avalúa los perjuicios, como sigue:

a) Daño moral a doña Grace Guzmán Aceituno: \$250.000.000.-

b) Daño moral a los hijos de don Agustín Cerda Escobar:

1.- Felipe Antonio Cerda Guzmán: \$150.000.000.-

2.- Alejandra Andrea Cerda Guzmán: \$150.000.000.-

3.- María Pía Cerda Guzmán: \$150.000.000.-

**DÉCIMO:** Que, la parte demandada contesta la demanda, solicitando se niegue lugar a ella, en todas sus partes, con costas.

Advierte que la preocupación fundamental de Costanera Norte es la seguridad de sus usuarios en la operación de su concesión a través de un equipo altamente profesionalizado, que opera desde un Centro de Control de Operaciones (CCO) las 24 horas y los 365 días del año, monitorea las condiciones de la concesión a través de 179 cámaras instaladas en las vías.

Asevera que dichos operadores, apoyados por el sistema de detección automática de incidentes, pueden verificar al instante cualquier emergencia o contingencia que ocurra en la autopista activando de inmediato los protocolos de seguridad; todo esto, sumado a 329 postes SOS y 131 paneles de mensajería variable, que permiten atender emergencias y avisar a los usuarios sobre las condiciones de la autopista y los tiempos de viaje, efectuando la coordinación necesaria con los servicios de grúas, patrullas de asistencia, vehículos de limpieza, vehículos de rescate, ambulancias, carabineros, bomberos, entre otros.

Opone falta de legitimación pasiva, argumentando que el día 19 de enero de 2015, aproximadamente a las 18:52 hrs., el Centro de Control de Operaciones (CCO), cámara N° 127 Vespucio Poniente, de Costanera Norte, constata el choque frontal en el eje Costanera kilómetro 30,700 calzada norte de la autopista, protagonizado por el vehículo Subaru modelo XV, placa patente GYSL-70, conducido por el dueño del mismo, don John Michael Combes Mackill, de 73 años de edad, y el furgón Chevrolet modelo N300, placa patente GDSV-33, conducido por don Agustín Antonio Cerda Escobar.

Relata que, inmediatamente, el CCO activó el protocolo de seguridad, despachándose los móviles de seguridad vial de la autopista y activando el sistema de emergencia ABC (Ambulancia, Bomberos y Carabineros).

Precisa que la causa necesaria del lamentable accidente fue la conducción negligente y descuidada del señor John Michael Combes Mackill, quien luego de encontrarse detenido a la altura del kilómetro 31,500 de la autopista, en el segmento de calle local proyectada como ingreso a ENEA, la cual actualmente no tiene continuidad y



Foja: 1

se encuentra fuera de la vía expresa, ingresó a la autopista, pasando sobre las soleras, tomando temerariamente la dirección oriente por la pista izquierda, en contra el sentido del tránsito por cerca de 800 metros, colisionando con el vehículo de la víctima a la altura del kilómetro 30,700.

El conductor John Michael Combes -prosigue-, fue formalizado ante el 1° Juzgado de Garantía de Santiago, como autor de cuasidelito de homicidio, en causa RIT-155-2015, en la cual el tribunal aprobó un acuerdo reparatorio alcanzado entre el responsable y los familiares de la víctima, por el que el primero indemnizó todos los daños ocasionados.

Colige de lo expuesto, que la causa basal y única del lamentable accidente fue la conducta negligente, temeraria e impredecible de don John Combes Mackill, no correspondiéndole a su representada ninguna responsabilidad en los hechos de autos, atendida la imposibilidad de control sobre el comportamiento personal de dicho conductor.

En este sentido, agrega, el Informe Técnico Pericial N°66-A-2015, confeccionado por la Prefectura de Investigación de Accidentes en el Tránsito de Carabineros, estableció como causal basal del accidente que *“El participante (1), se expone al riesgo de accidente al conducir en forma riesgosa y temeraria en contra del normal sentido del tránsito, a raíz de lo cual le obstruye la normal circulación al móvil (2), colisionándolo, luego por proyección es chocado por el móvil (3)”*, causa basal que fue establecida sobre la base de *“La exposición al riesgo de accidente por parte del participante (1) al conducir en forma riesgosa y temeraria en contra del normal sentido del tránsito, acción ilícita que señala la Ley de Tránsito N°18.290, en el sentido de que todo conductor deberá mantener el control de su vehículo durante la circulación y conducirlo conforme a las normas de seguridad determinadas en esta ley, sin que motivo alguno justifique el desconocimiento o incumplimiento de ellas, sumado a ello lo que señala la misma ley, en donde en los accidentes en el tránsito constituyen presunciones de responsabilidad del conductor conducir contra el sentido de la circulación, contravención grave, situación que originó el presente accidente de tránsito”*.

Afirma que los propios demandantes tienen claro la exclusiva responsabilidad en el accidente del Sr. Combes, por cuanto dentro del proceso penal interpusieron querrelas en su contra por cuasidelito de homicidio, y fue en dicho procedimiento que los demandantes celebraron una transacción con el responsable en virtud de la cual fueron indemnizados los perjuicios causados, todo lo cual permite establecer que incluso a juicio de los demandantes, su representada carece de la legitimación pasiva que ahora se le pretende imputar.

Asevera que los demandantes, entonces, han errado al dirigir su acción en contra de su representada, toda vez que la causa basal del fallecimiento de don Agustín Cerda, se encuentra en la conducta negligente, descuidada y temeraria del Sr. John Michael Combes, careciendo, en consecuencia, Costanera Norte de toda responsabilidad y legitimación pasiva en este juicio.

Alega asimismo, la falta de concurrencia de requisitos de responsabilidad extracontractual, y que no existe conducta culpable o dolosa de su representada, pues no concurre nexo causal adecuado entre los daños reclamados y alguna actuación de su parte y, además, los eventuales daños ya han sido indemnizados.

a) Inexistencia de culpa o negligencia de parte de Costanera Norte: los demandantes fundan su acción en la supuesta responsabilidad de nuestra representada, por cuanto *“un vehículo detenido por más de 1 hora en un lugar no habilitado para la detención de automóviles, emprendió un trayecto en contra del sentido normal del tránsito, sin existir al respecto ningún tipo de barrera de contención que impidiera su acceso a la ruta o de la presencia y asistencia de personal de seguridad que supervisara*



Foja: 1

*la anormal detención de un vehículo en un lugar no habilitado... sin existir tampoco o emitirse por parte de la sociedad concesionaria y demandada en estos autos, ningún tipo de advertencia o señal de peligro que pudiera prevenir al resto de los conductores el trayecto de un vehículo en contra del sentido normal del tránsito”.*

Sin embargo, estas afirmaciones que constituyen la base de la responsabilidad que se persigue, no resultan correctas, desvirtuándose absolutamente la concurrencia de la negligencia que se pretende imputar a su representada.

a.1) Respecto a la supervisión que se exige del vehículo detenido fuera de la vía expresa. El vehículo del señor Combes transitaba por la calle local, no por la autopista o vía expresa, sector que se encuentra fuera de esta última y que termina en el segmento proyectado como futuro acceso a ENEA, lugar este último que no tiene funcionalidad respecto del ingreso o salida de los vehículos que transitan por dicha vía. Es en esas circunstancias, y por motivos que se desconocen, que el responsable del accidente se detuvo en dicho sector, sin que esta detención ocasionara una alteración de las condiciones normales de operación de la vía expresa o ello representara una amenaza o peligro para los vehículos que circulaban por el interior de la vía expresa o que accedían por dicho sector a la misma.

Infiere entonces que mal podría exigirse a su representada que se supervisara la detención de un vehículo en dicho lugar y menos que se advirtiera sobre una situación que no entorpecía, obstruía, alteraba o representaba un peligro para: i) los vehículos que circulaban al interior de la vía expresa; ii) quienes lo hacían por la calle local paralela a ésta; y iii) el específico lugar en el cual se hallaba detenido el vehículo en cuestión, donde no existe circulación.

Hace presente a este respecto, el *“Plan de medidas de contingencia en la etapa de explotación”* de Costanera Norte, que forma parte integrante del Contrato de Concesión y regula las situaciones y el modo como la concesionaria debe actuar, establece:

*“1.1. Definición de Contingencia. Para los efectos del presente documento una contingencia es: “un evento ocurrido en la vía concesionada que obligan a tomar pre-determinadas acciones para evitar o minimizar los daños y/o peligros asociados al mismo.” Estos eventos, denominados colectivamente “incidentes” revisten características de accidente, emergencia o cualquier situación no programada y no recurrente que afecte negativa y evidentemente la normal operación del flujo vehicular, la seguridad de las personas y el nivel de servicio de la autopista”.*

*“5 Objetivos Operativos del Plan de Contingencias. Definir las acciones para despejar la vía de la ACN en forma rápida, segura y eficaz, restablecer las condiciones normales de operación y seguridad, que pueden ser alteradas por un incidente y la consiguiente declaración de Situación Normal, Nivel 1 (ver punto 8)”*

*“8 Clasificación de las Contingencias. Considerando que son variados los incidentes que pueden motivar la implementación de una contingencia que amerite una acción por parte de ACN u otros servicios, se ha clasificado las contingencias por el efecto que estos producen en la operación de la autopista. Esto facilita una respuesta uniforme y eficiente ya que eventos similares tendrán acciones de respuesta similar. En la tabla 5.1 se realiza una clasificación de las contingencias y algunos de los efectos e implicancias principales de las mismas.*



Tabla 7.1 Clasificaciones de Contingencias			
Código	Clasificación	Descripción	Implicancia
BPXX	Bloqueo de Pista	Imposibilidad de paso por una o mas pistas,	Tránsito limitado a cierta(s) pista(s) Posible congestión
BCXX	Bloqueo de Calzada	Imposibilidad de paso por una calzada	Tránsito suspendido Desvíos de tránsito
FAXX	Falsa Alarma	Activación de un elemento de seguridad o sensor, producto del mal uso de un dispositivo o envío de un mensaje falso dirigido al centro de control	Genera la necesidad de confirmar la Falsedad de la Alarma
CLXX	Condiciones climáticas	Limitación de visibilidad, adherencia o estabilidad vehicular	Reducción de velocidad. Posible congestión
AMXX	Ambiental	Emanaciones o derrames que afecten la visibilidad o la salud de personas	Reducción de velocidad Tránsito suspendido
CFXX	Confrontación	Disturbios o actos ilegales	Riesgo personal Posible suspensión de tránsito
NAXX	No Autorizados	Presencia de elementos prohibidos o personas no autorizadas	Posible acción policial Maniobras Erráticas
FGXX	Fuego	Fuego declarado o explosión	Reducción de velocidad Tránsito suspendido.
TRXX	Terrorismo	Amenaza o sospecha o acto declarado de características terroristas	Reducción de velocidad Tránsito suspendido.

Aclara que, para que encontrarse ante una contingencia que determine la intervención de Costanera Norte, el hecho debe afectar negativa y evidentemente la normal operación del flujo vehicular, no siendo éste el caso del vehículo detenido en un acceso a una calle sin continuidad, la cual se ubica fuera de la vía expresa y de la cual no tiene mayor incidencia ni funcionalidad respecto del tráfico en la referida vía expresa. A mayor abundamiento, la tabla 7.1 del punto 8 del plan, que clasifica las contingencias, no considera una detención de vehículo fuera de la vía expresa como una contingencia que amerite una acción por parte de Costanera Norte.

Explica que el objetivo del plan, y de las obligaciones de la concesionaria en general, dice relación con despejar la vía expresa, eliminar o advertir sobre los peligros para los usuarios que en ella se produzcan, cuestión que no resulta aplicable para este caso particular en relación al vehículo detenido fuera de la vía expresa, que nada entorpecía ni ningún peligro representaba en ese estado para los usuarios.

De esta manera, el evento del estacionamiento en el sector ya mencionado, no configuraba una contingencia o incidente que hiciera exigible su intervención, tal como queda demostrado en el punto 6 del Plan de Contingencia, en el cual se establece los elementos a considerar para la implementación de acciones de respuesta. En este punto se señala que las decisiones se tomarán considerando:

“- la prioridad del incidente en relación a otros incidentes activos,

- el estado de alerta

- La gravedad (real, potencial o percibida) de los incidentes.

- El potencial de riesgo que represente el incidente.

- El lugar del incidente



Foja: 1

- *La proximidad de zonas habitacionales o comerciales*"

Teniendo en cuenta estos puntos, ni siquiera podía percibirse o anticiparse un riesgo, toda vez que la actitud del responsable hasta ese momento era meramente pasiva, tornándose irracional en cuestión de segundos y de manera absolutamente sorpresiva e impredecible, al momento en que el Sr. Combes decide reintegrarse a la vía expresa.

Postula que debe considerarse que lo previsible y lógico era que el Sr. Combes reanudara su marcha para ingresar a la vía expresa por el acceso contiguo a ese sector, siguiendo el sentido del tránsito que, atendida la circulación de vehículos por el lugar, era evidente y se encontraba debidamente señalado en la autopista y no traspasar las distintas soleras y demarcaciones horizontales ubicadas en el sector y reintegrarse en sentido contrario de la ruta, como fue lo que ocurrió, según se acreditará en la etapa procesal respectiva.

a.2) Respecto a la falta de advertencia que se reclama de la concesionaria.

Otro de los argumentos en que la contraria pretende fundar una inexistente responsabilidad de Costanera Norte, es el no haber advertido a los conductores de un vehículo en contra del tránsito. Sin embargo, y tal como se podrá apreciar oportunamente, la inmediatez con la cual se produce el accidente desde el intempestivo e imprevisto ingreso del señor Combes a la autopista, hacía imposible cualquier posibilidad de advertir o adoptar medidas en relación a la conducta irresponsable y temeraria de dicho conductor.

Arguye que, nada podía hacer prever que el Sr. Combes ingresaría a la autopista en contra el sentido del tránsito, toda vez que luego de encontrarse detenido fuera de la vía expresa en un sector que ningún riesgo representaba para los usuarios, decide pasar sobre una solera existente en el lugar, posicionándose para entrar a la autopista por el acceso en dicho lugar, acceso en que existen señales y flechas en las pistas que indican el correcto sentido del tránsito. No sólo eso, sino que además el Sr. Combes tuvo a la vista los vehículos que circulaban normalmente hacia el poniente, y es en estas circunstancias que, temeraria y sorpresivamente, decide ingresar y desplazarse hacia el oriente, cuestión que nadie hubiese podido anticipar por lo irracional e ilógico que resulta tal conducta.

De esta manera, desde el ingreso a la autopista, aproximadamente a las 18:51:23 hrs., hasta el impacto, transcurrió poco más de un minuto, recorriendo el responsable una distancia aproximada de 800 metros.

Concluye lo siguiente:

- Que la causa única y basal del lamentable accidente se encuentra en la conducta negligente del señor John Combes, quien de manera temeraria e irracional ingresó sorpresiva e intempestivamente a la autopista concesionada en contra del sentido del tránsito, sin que fuese posible siquiera anticipar o prever esa conducta por parte de Costanera Norte, hechos por los cuales el Sr. Combes fue imputado como autor de cuasidelito de homicidio ante el 1° Juzgado de Garantía de Santiago.

- Que desde el temerario y sorpresivo ingreso a la autopista del Sr. Combes hasta el impacto con el Sr. Cerda, transcurrió poco más de un minuto, sin que fuese posible arbitrar alguna medida que advirtiese la situación y evitase el accidente.

- Que ocurrido el choque, se arbitraron todas las medidas de auxilio y seguridad necesarias por Costanera Norte.



Foja: 1

a.3) Respecto a la falta de barreras de contención.

Señala que según dichos de los demandantes, en el lugar no existiría ningún tipo de barrera de contención para impedir el acceso a la ruta, cierres perimetrales u otros que impidieran el ingreso de automóviles no autorizados o de elementos de peligro a la autopista, sin embargo, reitera el hecho de que el vehículo detenido en dicho lugar, fuera de la vía expresa, no representaba una contingencia ni una amenaza para los vehículos que circulaban por el interior de la mencionada vía. Por otra parte, no se trata de un lugar donde exista obligación de cercar o fijar cierres perimetrales, no siendo necesario este tipo de elementos en dicho sector, dado que la funcionalidad de estos está dada para otras circunstancias y no para situaciones como la ocurrida.

Argumenta que no es posible comprender por qué la contraria señala que existiría una obligación de cercar el lugar para impedir el ingreso del vehículo, cuando no se trataba de un elemento de peligro y menos de un vehículo "no autorizado" para ingresar a la autopista.

Destaca el hecho de que el Sr. Combes ingresó a la vía expresa pasando por sobre las soleras del lugar y asumiendo una actitud sorpresiva e irracional al conducir de manera absolutamente impredecible contra el tránsito, no representando su detención previa en el acceso a una calle sin continuidad, una contingencia o situación de riesgo para los vehículos que circulaban al interior de la vía expresa.

b) Inexistencia de nexo causal adecuado:

Sostiene que no concurre en la especie el elemento fundante de la responsabilidad extracontractual, cual es la existencia de una conducta culpable o dolosa de parte de su representada, pero tampoco existe un nexo causal adecuado entre las supuestas omisiones que se tratan de imputar a Costanera Norte por los demandantes y el eventual daño que han sufrido. El nexo causal adecuado implica que el hecho por el cual se responde es una condición necesaria del daño, es decir, que de no mediar la conducta u omisión culpable, el daño no se habría producido.

Precisa que en el caso de marras, existe una causal basal necesaria claramente determinada y que guarda relación adecuada con el eventual daño ocasionado, como es la conducción negligente y temeraria contra el sentido del tránsito del Sr. Combes, conducta absolutamente impredecible e irracional, que provocó la lamentable muerte de don Agustín Cerda; la supresión mental de esta conducta, lleva a concluir inequívocamente, que el fallecimiento del Sr. Cerda no se habría producido.

Por su parte, prosigue, las supuestas conductas negligentes que se pretenden imputar a su representada, sin perjuicio de haber sido desvirtuadas en los párrafos anteriores, hipotéticamente no guardan ese carácter de "condición necesaria" del daño.

Relata que, desde el sorpresivo e intempestivo ingreso a la autopista contra el sentido del tránsito, el vehículo alcanzó a recorrer cerca de 800 metros en poco más de un minuto, no pudiendo arbitrar ni exigirse a su representada algún tipo de advertencia atendida la inmediatez con que se produjo el accidente, pero aún cuando ello hubiese sido posible, el accidente igual se habría producido dado el breve tiempo que medió entre dicho ingreso y el accidente, en otras palabras, la supresión mental de las supuestas conductas negligentes que se imputan a Costanera Norte, llevan a la conclusión que el accidente igualmente se habría producido, no pudiendo darse por establecida la causalidad que exige el estatuto de responsabilidad extracontractual.

c) Daño indemnizado:



Foja: 1

Expresa que tampoco concurre en la especie, otro de los requisitos esenciales de la responsabilidad, cual es, que el daño no haya sido indemnizado. En efecto, tal como se ha referido antes, dentro del proceso penal seguido por los demandantes en contra del Sr. Combes, éste celebró una transacción con los primeros por la cual se indemnizó todo el daño causado por su actuar negligente.

Informa que texto de la transacción, celebrada por escritura pública de fecha 15 de diciembre de 2015, otorgada en la notaría de don Hernán Cuadra, da cuenta en su cláusula cuarta que: *“... Los Afectados aceptan el pago indicado declarando expresamente que esa cantidad de dinero cubre todos y cada uno de los perjuicios directos o indirectos, previstos o imprevistos, presentes o futuros, pecuniarios, materiales y no materiales -tales como sufrimientos, angustias y daño moral en general- que se hubieren generado o que pudiesen generarse como consecuencia de los hechos descritos en la cláusula primera, y que eventualmente hayan sido provocados por don John Michael Combes, incluyendo el daño emergente, el daño moral, el lucro cesante, las eventuales costas personales y procesales, y en general, cualquier otro daño, perjuicio o concepto susceptible de indemnización...”*.

Por su parte, en la cláusula primera, se hace un resumen del accidente, mismos hechos en virtud de los cuales se persigue responsabilidad en contra de su representada.

Colige entonces que, el responsable del accidente ha indemnizado *“todos”* los daños ocasionados y que se derivaron de dicho accidente, incluidos los *“sufrimientos, angustias y daño moral en general”*. Por su parte, mediante la acción de autos, los demandantes persiguen la indemnización de los eventuales daños que implica *“la pérdida significativa que hemos sufrido al perder a nuestro padre y esposo”*, y que con ella *“es posible recuperar algo de la estabilidad que le ha significado a nuestra familia la pérdida de su proveedor y jefe de hogar”*, es decir, el daño moral entendido como *“el pesar, dolo o molestia que sufre una persona en su sensibilidad física o en sus sentimientos, creencias o afectos”*, tal como lo señalan en el libelo.

Analiza que los demandantes persiguen el resarcimiento de un daño ya indemnizado, es decir, una doble indemnización que nuestro derecho, doctrina y jurisprudencia, siempre han rechazado.

Expone que el daño moral es uno sólo en este caso, y no puede dividirse para efectos de aumentar lo ya recibido por este concepto, pues lo contrario implica un enriquecimiento indebido, y respecto del cúmulo de indemnizaciones, nuestra jurisprudencia ha sido clara en rechazarla.

En cuanto al derecho, manifiesta que todas las normas citadas contenidas en la LOC del MOP, Ley de Concesiones de Obras Públicas y su reglamento y Bases de Licitación, resultan inaplicables cuando los demandantes pretender hacer responsable a su representada por no haber fiscalizado o *“advertido que existía un móvil detenido en un lugar no autorizado”*, toda vez que como ya se ha señalado, el vehículo del Sr. Combes no se encontraba en la vía expresa, no obstaculizaba el acceso o circulación por la autopista, y por tanto no podía representar algún riesgo o peligro para los usuarios de la concesión, lo cual sólo ocurrió al momento del sorpresivo, imprevisto e irracional ingreso que efectuó en contra del tránsito.

Aclara que tampoco resulta pertinente, la supuesta infracción por no existir en el lugar barreras de contención, pues es un lugar de acceso a la vía expresa, no siendo necesario este tipo de elementos en dicho sector, ya que su funcionalidad está dada para otras circunstancias y no para situaciones como la ocurrida.

Argumenta que la contraria cita las mismas normas para pretender configurar responsabilidad de Costanera Norte, ahora respecto a una supuesta falta de advertencia



Foja: 1

de la circulación del vehículo en contra del tránsito, sin embargo, tampoco se distingue en este sentido el modo en que su representada las habría incumplido. En efecto, continúa, se citan entre otros, los artículos 23 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 62 del Reglamento de la misma, sin embargo, el accidente no ha ocurrido por algún incumplimiento de la normativa en la mantención y explotación de la concesión, sino que por la culpa exclusiva del Sr. Combes, sin que su representada, ni nadie en dicha situación, pudiese arbitrar alguna medida que evitara el accidente.

Esclarece que la normativa del derecho común contenida en el Código Civil, permite dar por establecido que no concurre en la especie ninguno de los requisitos exigidos por la responsabilidad civil extracontractual; que la fuente de la obligación de indemnizar, al tenor del artículo 1437 del Código Civil, se encuentra en la conducta del conductor Sr. John Combes, no configurándose ninguna de las fuentes de obligaciones en relación a su representada.

En el mismo sentido, explica, tampoco resultan aplicables a su parte los artículos 2314, 2284 y 2329 del cuerpo legal citado, al no existir de parte de Costanera Norte ninguna actuación negligente que pueda ser considerada causa basal del accidente de autos.

Expresa que, los demandantes si bien reconocen que el régimen aplicable al caso es de responsabilidad extracontractual subjetiva, invocan un “*régimen especial y adicional de responsabilidad*”, tratando de alguna manera de objetivar e invertir el peso de la prueba en materia extracontractual. No obstante, el sistema de concesiones se encuentra regido por el régimen general de responsabilidad, no pudiendo interpretarse, por ejemplo, que en virtud de artículo 23 y el 35 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, se sustituya este régimen por uno de responsabilidad estricta o se invierta la carga de la prueba de la negligencia, por lo que necesariamente y en concordancia con el título XXXV del libro 4° del Código Civil, es la víctima quien debe probar todos y cada uno de los hechos constitutivos de dolo o culpa.

Postula que el artículo 35 del cuerpo legal antes citado, al señalar que se responderá de “*los daños de cualquier naturaleza, que con motivo de la ejecución de la obra o de la explotación de la misma se ocasionaren a terceros*”, no implica que la concesionaria sea responsable de todo y cualquier daño experimentado por los usuarios de la vía por el sólo hecho de ocurrir los mismos, cuando la causa basal o hecho negligente no es imputable a la concesionaria o cuando las medidas de seguridad o advertencia se hacían imposibles atendida la inmediatez del accidente.

Respecto a los daños reclamados, señala que los perjuicios reclamados son absolutamente improcedentes, toda vez que éstos guardan un nexo causal adecuado no con la conducta de su representada, sino que con la conducta negligente de un tercero a este juicio, el conductor John Combes, quién además, ya indemnizó todos los daños derivados del accidente, especialmente, el daño moral.

A continuación, opone:

a) Excepción de pago: por encontrarse el daño indemnizado en virtud de la transacción celebrada por escritura pública de fecha 15 de diciembre de 2015, ante el Notario don Hernán Cuadra, entre don John Michael Combes y los demandantes, en la cual se indemniza todo y cualquier daño derivado de los hechos que se discuten en este juicio.

b) Desproporcionalidad de los montos demandados:

En subsidio de lo anterior, impugna la procedencia y montos demandados por concepto de daño moral por parte de los actores, por ser excesivos y desproporcionados,



Foja: 1

evidenciándose con ello una intención de enriquecimiento ilícito a costa de un hecho tan lamentable como el accidente sufrido por don Agustín Cerda.

**UNDÉCIMO:** Que, la parte demandante evacua la réplica, exponiendo sus argumentaciones como sigue:

**a) Consideraciones respecto de la legitimidad pasiva y responsabilidad extracontractual de la demandada.**

Manifiesta que la Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A., tiene como obligación legal y fundamental el velar por la seguridad de los usuarios de su concesión, lo cual en el caso de autos, no ocurrió.

Refiere que la demandada ha señalado en su presentación de fecha 20 de abril del 2017, que con objeto de dar cumplimiento a la obligación señalada precedentemente, cuenta con un "equipo altamente profesionalizado", el cual en el caso de autos, no se activó. Ninguno de todos estos elementos que la demandada dice poseer se puso en funcionamiento a objeto de controlar la "anormal" detención de un vehículo captado por las cámaras de seguridad de la concesionaria (1 hora antes de su trayecto) y detenido en lugar no habilitado para ello y adyacente a la vía de acceso de la autopista, el que luego ingresa sin ningún impedimento, atravesando una simple solera, para luego emprender un trayecto en contra del normal sentido del tránsito en una autopista de alta velocidad.

Aclara que en lo que respecta a la responsabilidad que le compete a la demandada, es el incumplimiento del deber de cuidado, seguridad y vigilancia de su concesión, deber que es legal, conforme a la reglamentación y normativa que regula las operaciones de la sociedad Concesionaria.

**b) Falta de advertencia y control de peligros en la vía.**

En relación al punto de la supuesta inmediatez con que ocurrieron los hechos, esta no es tal, pues como ha señalado, el vehículo que ingresó a la autopista en contra del sentido del tránsito (atravesando una pequeña solera) y que colisionó el furgón conducido por el Sr. Cerda Escobar, permaneció detenido más de una hora antes de emprender su trayecto y fue captado así por las cámaras de seguridad de la autopista, tiempo en consecuencia más que suficiente para haberse activado todos los protocolos de seguridad y de control; y además, dicho vehículo no contaba con ninguna autorización para permanecer detenido en el lugar donde fue captado por las cámaras de seguridad, representando claramente, a lo menos, una anomalía, contingencia o situación de riesgo que requería ser controlada.

**c) Falta de barreras de contención.**

Sostiene que resulta improcedente que no existan barreras de contención que impidan el ingreso de elementos potencialmente peligrosos para los usuarios de la autopista, bastándole únicamente al vehículo que colisionó el conducido por el padre y esposo de sus representados, atravesar la solera e ingresar a la vía expresa, de alta velocidad.

**d) El nexo causal.**

Advierte que la demandada no hizo nada para impedir el ingreso de un elemento de riesgo para los usuarios de la concesión, pese a contar con todos los elementos para ello y siendo además su obligación, lo cual claramente constituye un elemento determinante y consecuencia directa de la pérdida sufrida por sus representados.

**e) El daño reclamado.**



Foja: 1

Precisa que el acuerdo reparatorio alcanzado con el Sr. Combes, dice relación con la reparación de los perjuicios ocasionados exclusivamente y a título personal por el Sr. John Michael Combes (respecto de sus actos), tal como se declara y consta expresamente en dicho acuerdo, y en estos autos, sus representados persiguen que se declare la responsabilidad que le corresponde y compete a la Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A. por su negligencia, indemnizándoles los perjuicios que dicha negligencia les ha ocasionado.

**DUODÉCIMO:** Que, la demandada evacúa dúplica, argumentando para cada punto expuesto en la réplica, lo siguiente:

1) En relación a la falta de legitimidad pasiva de su parte y de la responsabilidad extracontractual.

a) De la detención como elemento de riesgo.

Señala que la contraria insiste en tratar de trasladar el centro de la discusión a un elemento por completo ajeno a la negligencia que supuestamente pretende reclamar de su representada. Así, la mayor parte de su réplica consiste en reiterar que el vehículo del Sr. John Michael Combes, detenido fuera de la vía expresa, era el riesgo respecto del cual la concesionaria habría actuado negligentemente al no fiscalizar o tomar medidas a su respecto, sin embargo la normativa establece que ésta debe actuar ante emergencias y contingencias que afecten la seguridad de los usuarios.

Reitera que se trataba de un vehículo detenido en un sector que se encuentra fuera de la autopista o vía expresa, en un segmento proyectado como futuro acceso a Enea que no tiene funcionalidad alguna para los vehículos que ingresan o salen de la autopista y que, por ende, no entorpecía, alteraba ni representaba riesgo alguno para los usuarios de la vía expresa.

A este respecto, el *“Plan de Medidas de Contingencia en la Etapa de Explotación”* de Costanera Norte, parte integrante del Contrato de Concesión, dictado de acuerdo a las exigencias contenidas en el punto 2.5.3.16 de las Bases de Licitación, permite despejar cualquier duda sobre si este hecho era una contingencia o emergencia que obligara a Costanera Norte a activar algún protocolo de seguridad, al establecer como elemento determinante para que se gatille dicha obligación el que la situación en cuestión, *“afecte negativa y evidentemente la normal operación del flujo vehicular, la seguridad de las personas y el nivel de servicio de la autopista”*, lo cual no era el caso del vehículo del Sr. Combes.

Expresa que, a fin de descartar absolutamente que la detención del vehículo en cuestión constituyera una contingencia que determinara o hiciese exigible una reacción por parte de la concesionaria, y que sea dicha detención el elemento sobre el cual se analice la supuesta conducta negligente que se imputa, el plan de contingencia recién aludido contiene una tabla con la *“Clasificación de Contingencias”*, no comprendiendo como tal una detención como la del vehículo del Sr. Combes, en un sector fuera de la vía expresa, sin funcionalidad para el ingreso o salida de vehículo a la vía expresa y sin que se obstruyera el tránsito.

Hace presente que la supuesta obligación de fiscalizar que la contraria pretende imponer a su representada, según la Ley Orgánica Constitucional de Carabineros de Chile y los artículos 178 y siguientes de la Ley 18.290, corresponde a una función propia de la autoridad policial, no siendo exigible a la concesionaria, so pena de infringir el principio de legalidad consagrado en nuestra Constitución Política de la República. Para la demandante, Costanera Norte debía actuar ante un vehículo que se encontraba detenido en un lugar no habilitado para ello, no obstante, no sólo las normas antes referidas desvirtúan esta ficticia obligación, sino que también el capítulo 3.7 del Reglamento de



Foja: 1

Servicio de la Obra que establece que *“La seguridad pública en el área de concesión, el control del cumplimiento de las normas de tránsito y la protección de los bienes públicos entregados en concesión y la gestión ante emergencias, serán ejercidas por Carabineros, sin perjuicio de las atribuciones que le corresponden a la Dirección de Vialidad en las demás materias propias de su competencia, quienes son la autoridad pública competente para ello”*.

Refiere que ni aún la propia autoridad policial con facultades para fiscalizar consideró como un riesgo o infracción la detención del vehículo en el lugar en cuestión, demostrándose que el procedimiento seguido por la concesionaria fue correcto, lo que se encuentra en absoluta concordancia con el resultado del Informe Técnico Pericial N° 66-A-2015, emanado de Carabineros de Chile, el cual atribuye la responsabilidad del accidente al participante que conduce contra el normal sentido del tránsito, esto es, John Michael Combes.

b) Del ingreso contra el tránsito como elemento de riesgo y la legitimación pasiva.

Expone que el Sr. Combes perfectamente podría haber reingresado a la autopista y transitando por el interior de la vía expresa con absoluta normalidad, pero decidió intempestivamente de manera sorpresiva e irracional, hacer un viraje en “U” para emprender el rumbo contra el tránsito, demostrándose que su detención previa no configuraba ningún elemento peligroso o riesgoso como reclama la demandante, sino que es su decisión de circular en sentido contrario al tránsito lo que configura una contingencia respecto de la cual debe evaluarse si Costanera Norte fue negligente al no adoptar alguna medida o si la inmediatez que existió entre dicha conducta y el accidente le impedía arbitrar cualquier medida o advertencia.

Plantea que se deberá determinar si existió negligencia y nexo causal adecuado con los daños reclamados o, si por el contrario, como alega esta parte, la causa basal necesaria se encuentra en la conducta negligente, temeraria e irracional del Sr. Combes.

2) Respecto a la falta de advertencia reclamada y control de peligros en la vía.

En este punto, indica que la contraria insiste en tratar erradamente de centrar la discusión en la detención del vehículo del señor Combes en un sector sin funcionalidad y fuera de la vía expresa.

Para la contraria, su representada debía haber considerado la referida detención del vehículo como una contingencia *“pues podía, tal como en la práctica ocurrió, incidir y representar un obstáculo en el trayecto seguro de los usuarios de la concesión”*. Según estos dichos, todo y cualquier cosa podría *“representar un obstáculo”* y, por ende, podríamos caer hasta en el absurdo que incluso la normal circulación de los vehículos por la vía expresa debería considerarse una contingencia que activara los protocolos de seguridad, cuestión que resulta irracional e implica alejarse de la causa basal y necesaria de la responsabilidad al buscar una *“causa”* remota para los eventuales daños reclamados.

Agrega que, la demandante reconoce que *“no es posible prever la intención de una persona de emprender un trayecto en contra del sentido del tránsito”*, pero omite reconocer que es esa actuación y decisión la que configura el riesgo y la causa necesaria del lamentable accidente, y respecto de la cual debe evaluarse si existió negligencia de parte de la concesionaria.

Hace presente que el vehículo ingresó a la vía expresa contra el sentido del tránsito a las 18:51:23 hrs. y el impacto con el vehículo de don Agustín Cerda se produjo a las 18:52:50 hrs., esto es, poco más de un minuto después, tiempo en el cual no se puede exigir a su representada la adopción de medidas de advertencia a los usuarios que



Foja: 1

evitaran el accidente. Lo anterior ha sido establecido por la jurisprudencia, reconociéndose que no es posible configurar negligencia alguna cuando existe inmediatez en la ocurrencia de los hechos, encontrándose impedidas las concesionarias de adoptar alguna medida de advertencia o supresión del riesgo.

3) Respecto a la falta de barreras de contención.

Señala que la demandante considera improcedente la no existencia de barreras de contención que impidieran el ingreso a la vía expresa del vehículo del Sr. Combes, señalando que a este último le bastó atravesar la solera para ingresar a la vía expresa.

Lo anterior -explica- resulta del todo equivocado, ya que no se trata de un “elemento peligroso” que ingresa a la autopista, sino de un vehículo que detenido previamente fuera de la vía expresa, decide reingresar a ésta, pasando sobre la solera y posicionándose en un acceso a la autopista que existe en el sector, y como lo habría hecho cualquier otro vehículo.

Afirma que la situación sólo configura un “*elemento peligroso*” o de riesgo, cuando el vehículo, encontrándose posicionado en el acceso a la vía expresa, decide impredeciblemente y de manera contraria a toda lógica, ingresar contra el tránsito, es decir, el vehículo en caso alguno puede considerarse per se un “*elemento peligroso*”, sino hasta el momento en que emprende su irracional y antirreglamentaria marcha dentro de la vía expresa.

Respecto a la existencia de una solera, y no de cercos perimetrales u otro elemento de seguridad o de infraestructura vial, responde al cumplimiento estricto de las normas, exigencias y regulaciones impuestas por el Ministerio de Obras Públicas para la construcción del proyecto de obra vial “*Concesión Internacional Sistema Oriente – Poniente*”, cumplimiento que fue certificado por medio de las respectivas Comisiones de Puesta en Servicio Definitiva de la obra, lo que se vio refrendado por el propio Ministerio de Obras Públicas, mediante la dictación de las Resoluciones DGOP Números 3899 de fecha 21 de noviembre del 2006; 1673 de fecha 28 de mayo del 2007; 2455 de fecha de 31 de julio del 2007; y 2484 de fecha 8 de julio del 2008, las cuales otorgaron las respectivas Puesta en Servicio Definitiva de la obra, constatando de esta manera que el proyecto desarrollado por su representada cumplía con todos los estándares, requisitos y condiciones establecidas para construcción de la autopista. Cabe señalar asimismo, que la concesionaria no puede modificar de manera unilateral, los elementos, condiciones e infraestructura del proyecto, toda vez que requiere autorización expresa del Ministerio de Obras Públicas.

Arguye que, la concesión se desarrolló y construyó de acuerdo a las exigencias legales de la época, incluido el Manual de Carreteras, de la Dirección de Vialidad, unidad dependiente de la Dirección General de Obras Públicas, del Ministerio de Obras Públicas, vigente a entonces, sin que pueda exigirse un cierre o barreras distintas a las existentes en el lugar y aprobadas por la autoridad, como pretende la contraria.

4) Respecto al nexo causal.

Argumenta que atendida la inmediatez existente entre esta conducta y el accidente, su representada nada podía hacer, no pudiendo exigírsele que advirtiera o suprimiera el riesgo durante el minuto que alcanzó a transitar el Sr. Combes por la vía expresa desde que decidió ingresar irresponsablemente a la misma.

La aplicación del método de la “*supresión mental de la causa*”, permite establecer claramente que el lamentable accidente que costó la vida del Sr. Cerda, no se encuentra en la detención del vehículo del Sr. Combes fuera de la vía expresa, sino en la conducta negligente y temeraria de este último al ingresar antirreglamentariamente a la autopista.



Foja: 1

5) Respecto al daño reclamado.

Manifiesta que la demandante yerra al postular que en virtud de la transacción, los daños reclamados de este juicio no se encontrarían indemnizados, pues se referirían a la *“reparación de los perjuicios ocasionados exclusivamente y a título personal”* del responsable, ya que por mucho que en dicha transacción se intente hacer una división artificial señalando que se trata de una indemnización por los daños ocasionados por el Sr. Combes, en la misma se indemnizan: *“todos y cada uno de perjuicios directos o indirectos, previstos o imprevistos, presentes o futuros, pecuniarios, materiales y no materiales –tales como sufrimientos, angustias y daño moral en general- que se hubieren generado o que pudiesen generarse como consecuencia de los hechos descritos en la cláusula primera, y que eventualmente hayan sido provocados por don John Michael Combes, incluyendo el daño emergente, el daño moral, el lucro cesante, las eventuales costas personales y procesales, y en general, cualquier otro daño, perjuicio o concepto susceptible de indemnización...”*.

Concluye que, se ha indemnizado todo daño sufrido por los demandantes, incluido el daño moral, el mismo que se persigue en estos autos, y que no puede ser dividido artificialmente como pretende la contraria.

**DÉCIMO TERCERO:** Que, con el fin de acreditar sus pretensiones, la demandante acompaña la siguiente documental, guardada -en parte- bajo custodia del Tribunal N° 4541-2018:

1. Copia de Decreto N° 375, de Fecha 24 de febrero del año 2000, correspondiente a la adjudicación para la ejecución conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada Concesión Internacional Sistema Oriente- Poniente (Costanera Norte).
2. Copia de Bases de Licitación Concesión Internacional Sistema Oriente-Poniente (Costanera Norte).
3. Copia del Reglamento de Servicios de la Obra “Concesión Internacional Sistema Oriente-Poniente (Costanera Norte)”
4. Copia de Informe accidente de fecha 19 de enero de 2015, a las 18:52, en Eje Costanera, Kilometro 30.700, calzada norte, emitido con fecha 20 de enero de 2015 por Costanera Norte.
5. Copia de Informe Accidente Kilómetro 30.700, Eje Costanera.
6. Copia de extracto de prensa emitido por el sitio web “www.latercera.com”, de fecha 19 de enero de 2015.
7. Copia de extracto de prensa emitido el sitio web “www.LaSegunda.com” de fecha 20 de enero de 2015.
8. Copia de extracto de prensa emitido el sitio web “www.Emol.com” de fecha 22 de enero de 2015.
9. Copia de Parte de Detención N° 34, emitido por Carabineros de Chile, de fecha 20 de enero de 2015.
10. Copia de Formulario de accidente emitido por la 26ª de Comisaría Pudahuel de Carabineros de Chile, de fecha 19.01.2015.
11. Copia de Informe Técnico Pericial N° 66-A-2015 emitido por Carabineros de Chile, de fecha 24 de marzo de 2015.



Foja: 1

12. Copia de informe N° 86 "informa diligencias realizadas", emitido por Carabineros de Chile, Pref. Stgo. Occidente, 26° Com. Pudahuel, de fecha 24 de febrero del 2015.
13. Copia de Parte de Detención, emitido por la Pref. Stgo. Occidente 26ª Com. Pudahuel de Carabineros de Chile, Control de Gestión.
14. Copia de Acta de declaración voluntaria de víctima y testigo emitida por Carabineros de Chile, Pref. Stgo. Occidente, 26° Com. Pudahuel.
15. Copia de Registro declaración de victima emitida en la causa RUC: 1500065922-0, por doña Grace Solange Guzmán Aceituno, con fecha 14 de abril de 2015.
16. Copia de certificado de defunción de don Agustín Antonio Cerda Escobar, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificaciones de fecha 21 de enero de 2015.
17. Copia de informe de autopsia N° 0225.15 de don Agustín Antonio Cerda Escobar, emitido por el Servicio Médico Legal, de fecha 26 de enero de 2015.
18. Copia de Evaluación Psicológica Pericial privada, realizada por don Jorge Rojas Carvajal, perito psicólogo judicial, de fecha 25 de mayo de 2018.
19. Copia de Informe Servicio Médico Legal N° 1280-2015, de don Felipe Cerda Guzmán, de fecha 28 de septiembre de 2015.
20. Copia de Informe Servicio Médico Legal N° 1292-2015, de doña María Pía Cerda Guzmán, de fecha 31 de agosto de 2015.
21. Copia de Informe Servicio Médico Legal N° 1279-2015, de doña Alejandra Cerda Guzmán, de fecha 31 de agosto de 2015.
22. Copia de Informe Servicio Médico Legal N° 1281-2015, de doña Grace Solange Guzmán Aceituno, de fecha 10 de septiembre de 2015.
23. Copia de Informe Médico Legal N° 1846-2015, de doña Grace Solange Guzmán Aceituno.
24. Copia de Informe Médico N° 112.07.15, de doña Grace Guzmán Aceituno, emitido por el Hospital del Trabajador, de fecha 23 de julio del 2015.
25. Copia de ficha clínica N° 3358480 de doña Grace Guzmán Aceituno.
26. Copia de informe de control ambulatorio y urgencia de doña Grace Guzmán Aceituno, de fecha 20 de agosto de 2015, emitido por el Hospital del Trabajador.
27. Copia de licencia médica N° 3 016665069-0, a nombre de Alejandra Guzmán Cerda.
28. En custodia N° 4541-2018, CD que contiene 4 registros audiovisuales de las cámaras de seguridad de la autopista urbana Costanera Norte, denominados: cam. Móvil aeropuerto.pns; cam. Móvil Vespucio Poniente.pns; cam pórtico 9° (op).pns; detención de vehículo y viraje e U.pns.

**DÉCIMO CUARTO:** Que, la demandada, por su parte, acompaña la siguiente documental:

1. *"Bases de Licitación Concesión Internacional Sistema Oriente-Poniente"*.
2. *"Plan de Medidas de Contingencia en la Etapa de Explotación"*.
3. *"Plan de Gestión de Tránsito en la Etapa de Explotación"*.
4. *"Reglamento de Servicio de la Obra"*.



Foja: 1

5. Plano de la Autopista Costanera Norte correspondiente al sector donde se encontraba el vehículo detenido fuera de la vía expresa.
6. Plano de la Autopista Costanera Norte correspondiente al sector donde ocurrió el accidente.
7. Informe Técnico Pericial N°66-A-2015 elaborado por la Zona Tránsito y Carreteras Prefectura Investigación Accidentes en el Tránsito de Carabineros de Chile, SIAT.
- 8.- Infograma donde consta la manera en que ocurrieron los hechos de autos.
- 9.- Minuta Diaria de Accidentes, correspondiente al día de los hechos.
- 10.- Certificación efectuada por el notario don Eduardo Avello Concha, correspondiente al video tomado por el Centro de Control de Operación el día del accidente, con citación.
- 11.- Copia de Escritura Pública de Transacción, Pago, Aceptación, Renuncia de Derechos, celebrada con fecha 15 de diciembre de 2015 en la notaría de don Hernán Cuadra Gazmuri, entre los demandantes y don Jhon Michael Combes, por la cual el responsable del accidente les indemniza el daño moral derivado de los hechos de autos.
- 12.- Copia de Audiencia de Suspensión Condicional del Procedimiento en la causa RIT 155-2015, donde consta la transacción celebrada entre los demandantes y el responsable del accidente John Combes, por la cual se indemnizan los daños reclamados, otorgando al mismo el carácter de acuerdo reparatorio, con citación.
- 13.- Querrela presentada por doña Grace Guzmán Aceituno en causa RIT 115-2015, del 1° Juzgado de Garantía de Santiago, en contra del responsable del accidente.
- 14.- Querrela presentada por doña Felipe Cerda Guzmán, en causa RIT 115-2015 del 1° Juzgado de Garantía de Santiago, en contra del responsable del accidente.
- 15.- Querrela presentada por doña Alejandra Cerda Guzmán y María Pía Cerda Guzmán, en causa RIT 115-2015 del 1° Juzgado de Garantía de Santiago, en contra del responsable del accidente, bajo el apercibimiento del artículo 346 N° 3 del Código de Procedimiento Civil.
- 16.- Imágenes del lugar de detención del vehículo fuera de la vía expresa obtenidas de Google.

**DÉCIMO QUINTO:** Que, la demandante también rinde testimonial, haciendo comparecer a estrados a los testigos: Jorge Arturo Rojas Carvajal, Rosa Eva Meza Romero, Marisol Arenas Moris, y Luis Alberto Millán Maldonado, quienes legalmente examinados, sin que se dedujeren tachas a su respecto y dando razón de sus dichos, manifiestan al Tribunal:

El Sr. Rojas ratifica el documento denominado evaluación psicológica, acompañado en el proceso en forma virtual, de fecha 25 de mayo de 2018, declarando ser de su autoría, señalando que en cuanto a la pericia psicológica practicada los cuatro familiares de don Agustín Cerda Escobar, y en relación a resultados y las conclusiones, los familiares no poseen antecedentes de enfermedades mentales, psicopatologías, ni de tipo criminógenos que guarden relación con eventos anteriores al accidente de don Agustín Cerda; en el examen de credibilidad los cuatro familiares puntúan un nivel alto, lo que constituye un relato veraz de todos ellos y que es consistente con los resultados que arrojan los test psicológicos.

Certifica, a través de todos los medios de prueba utilizados, que los cuatro familiares evaluados presentan daño moral o psicológico grave y severas secuelas a su integridad psíquica. Dentro de las secuelas comunes a todos ellos a consecuencia directa



**Foja: 1**

de la muerte del padre, cónyuge de ellos se encontraron: estrés postraumático, depresión severa con ideaciones suicidas y daño grave a la salud mental de todos ellos; además se encontraron otras secuelas asociadas de tipo psicológico y moral como son severas dificultadas en el ámbito de las relaciones interpersonal y sociabilidad, incapacidad para retomar su vida laboral y/o educacional y pérdidas en ingresos económicos y por disminución en su productividad, entre otras menos graves.

Deja consignado que debido al estado delicado de salud mental de los cuatro familiares evaluados, éstos requerirían para una mejoría un largo tratamiento de tipo multidisciplinario de alto costo de difícil pronóstico en consideración del grave daño moral y psicológico ocasionado por la muerte de don Agustín Cerda Escobar.

Informa haber realizado 2 sesiones, de 3 horas cada una, con cada uno de los entrevistados, una de aplicación de test psicológico y la otra la entrevista pericial. Añade que le consta la disminución de ingresos sufridos por los familiares, pues dejaron sus estudios universitarios y accedieron a trabajos de baja remuneración, y que la causa el daño moral que le manifestaron los familiares en las sesiones, dice relación con la muerte prematura de un padre ejemplar y además, proveedor de todas las necesidades económicas y afectivas que ellos requerían.

La Sra. Rosa Meza, señala que de vez en cuando se encuentra con la Sra. Grace en la feria, donde se le ve físicamente mal y emocionalmente triste por la pérdida de su esposo. Por su parte, la testigo Marisol Arenas declara que la recuperación de doña Grace ha sido muy lenta, que ha quedado con daños físicos luego de ocurrido el accidente y que toda la familia está con depresión.

Don Luis Millán Maldonado afirma que ha visto a la Sra. Grace caminar con muletas, lo cual denota un perjuicio físico, además de notarla muy sensible. Expresa que ha existido un cambio en la situación emocional de la familia, ya que antes eran muy alegres y hoy es una familia que vive muy triste, fraccionada por los recuerdos y el dolor.

**DÉCIMO SEXTO:** Que, asimismo, la demandada, en orden a acreditar los supuestos de su pretensión, hizo comparecer a estrados al testigo José Luis Godoy Acuña, quien legalmente examinado, sin que se dedujeren tachas a su respecto y dando razón de sus dichos, manifiesta al Tribunal:

Que ante la existencia de un vehículo detenido fuera de la vía expresa (compuesta por las pistas y bermas), Costanera Norte S.A. no está obligada a actuar, ya que no dificulta el libre tránsito de los vehículos, y fuera de dicha vía quien debe actuar es Carabineros de Chile.

Precisa que la Sociedad está obligada a actuar siempre y cuando se le informe de un vehículo detenido, un objeto en las pistas, peatones, animales, pues eso se encuentra reglamentado en su programa de gestión de tránsito y contingencia.

Indica que un vehículo detenido fuera de la línea expresa, no constituye un riesgo, ya que no afecta el normal funcionamiento de ella.

**DÉCIMO SÉPTIMO:** Que, recapitulando, en la presente acción la parte demandante -Sra. Grace Guzmán e hijos-, dedujo demanda ordinaria de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual, con ocasión del daño sufridos como consecuencia del fallecimiento del padre y esposo, don Agustín Cerda Escobar, por la omisión por parte de la Concesionaria Costanera Norte S.A., en el cumplimiento de su deber de cuidado, seguridad y vigilancia, impuesto por su normativa especial.

**DÉCIMO OCTAVO:** Que, para un adecuado desarrollo y análisis de la acción deducida en autos, resulta indispensable emitir, previamente, pronunciamiento sobre la excepción



Foja: 1

deducida por la demandada por falta de legitimación pasiva respecto de la Concesionaria Costanera Norte S.A.

Funda su excepción en que la causa basal y única del accidente fue la conducta negligente de don John Combes Mackill, no correspondiéndole a su representada ninguna responsabilidad en los hechos de autos, atendida la imposibilidad de control sobre el comportamiento personal de dicho conductor; además, en el proceso penal respectivo los demandantes celebraron una transacción con el Sr. Combes, en virtud de la cual fueron indemnizados los perjuicios causados, todo lo cual permite establecer que su representada carece de la legitimación pasiva que ahora se le pretende imputar.

**DÉCIMO NOVENO:** Que, la demandante en su escrito de réplica arguye a este respecto, que la responsabilidad que le imputa a la sociedad demandada es el cumplimiento del deber de cuidado, seguridad y vigilancia de su concesión, el cual es legal, conforme a la reglamentación y normativa que regula las operaciones de la Sociedad Costanera Norte.

**VIGÉSIMO:** Que, teniendo presente lo expuesto, es posible sostener que la demandante entabla correctamente su acción, sin perjuicio que deberá probar cada uno de los requisitos que configuran la responsabilidad extracontractual que alega. Además, es necesario esclarecer, que la transacción celebrada entre el Sr. Combes y los demandantes, no obsta a que éstos persigan la responsabilidad de la concesionaria, pues dicho acuerdo se da en el marco de un juicio penal en el cual se ha declarado la responsabilidad criminal que le cabe al conductor como autor de la colisión, es decir, es posible perseguir en esta sede, la responsabilidad extracontractual de la empresa demandada, y solicitar la reparación del daño que han padecido las víctimas, con prescindencia del castigo penal o infraccional que pueda imponerse al autor del ilícito.

En consecuencia, no existe falta de legitimación pasiva respecto de Costanera Norte S.A., por lo que se rechazará la excepción opuesta, tal como se señalará en lo resolutivo del presente fallo.

**VIGÉSIMO PRIMERO:** Que, tratándose del resarcimiento de daños derivados de accidentes ocurridos en carreteras o rutas concesionadas, la normativa legal ha instaurado un régimen de responsabilidad de índole subjetiva o con culpa. En ese sentido, la responsabilidad que atañe a la sociedad concesionaria se rige por su ley propia y por las normas de orden extracontractual.

Al efecto, el artículo 35 del Decreto N° 900, de 1996 del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N°164, de 1991 Ley de Concesiones de Obras Públicas, previene: *"El concesionario responderá de los daños, de cualquier naturaleza, que con motivo de la ejecución de la obra o de la explotación de la misma se ocasionaren a terceros, a menos que sean exclusivamente imputables a medidas impuestas por el Ministerio de Obras Públicas, después de haber sido adjudicado el contrato"*.

**VIGÉSIMO SEGUNDO:** Que, cabe hacer presente que la norma recién transcrita no ha pretendido objetivizar la responsabilidad de las empresas concesionarias, sino que sólo ha identificado como sujeto pasivo de la obligación de indemnización de perjuicios a la concesionaria si se produjeren daños con ocasión de la ejecución de la obra o de la explotación de la misma.

Por su parte, el artículo 23 números 1 y 2 letra a) y b) de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, consagra la obligación de garantizar a los usuarios la seguridad en la utilización de las obras concesionadas, disponiendo lo siguiente: *"El régimen jurídico durante la fase de explotación, será el siguiente:*



Foja: 1

1.- *El concesionario deberá conservar las obras, sus accesos, señalización y servicios en condiciones normales de utilización, y*

2.- *La continuidad de la prestación del servicio le obligará, especialmente, a:* a) *Facilitarlo en condiciones de absoluta normalidad, suprimiendo las causas que originen molestias, incomodidades, inconvenientes o peligrosidad a los usuarios de las obras, salvo que la adopción de medidas que alteren la normalidad del servicio obedezcan a razones de seguridad o de urgente reparación".*

b) *Prestarlo ininterrumpidamente, salvo situaciones excepcionales, debidas a caso fortuito o fuerza mayor, cuyos efectos serán calificados por los contratantes, conviniendo las medidas que sean necesarias para lograr la más rápida y eficiente reanudación del servicio. El valor de las obras será acordado entre los contratantes y, a falta de acuerdo, las partes podrán recurrir a un peritaje, que determinará, ajustándose a lo que indiquen las bases de licitación, la calificación, medidas o evaluación, según el caso. Las partes concurrirán al pago del precio según los términos del contrato de concesión".*

**VIGÉSIMO TERCERO:** Que, por consiguiente, a la sociedad concesionaria le cabe responsabilidad extracontractual fundada en las normas del derecho común, esto es, frente a la ocurrencia de un hecho ilícito consistente en el incumplimiento de deberes de cuidado, particularmente del deber de seguridad que le es exigible a la concesionaria en los términos recién descritos.

Así las cosas, corresponde ahora analizar si concurren los requisitos necesarios para que se configure la obligación de indemnizar los perjuicios, y si es efectivo que se infringen las normas sobre responsabilidad aquiliana, partiendo del planteamiento formulado por la parte demandante, en orden a que la sociedad concesionaria incumplió una obligación de seguridad que le era exigible.

**VIGÉSIMO CUARTO:** Que, los artículos 23 y 35 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y su Reglamento, constituyen el marco regulatorio de las obligaciones a las que se encuentra sometida la concesionaria, debiendo precisarse a este respecto que el Reglamento por mandato de su artículo 1° inciso primero, forma parte integrante de los contratos de concesión que celebra el Ministerio de Obras Públicas.

**VIGÉSIMO QUINTO:** Que, para fijar el contenido de la obligación de seguridad que contempla el referido artículo 23 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, es necesario acudir a normas reglamentarias, específicamente al artículo 62 del Reglamento de la Ley N° 956 de 1997, que prescribe:

*"Daños a terceros.*

1.- *La sociedad concesionaria deberá adoptar, durante la concesión, todas las medidas para evitar daños a terceros y al personal que trabaja en la obra. Igualmente deberá tomar todas las precauciones para evitar daños a la propiedad de terceros y al medio ambiente durante la concesión de la obra.*

2.- *La sociedad concesionaria será la única responsable de todo daño, de cualquier naturaleza, que con motivo de la ejecución de la obra y de su explotación se cause a terceros, al personal de la obra, a la propiedad de terceros o al medio ambiente, a menos que el daño sea exclusivamente imputable a medidas impuestas por el MOP después de la publicación del decreto supremo de adjudicación en el Diario Oficial".*

**VIGÉSIMO SEXTO:** Que, igualmente, el artículo 35 de la Ley de Concesiones, que fue transcrito en el motivo vigésimo primero de esta sentencia, está en armonía con el artículo 60 N° 2 del referido Reglamento que prescribe: *"Vigilancia. 2.- A partir de la ocupación y hasta la extinción de la concesión, corresponderá al concesionario la vigilancia de los terrenos y bienes afectos a la concesión. Cuidará especialmente de mantenerlos libres de ocupantes, de no permitir alteraciones de sus límites y de no admitir depósito de material ajeno a la concesión".*



Foja: 1

De esta manera, del conjunto de disposiciones legales y reglamentarias que se han reseñado, esto es, de los artículos 23 y 35 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, y 60 y 62 del Reglamento de Concesiones de Obras Públicas, se desprende que en un régimen de concesión de una obra pública fiscal recae en la concesionaria, la obligación de garantizar a los usuarios la seguridad en la utilización de las obras concesionadas. En efecto, recae sobre el concesionario vial una especial diligencia en el cumplimiento de la obligación de seguridad que tiene respecto de los usuarios, desde que la normativa le obliga a facilitar el servicio en condiciones de absoluta normalidad, suprimiendo las causas que originen molestias, incomodidades, inconvenientes o peligrosidad a los usuarios de las obras. Se trata de la exigencia de una esmerada diligencia, la obligación de seguridad, de manera de suprimir cualquier obstáculo o alteración que impida el desplazamiento seguro de los vehículos.

**VIGÉSIMO SÉPTIMO:** Que, dentro del contenido de la obligación de seguridad impuesta al concesionario de obras públicas se encuentra el deber de disponer de sistemas de vigilancia permanente y sistemas de patrullaje que permitan detectar y tomar las medidas de seguridad necesarias en forma oportuna en una ruta concesionada de modo de evitar daños a terceros, cobrando especial relevancia lo prescrito en el referido artículo 62 del mencionado Reglamento, que exige al concesionario adoptar, durante la concesión de la obra, todas las medidas para evitar daños a terceros y al personal que trabaja en la obra y todas las precauciones para evitar daños a la propiedad de terceros y al medio ambiente, sin que se describan o tipifiquen las medidas o precauciones que están obligados a adoptar, siendo en consecuencia tales medidas, todas aquellas que permitan alcanzar como resultado el evitar los mencionados daños durante la concesión.

**VIGÉSIMO OCTAVO:** Que, de lo recién razonado se sigue, que dentro del contenido de la obligación de seguridad impuesta al concesionario, se encuentra el deber de cuidado y vigilancia diaria y permanente en la vía concesionada de modo de eludir peligros evitables que pudieren sobrevenir.

En el caso de marras, y de la prueba rendida, como lo es el informe evacuado por el gerente de seguridad de Costanera Norte, don Nelson Molina, de fecha 19 de enero de 2015, es posible establecer que el Sr. Combes avanzó en contra del sentido del tránsito, 800 metros aproximadamente, iniciando su marcha desde el sector ubicado a la altura del km 31.500 de la calzada norte, pasando sobre la solera, el área demarcada y las tachas, incorporándose a la calzada de la Autopista, hacia el oriente enfrentando a los vehículos que en ese momento se desplazaban hacia el poniente, llegando hasta el km. 30.700 del Eje Costanera, provocando la colisión frontal con el vehículo placa patente GDSV-33.

**VIGÉSIMO NOVENO:** Que, en esta misma línea ilustrativa, cabe hacer presente que según el informe técnico pericial N° 66-A-2015, evacuado por Carabineros de Chile, se observó de las videograbaciones de cámaras de seguridad existentes próximas al lugar del accidente, que el vehículo conducido por el Sr. Combes habría estado detenido en una vía adyacente a la calzada Norponiente de la Autopista Costanera Norte, manteniéndose una hora aproximadamente antes de ingresar en contra del sentido del tránsito, esto es desde las 18:01:26, hasta las 18:51:25, momento en que ingresó a la calzada en contra del normal sentido del tránsito.

Así las cosas, resulta al menos cuestionable que un auto se encuentre detenido por más de una hora en una vía de acceso a la autopista, sin que dicha situación no generara las alertas correspondientes y no fuese supervisado por personal de Costanera Norte.

**TRIGÉSIMO:** Que, independiente de las argumentaciones de la demandada, en el sentido de calificar a la vía adyacente, como un sector que se encuentra fuera de la autopista, y por ende un segmento carente de funcionalidad para los vehículos que ingresan o salen



Foja: 1

de la autopista, esta Magistratura estima que tal vía de acceso a la autopista también es un tramo apto de ser resguardado y vigilado por la empresa concesionaria, pues en ella recae el deber de seguridad en la explotación y conservación de la ruta concesionada, particularmente el de disponer de sistemas de vigilancia permanente y sistemas de patrullaje que permitan controlar el normal funcionamiento, tomar las medidas de seguridad adecuadas y oportunas, con el fin de evitar daños a terceros, obligación que emana del citado artículo 23 de la Ley de Concesiones en relación con las normas reglamentarias. En otras palabras, pesa sobre la sociedad concesionaria para con el usuario de una ruta concesionada la obligación de adoptar las medidas de seguridad necesarias para soslayar la ocurrencia de accidentes en aquella, la que en este caso fue incumplida.

**TRIGÉSIMO PRIMERO:** Que, al incumplir la concesionaria con su obligación legal y reglamentaria de adoptar medidas de seguridad necesarias para evitar la ocurrencia de accidentes, queda establecida su responsabilidad, y en concordancia con el artículo 2314 del Código Civil que prescribe: *"El que ha cometido un delito o cuasidelito que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización"*, corresponderá en definitiva, acoger parcialmente la demanda indemnizatoria intentada.

**TRIGÉSIMO SEGUNDO:** Que, en cuanto al daño moral, cabe señalar que este es concebido como el menoscabo, deterioro o perturbación de las facultades espirituales, los afectos o las condiciones sociales o morales inherentes a la personalidad, fundamentándose básicamente, en consecuencia, en el sufrimiento, el trastorno psicológico, la aflicción que le produce a la persona, en cuanto ente con sentimientos, el acaecimiento de un hecho doloso o culposo.

**TRIGÉSIMO TERCERO:** Que, los demandantes fundan el daño moral en el profundo sufrimiento y costo emocional que les significó la muerte del Sr. Cerda Escobar, pues luego de toda una vida juntos, en armónica convivencia, su fallecimiento inesperado les provocó un impacto profundo, que permanece en la actualidad.

**TRIGÉSIMO CUARTO:** Que, en este punto es importante tener presente que la mera solicitud y fundamentos de los hechos acaecidos, por sí solos no bastan para justificar la efectividad del daño moral, puesto que éste igualmente debe ser acreditado, ya sea mediante documentos, testigos o cualquier otro medio idóneo, sobre todo para justificar la magnitud alegada y solicitada por los demandantes.

**TRIGÉSIMO QUINTO:** Que, cabe hacer presente que, sin perjuicio de rendir la parte demandante, prueba insuficiente para acreditar los altos montos que solicitan, según se ha venido razonando, y de las pruebas rendidas al efecto, consistentes en un instrumento privado, esto es, informe psicológico, el cual se encuentra ratificado por la persona que aparece suscribiendo dicho documento, pues ha comparecido ante estos estrados; más la prueba testimonial, no cabe duda que los hechos y circunstancias precedentemente descritas ocasionaron a los demandantes malestares y pesares que para cualquier persona resultan evidente. Supera todo parámetro de lo normal, el hecho de ir conduciendo por el correcto sentido del tránsito y encontrarse con un vehículo en frente, sin previo aviso o advertencia que pudiera haber ayudado a evitar las fatales consecuencias que sufrió don Agustín Cerda Escobar, y consecuentemente, toda su grupo familiar.

**TRIGÉSIMO SEXTO:** Que, en vista y consideración a lo anteriormente razonado, la entidad, dimensión y gravedad del accidente permite presumir, a este sentenciador, que efectivamente, los demandantes sufrieron un padecimiento psicológico a consecuencia de la muerte de don Agustín Cerda Escobar, que debe ser indemnizado, aunque se desconoce la extensión del mismo, por lo que el Tribunal regulará su monto prudencialmente, en la suma de \$5.000.000.-, para doña Grace Solange Guzmán



Foja: 1

Aceituno; y, \$3.000.000.-, para cada hijo, a saber, don Felipe Antonio Cerda Guzmán, doña Alejandra Andrea Cerda Guzmán, y doña María Pía Cerda Guzmán.

**TRIGÉSIMO SÉPTIMO:** Que, en cuanto a los reajustes e intereses demandados, corresponde su pago, como justa compensación a la desvalorización del dinero por el paso del tiempo, y como indemnización de perjuicios por la mora en el pago, respectivamente, pero sólo a contar desde la fecha en que este fallo sea exigible, esto es, desde que quede ejecutoriado, como se indicará más adelante.

**TRIGESIMO OCTAVO:** Que las restantes probanzas no analizadas en forma pormenorizada, en nada modifican lo que se ha venido razonando.

Por estas consideraciones y visto, además, lo dispuesto en los artículos 44, 47, 1437, 1698, 2314, 2316, 2317, 2320, 2328 y 2329 del Código Civil; 144, 160, 170, 254, 255, 346, 358 y 384 y siguientes del Código de Procedimiento Civil, Ley de Concesiones de Obras Públicas, Reglamento de la Ley N° 956 de 1997, se declara:

#### **I.- EN CUANTO A LAS TACHAS:**

a) Que, se acoge la tacha deducida por la demandada en contra de la testigo Nicole Marín Mendoza, por la causal contemplada en el numeral 7 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, sin costas.

b) Que, se acogen las tachas opuestas por la demandante en contra de los testigos Rodrigo Esteban Urra Irrázabal y Jaime Alejandro Valenzuela Retamal, por la causal contemplada en el numeral 5 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, sin costas.

#### **II.- EN CUANTO AL FONDO:**

Que se acoge parcialmente la demanda interpuesta con fecha 5 de enero de 2017, en cuanto se declara:

a) Que, se rechaza la excepción de falta de legitimación pasiva opuesta por Costanera Norte S.A.

b) Que se condena a la demandada Costanera Norte S.A., al pago de las siguientes sumas, a favor de:

1. Grace Solange Guzmán Aceituno, por un monto total de \$5.000.000.-
2. Felipe Antonio Cerda Guzmán, un monto total de \$3.000.000.-
3. Alejandra Andrea Cerda Guzmán, un monto total de \$3.000.000.-
4. María Pía Cerda Guzmán, un monto total de \$3.000.000.-

c) Que, dichas sumas deberán ser pagadas con los reajustes que correspondan conforme la variación de Índice de Precios al Consumidor, entre el mes anterior a aquel en que la sentencia quede ejecutoriada y el mes anterior a aquel en que efectivamente se paguen, más los intereses que correspondan para operaciones de crédito de dinero reajustables entre la fecha en que la presente sentencia quede ejecutoriada y la de su pago efectivo.

d) Que se condena a la demandada al pago de las costas de la causa.

Regístrese.



C-112-2017

Foja: 1

Notifíquese y archívense los autos en su oportunidad.

**PRONUNCIADA POR DON LUIS EDUARDO QUEZADA FONSECA. JUEZ SUPLENTE.**

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



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 07 de abril de 2019, 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>