



UNIVERSIDAD DE CHILE
FACULTAD DE DERECHO
Departamento de Derecho Privado

¿RESPONDE SOLIDARIAMENTE EL DUEÑO DEL VEHÍCULO POR LOS DAÑOS
CAUSADOS DOLOSAMENTE POR EL CONDUCTOR?

Memoria para optar al grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales

JOSÉ SILVESTRE ARAVENA VÁSQUEZ
PROFESOR GUÍA: HUGO CÁRDENAS VILLARREAL

Santiago, Chile
Noviembre de 2019

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN.....	6	
INTRODUCCIÓN.....	8	
CAPITULO I		
EL PROBLEMA DE LA RESPONSABILIDAD DEL DUEÑO DEL VEHÍCULO ANTE EL DOLO DEL CONDUCTOR EN EL DERECHO CHILENO.....		10
1. Exposición del problema estudiado	10	
2. Estudio del estado actual del problema	11	
2.1. Análisis de la normativa	11	
2.2. Historia de la Ley N°20.068	12	
2.3. Consentimiento en la responsabilidad por daños causados con el vehículo	18	
2.4. El dolo en la responsabilidad por daños causados con el vehículo	20	
2.5. Particularidades del estatuto de responsabilidad del dueño del vehículo	20	
2.6. Estado de la discusión sobre la responsabilidad solidaria del dueño del vehículo en la jurisprudencia nacional	23	
CAPITULO II		
RAZONES PARA EXCLUIR LA RESPONSABILIDAD DEL DUEÑO DEL VEHÍCULO ANTE LOS DAÑOS CAUSADOS DOLOSAMENTE POR EL CONDUCTOR		26
.....	26	
1. Propuesta para un nuevo tratamiento de la responsabilidad solidaria del dueño del vehículo.....	26	
2. Razones semánticas para la exoneración del dueño del vehículo	28	
3. Análisis de la buena fe como razón de exoneración del dueño del vehículo	30	
4. Razones prácticas para exonerar al dueño del vehículo	33	
5. Forma en la que deberá responder el dueño del vehículo	35	
6. Análisis de un caso de estudio	38	

7. Excurso: Particularidades sobre los vehículos fiscales y vehículos de emergencia	
.....	46
8. Síntesis de hallazgos	50
CONCLUSIONES.....	53
ANEXO.....	56
BIBLIOGRAFÍA.....	62
LEGISLACIÓN CONSULTADA.....	63

RESUMEN

La presente tesis contiene un análisis crítico del estatuto de responsabilidad solidaria del dueño del vehículo, en los casos que resulte responsable por el actuar doloso del tercero conductor. Para ello, se realiza un análisis de la legislación aplicable, su historia y desarrollo, así como también el desarrollo jurisprudencial sobre la materia, todo con una aproximación práctica, dirigida desde un enfoque de litigación en tales materias de responsabilidad.

Para tales efectos, se realizan análisis comparativos de la jurisprudencia de los tribunales superiores de justicia, y se analizan trabajos de doctrina sobre la materia realizados bajo la vigencia de normas anteriores.

A la vista de los hallazgos realizados, se propone una aplicación más amplia de las causales de exoneración del dueño del vehículo, proponiendo diversas fórmulas para mantener un equilibrio entre el reparto de riesgos entre los interesados y la garantía contra la indefensión de la víctima.

INTRODUCCIÓN

Con la entrada en vigencia de la Ley N°20.068, publicada en el Diario Oficial el día 10 de diciembre de 2005, se introdujeron diversas modificaciones a la Ley N°18.290 de Tránsito, en materia de tránsito terrestre. Es precisamente una de las modificaciones introducidas por esta norma a las cuales dedicaremos este trabajo, y dice relación a la responsabilidad solidaria del propietario del vehículo, en los términos en los cuales fue finalmente establecida en el inciso segundo del artículo 174 de la Ley de Tránsito ya referida.

Desde esta perspectiva, debemos anunciar que el presente trabajo tendrá un enfoque de aplicación práctica en materias de litigación ante casos de responsabilidad civil extracontractual, con énfasis de ser aplicado particularmente en siniestros que involucren la participación de agentes de la industria del transporte, ya sea de carga o de pasajeros. Sobre la materia a tratar a lo largo de este trabajo, no resulta óbice hacer referencia a la trascendental importancia que el transporte terrestre, ya sea de carga o pasajeros, tiene para la economía nacional e internacional, siendo esta actividad indispensable en tales materias, más aún en un mundo globalizado. Tal importancia se encuentra reflejada tanto en la permanente presencia e impacto del transporte en la vida cotidiana de las personas, como asimismo en su impacto en el desarrollo del país, siendo el transporte la séptima actividad económica que más ha contribuido en el crecimiento del Producto Interno Bruto del país en el tercer trimestre del año 2019¹, superando incluso a actividades económicas tan esenciales para la economía nacional como la minería, que ocupa el noveno lugar de contribuciones al Producto Interno Bruto en el mismo periodo.

A lo largo del presente trabajo, realizaremos un análisis crítico de la norma indicada, enfocándonos específicamente en la responsabilidad solidaria del dueño del vehículo, ante hechos ejecutados por un tercero (conductor o tenedor del mismo a cualquier título) que causaren daño a otras personas, teniendo como elemento principal que tales daños se causaren con dolo por parte del conductor o tenedor del vehículo.

¹ BANCO CENTRAL DE CHILE. Cuentas Nacionales de Chile, Evolución de la actividad económica tercer trimestre de 2019 [en línea]. Disponible en <https://www.bcentral.cl/web/guest/-/informe-de-cuentas-nacionales-de-chile-tercer-trimestre-de-2019> [consulta: 20 de octubre de 2019].

Asimismo, el análisis crítico expuesto en este trabajo se enfocará en la excepción a la responsabilidad solidaria del dueño del vehículo establecida en el mismo inciso segundo del artículo 174 de la Ley de Tránsito, esto es, que no existirá responsabilidad solidaria del propietario del vehículo si se acredita que el vehículo fue usado contra su voluntad.

Entonces, las principales perspectivas de análisis que se expondrán en este trabajo serán el elemento de la causalidad ante la presencia del dolo en la ejecución del hecho dañoso por parte del conductor o tenedor no dueño, y por otra parte, el alcance de la expresión “usado contra su voluntad” como elemento de la excepción a la responsabilidad solidaria del dueño del vehículo, proponiéndose en este caso un uso y alcance mucho más amplio al constatado en la jurisprudencia de nuestros tribunales de justicia, siendo la hipótesis a soportar en el presente trabajo que la comisión dolosa del ilícito por parte del conductor o tenedor del vehículo se debe considerar como un caso de uso del vehículo en contra de la voluntad del dueño de éste, todo lo anterior, con un especial énfasis de aplicación en materias de responsabilidad civil extracontractual en la que se vean involucrados agentes de la industria del transporte, ya sea de carga o de pasajeros.

Finalmente, en lo que respecta al desarrollo de este trabajo, nos referiremos inicialmente a la norma estudiada y a su historia, luego nos referiremos puntualmente a conceptos e instituciones de la responsabilidad civil extracontractual relevantes en la materia estudiada, para luego centrarnos en la hipótesis que presenta este trabajo, realizando un análisis desde diversas fuentes y perspectivas, para finalmente presentar de forma sumaria y sintetizada los hallazgos y conclusiones del presente trabajo.

CAPÍTULO I: EL PROBLEMA DE LA RESPONSABILIDAD DEL DUEÑO DEL VEHÍCULO ANTE EL DOLO DEL CONDUCTOR EN EL DERECHO CHILENO

1. Exposición del problema

En primer término, debemos referirnos al problema de relevancia jurídica sobre el que versa el presente trabajo, que como ya anunciamos, dice relación con la responsabilidad del dueño del vehículo ante el actuar doloso del conductor del vehículo.

En este sentido, en términos concretos, el problema es ¿Cómo conciliamos la eventual exoneración del dueño del vehículo con la necesidad de reparar los daños que se causen a terceros?

Naturalmente, si se opta por la exoneración del dueño del vehículo, a la víctima del daño se la deja en una posición desmejorada, al contar con un patrimonio menos sobre el cual hacer efectivas sus expectativas. Asimismo, ese patrimonio que se elimina de la ecuación en general será mayor que el del conductor, especialmente si nos centramos en la industria del transporte.

Como veremos, nuestra legislación responde a este problema a través de la modalidad de la solidaridad, debiendo responder tanto conductor como dueño del vehículo de los daños, sin importar si este último tuvo alguna participación en los hechos que causaron el daño.

Es precisamente esta hipótesis la que cuestionamos en el caso que el conductor actuar con dolo, ya que en este escenario no nos parece lógico que el dueño del vehículo responda incluso del actuar doloso del conductor.

En conclusión, el problema que pretendemos tratar en este trabajo es la posibilidad de exoneración del dueño del vehículo sin causar indefensión a los terceros víctimas del daño.

A continuación, analizaremos desde una perspectiva legal, jurisprudencial y doctrinarias las respuestas que nuestro ordenamiento jurídico ha dado a este problema, para luego exponer en detalle la solución que se propone con este trabajo.

2. Estudio del estado actual del problema

En los siguientes acápite analizaremos en detalle el estado actual del problema estudiado y como nuestra legislación ha dado respuesta al mismo.

Para ello realizaremos un estudio de la normativa aplicable, realizando un análisis de la historia de la misma, así como también exponiendo algunas particularidades sobre el consentimiento, el dolo y la responsabilidad del dueño del vehículo en esta materia.

2.1. Análisis de la normativa

El objeto de estudio y análisis en el presente trabajo será la norma contenida en el inciso segundo del artículo 174 de la Ley N°18.290 de Tránsito, introducida a dicha Ley por las modificaciones contenidas en la Ley N°20.068.

En concreto, el inciso segundo del artículo 174 de la Ley N°18.290 es del siguiente tenor:

“El conductor, el propietario del vehículo y el tenedor del mismo a cualquier título, a menos que estos últimos acrediten que el vehículo fue usado contra su voluntad, son solidariamente responsables de los daños o perjuicios que se ocasionen con su uso, sin perjuicio de la responsabilidad de terceros de conformidad a la legislación vigente”².

De la norma referida entonces podemos distinguir a tres sujetos a quienes se les atribuye eventual responsabilidad (conductor, propietario y/o tenedor). A estos a su vez se les atribuye una responsabilidad solidaria, y finalmente se establece una excepción a dicha modalidad, esto es, que los sujetos referidos acrediten que el vehículo fue usado en contra de su voluntad.

² Ley N°20.068, número 69), letra a).

Como ya hemos adelantado, el estudio que presentamos en este trabajo se enfoca en el sujeto “propietario” del vehículo, y como el actuar doloso del sujeto “conductor” puede ser esgrimido como excepción a la solidaridad, entendiendo tal actuar como “uso en contra de la voluntad” del propietario.

2.2. Historia de la Ley N°20.068

Según se ha expuesto, la norma materia de estudio de este trabajo fue introducida en su versión final y actual por la Ley N°20.068 que, entre otras materias, incorporó el referido inciso segundo del artículo 174 de la Ley N°18.290 en su actual estado.

Sin perjuicio de lo anterior, la norma en estudio en este trabajo ha sido objeto de diversas modificaciones a lo largo del tiempo, modificándose en consecuencia el contenido y alcance de la misma. A continuación, nos referiremos a la génesis y evolución de la norma, comparando los textos anteriores al actual en cada caso para una mejor ilustración de tales modificaciones.

En este sentido, antes de la sistematización y unificación de la normativa del tránsito, esta materia se encontraba regulada en la Ordenanza General de Tránsito, de 31 de octubre de 1964, y en la Ley N°15.231, de 08 de agosto de 1963, sobre Organización y Atribuciones de los Juzgados de Policía Local, normativa que a la época de inicio de la tramitación de la Ley N°18.290 ya se encontraba desactualizada y no resultaba suficiente para responder a las necesidades de la población en materias de tránsito, necesidades que se hacían cada vez más urgentes con el crecimiento de la población urbana. Lo anterior es manifestado y refrendado en el mensaje enviado por el ejecutivo de la época, que al respecto señaló:

“Por el presente Mensaje someto a vuestra consideración un proyecto de decreto ley que tiene por objeto actualizar nuestra legislación sobre tránsito, contenida fundamentalmente en la Ordenanza General del Tránsito, de 31 de octubre de 1964 y sus anexos, y en la ley N°15.231, de 8 de agosto de 1963, sobre Organización y Atribuciones de los Juzgados de Policía Local.

La iniciativa ha surgido como consecuencia del permanente aumento de los accidentes de tránsito, situación que requiere de una pronta solución por cuanto pone en peligro tanto las vidas como los bienes de las personas, sean éstas conductores o peatones.

El incremento de la población de las áreas urbanas, así como el desarrollo automotriz ha hecho que la circulación vial vaya en aumento constante y que como consecuencia de ello aumenten los delitos de circulación.

Lo anterior, unido a la necesidad de incorporar a la legislación los avances de la ciencia y de la técnica, hacen indispensable modificar nuestras normas sobre tránsito”³.

Luego, en lo que respecta a los daños, antes de la entrada en vigencia de la Ley N°18.290, esta materia se encontraba regulada en la Ley N°15.231, específicamente en su artículo 68, que era del siguiente tenor:

“Artículo 68.o- De las infracciones a los preceptos del tránsito será responsable el conductor del vehículo.

Sin perjuicio de la responsabilidad de otras personas en conformidad al derecho común, será responsable solidariamente con el conductor, del pago de los daños y perjuicios causados, el propietario del vehículo a menos que pruebe que le ha sido tomado sin su conocimiento o autorización expresa o tácita”⁴.

Si bien el texto de la norma recién citada no dista mucho del texto actual, en términos que conserva los sujetos conductor y dueño, la solidaridad y la excepción del uso sin conocimiento, ya en aquella época se alzaban objeciones ante la responsabilidad solidaria del dueño del vehículo en lo que respecta a la industria del transporte. En efecto, en una carta suscrita por el Presidente de la Asociación Provincial de Dueños de Autobuses de Concepción

³ Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (2018) [en línea] Historia de la Ley N°18.290. Disponible en: https://www.bcn.cl/historiadela Ley/fileadmin/file_ley/7547/HLD_7547_37a6259cc0c1dae299a7866489dff0bd.pdf [consulta: 03 de noviembre de 2019].

⁴ Ley N°15.231, artículo 68.

y el Presidente de la Asociación Provincial de Dueños de Taxi buses de Concepción, dirigida al Presidente de la República de la época, se manifestaban estas prevenciones:

“4.- REFORMA DEL ARTICULO 68 DE LA LEY 15.231:

El art. 68 de la Ley 15.231, en su inciso 2º establece la responsabilidad solidaria del conductor por el propietario del vehículo en el pago de los daños causados, en un accidente del tránsito.

Nuestros Tribunales de Justicia, en forma reiterada, han hallado que dicha disposición legal contempla un caso de responsabilidad objetiva o sin culpa del propietario de un vehículo motorizado.

Pensamos que la disposición legal tiene plena justificación con respecto de un vehículo particular, pero no así con los casos del transporte colectivo, por las siguientes razones:

a) Tal como lo hemos señalado anteriormente, se trata de un servicio público que debe cumplir con las características ya indicadas;

b) Los choferes que son contratados por nuestros asociados traen la garantía del Estado que son idóneos para conducir vehículos de transportes, porque en caso contrario, no se les habría otorgado la Licencia pertinente;

c) La Locomoción Colectiva interesa a todo el país. Es por ello que no es justo que una sola persona deba aportar los riesgos.

Es por esto, que venimos en solicitar que los empresarios de locomoción colectiva, en los casos de accidentes del tránsito, vuelvan a la norma general de las responsabilidades de los empleadores, contempladas en el art. 2.322 del Código Civil, que da la posibilidad de excepcionarse demostrando de haber empleado la diligencia y cuidado debido destinados a impedir un siniestro”⁵.

No obstante los requerimientos y llamamientos formulados por los empresarios del transporte de la época, el artículo 68 de la Ley 15.231 fue reemplazado por el inciso segundo

⁵ Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (2018) [en línea] Historia de la Ley N°18.290. Disponible en: https://www.bcn.cl/historiadela Ley/fileadmin/file_ley/7547/HLD_7547_37a6259cc0c1dae299a7866489dff0bd.pdf [consulta: 03 de noviembre de 2019].

del artículo 174 de la Ley 18.290, que en concreto no difería mucho en su contenido, manteniendo tanto a los sujetos, solidaridad y excepción ya referidas:

Inciso segundo del artículo 68 Ley N°15.231

“Sin perjuicio de la responsabilidad de otras personas en conformidad al derecho común, será responsable solidariamente con el conductor, del pago de los daños y perjuicios causados, el propietario del vehículo a menos que pruebe que le ha sido tomado sin su conocimiento o autorización expresa o tácita”⁶.

Inciso segundo del artículo 174 de la Ley
N°18.290

“Sin perjuicio de la responsabilidad de otras personas en conformidad al derecho común, estarán obligadas solidariamente al pago de los daños y perjuicios causados, el conductor y el propietario del vehículo, a menos que este último pruebe que el vehículo le ha sido tomado sin su conocimiento o autorización expresa o tácita”⁷

Posteriormente, la norma en comento fue nuevamente modificada con la Ley N°19.495 publicada con fecha 08 de marzo de 1997.

Al discutirse esta Ley, nuevamente se alzaron voces críticas relativas a la responsabilidad del dueño del vehículo, en concreto se expuso lo siguiente al someterse a votación la modificación respectiva:

“El señor ALESSANDRI.-

Señor Presidente, encuentro un poco fuerte que el propietario de un vehículo sea solidariamente responsable con el conductor del mismo que cause un accidente. Porque si el dueño presta su automóvil a una persona que acredite cumplir con todas las exigencias para manejar, en caso de que ésta choque el vehículo, ¿qué culpa cabe a aquél en este hecho? ¿Por qué ha de ser solidariamente

⁶ Ley N°15.231, artículo 68.

⁷ Ley N°18.290, artículo 174, inciso segundo.

responsable? Me parece que la disposición es exageradamente severa con los propietarios de vehículos. Por eso, pido dividir la votación”⁸.

En definitiva, el texto de la norma modificada se estableció en los siguientes términos:

Texto original de la Ley N°18.290	Texto introducido por la Ley N°19.495
<i>“Sin perjuicio de la responsabilidad de otras personas en conformidad al derecho común, estarán obligadas solidariamente al pago de los daños y perjuicios causados, el conductor y el propietario del vehículo, a menos que este último pruebe que el vehículo le ha sido tomado sin su conocimiento o autorización expresa o tácita”⁹</i>	<i>“El conductor y el propietario del vehículo, a menos que este último acredite que el vehículo fue usado sin su conocimiento o autorización expresa o tácita, son solidariamente responsables de los daños y perjuicios que se ocasionen con motivo del uso del vehículo; todo sin perjuicio de la responsabilidad de otras terceras personas, en conformidad a la legislación vigente”¹⁰.</i>

Finalmente, la última modificación a la fecha ha sido introducida por la Ley N°20.068, en virtud de la cual se estableció el siguiente texto:

Texto original de la Ley N°19.945	Texto actual incorporado por la Ley N°20.068
<i>“El conductor y el propietario del vehículo, a menos que este último acredite que el vehículo fue usado sin su conocimiento o autorización expresa o tácita, son solidariamente responsables de los daños y perjuicios que se ocasionen con motivo del</i>	<i>“El conductor, el propietario del vehículo y el tenedor del mismo a cualquier título, a menos que estos últimos acrediten que el vehículo fue usado contra su voluntad, son solidariamente responsables de los daños o perjuicios que se ocasionen con su uso, sin</i>

⁸ Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (2018) [en línea] Historia de la Ley N°19.495. Disponible en: https://www.bcn.cl/historiadela Ley/fileadmin/file_ley/6764/HLD_6764_37a6259cc0c1dae299a7866489dff0bd.pdf [consulta: 03 de noviembre de 2019].

⁹ Ley N°18.290, artículo 174, inciso segundo.

¹⁰ Ley N°19.495, artículo 1, número 35), letra a).

uso del vehículo; todo sin perjuicio de la responsabilidad de otras terceras personas, en conformidad a la legislación vigente”¹¹. | perjuicio de la responsabilidad de terceros de conformidad a la legislación vigente”¹²

Es importante destacar que en este texto final de la norma referida se incluye al sujeto “tenedor” y se reemplaza la expresión “usado sin su conocimiento o autorización expresa o tácita” por la expresión “usado contra su voluntad” para referirse al caso en el cual el dueño del vehículo podría eximirse de la responsabilidad solidaria. Esta modificación resulta relevante para el estudio en curso, ya que si bien por la introducción de un nuevo sujeto, el “tenedor”, se podría creer que existió una extensión del ámbito de responsabilidad, lo cierto es que con la modificación de las expresiones “usado sin su conocimiento o autorización expresa o tácita” por la expresión “usado contra su voluntad” estimamos existe una clara limitación al ámbito en el cual el dueño del vehículo podría ser solidariamente responsable.

En efecto, desde una perspectiva jurídica, los conceptos “conocimiento” o “autorización expresa o tácita” son mucho más amplios que el concepto “voluntad” utilizado por la norma actual. En concreto, bajo el texto de la Ley N°19.945 el propietario del vehículo podría ser responsable por el solo hecho de conocer (noción, saber o noticia elemental de algo¹³) o autorizar ya sea expresa o tácitamente. En otras palabras, la severidad de la sanción en contra del dueño del vehículo se podría establecer solo con que éste tuviese noticia que un tercero utiliza su vehículo, o que teniendo conocimiento de tal hecho no se opusiera.

Por el contrario, bajo el imperio de la nueva norma, no bastaría que el dueño del vehículo meramente conociera del hecho que un tercero utiliza el vehículo, sino que deberá mediar su voluntad, su consentimiento, ante lo cual no bastará el mero silencio del dueño para constituirlo en responsable, sino que será necesaria una conducta concluyente que nos permita

¹¹ Ley N°19.495, artículo 1, número 35), letra a).

¹² Ley N°20.068, número 69), letra a).

¹³ Real Academia Española. (2019). [en línea] Diccionario de la lengua española. Disponible en: <https://dle.rae.es/?w=conocimiento> [consulta 04 de noviembre de 2019].

extraer la manifestación de voluntad¹⁴. Mas adelante nos detendremos sobre este punto en particular.

Ya habiendo realizado una exposición y análisis de la génesis y evolución de la norma estudiada en este trabajo, a continuación, nos referiremos a ciertas materias de derecho que resultan relevantes para establecer puntos de partida sobre los cuales se sustenta la tesis expuesta en este trabajo.

2.3. El consentimiento en la responsabilidad por daños causados con el vehículo

La norma es estudio establece que el conductor, el mero tenedor o el dueño del vehículo responderán solidariamente, a menos que se acredite que el vehículo fue utilizado en contra de la voluntad de estos últimos, siendo por tanto relevante el concepto de voluntad para este estudio.

Sobre este punto, la doctrina ha señalado que en nuestro Código Civil las voces consentimiento y voluntad son sinónimas¹⁵, definiendo entonces que “*consciente quien acepta quedar ligado por un acto jurídico, quien manifiesta su aquiescencia al contrato de que se trata*”¹⁶.

Siguiendo esta línea, y no existiendo normas especiales que regulen el consentimiento en esta materia, podemos manifestar entonces que el consentimiento debe reunir los mismos requisitos que en la regla general en derecho, esto es, que sea serio y que se exteriorice¹⁷. Asimismo, la manifestación de este consentimiento se puede realizar de forma expresa o tácita¹⁸. Finalmente, igualmente podemos entender que el silencio carece de eficacia como manifestación del consentimiento¹⁹.

¹⁴ Alessandri Rodríguez, Arturo. 2004. De los contratos. Santiago: Editorial Jurídica de Chile, pág. 73.

¹⁵ Alessandri Rodríguez, Arturo. 2004. De los contratos. Santiago: Editorial Jurídica de Chile, pág. 66.

¹⁶ Ibidem.

¹⁷ Ibidem, pág. 67.

¹⁸ Ibidem, pág. 73.

¹⁹ Ibidem, pág. 78 – 82.

Con lo anterior expuesto, podemos adelantar que en materia de uso de vehículos nos encontraremos principalmente en dos escenarios en lo que respecta al consentimiento, a saber, (i) un escenario en el que la voluntad del dueño del vehículo se encuentra claramente delimitada y expresada, como ocurre en el caso que medie un contrato escriturado, y (ii) otro escenario en el que la voluntad no se encuentra claramente delimitada, ya que el uso del vehículo por un tercero se ejecuta en virtud de la mera aquiescencia verbal del dueño.

Como ya adelantamos, en la industria del transporte, lo más común es que la voluntad del dueño del vehículo se encontrará claramente delimitada, ya que entre éste y el operario del vehículo existirá generalmente un contrato de trabajo, en el cual se detallan pormenorizadamente las obligaciones y prohibiciones del trabajador, tanto en el desempeño de sus funciones como en el uso del vehículo. Es precisamente el objetivo de este trabajo argumentar que el obrar del operario fuera de los límites de actuación definidos en el contrato respectivo, constituiría un uso contrario a la voluntad del dueño del vehículo, y, por tanto, no debería ser responsable solidariamente éste último.

Luego, en el escenario en el que no se encuentra claramente delimitada la voluntad del dueño del vehículo, por ejemplo, en el caso en que una persona le “presta” un vehículo a su amigo para realizar acciones indeterminadas por un periodo de tiempo, el dolo y la buena fe, como veremos, jugaran papeles determinantes para limitar la responsabilidad del dueño del vehículo. En este escenario, podemos adelantar, que resulta evidente desde la perspectiva de la buena fe, que al facilitar un vehículo a una tercera persona, esto se hace para que dicho vehículo sea utilizado para sus fines comunes, el transporte de personas o carga, sin embargo, cuando el tercero utiliza el vehículo como arma asesina, o con la finalidad de causar intencionalmente daño a otras personas, no se podría estimar que tal uso se encontraba contemplado dentro de aquellos a los cuales accedió el dueño del vehículo. La simple aquiescencia del dueño no se podría considerar como una especie de “cheque en blanco” en lo que respecta a la voluntad para los usos del vehículo, debiendo limitarse igualmente en este caso la responsabilidad del dueño. Esta hipótesis es una de aquellas que argumentaremos más adelante.

2.4. El dolo en la responsabilidad por daños causados con el vehículo

Otro concepto que resultará relevante al momento de exponer las hipótesis del presente trabajo dice relación con el dolo en materia de responsabilidad por daños causados con un vehículo. En concreto, debemos señalar que la Ley del Tránsito no establece normas especiales sobre el dolo, por lo que para estos efectos nos debemos remitir a la regulación general contenida en el Código Civil.

Siguiendo esta idea, y sin desconocer las múltiples facetas que el dolo puede tener, para estos efectos nos circunscribiremos a la definición que entrega el Código Civil en el inciso final de su artículo 44, esto es, “*intención positiva de inferir injuria a la persona o propiedad de otro*”.

Para tales efectos, veremos representado el dolo en la materia de la responsabilidad por daños causados con el vehículo, como el uso del vehículo mismo como un arma, ya sea para causar daños en la persona o propiedad de otro, o en casos extremos, pero no menos comunes, para causar la muerte a otro.

Precisamente este uso del vehículo como arma, como un instrumento para atacar a alguien²⁰, el cual disputaremos como contrario a la voluntad del dueño del vehículo, y por lo tanto, como una hipótesis para que este sujeto se vea eximido de responder solidariamente de los daños.

2.5. Particularidades del estatuto de responsabilidad del dueño del vehículo

En lo que respecta a las particularidades de la responsabilidad en el uso de vehículos motorizados, específicamente en lo que nos llama a analizar este trabajo, se ha

²⁰ Real Academia Española. (2019). [en línea] Diccionario de la lengua española. Disponible en: <https://dle.rae.es/?w=arma> [consulta 04 de noviembre de 2019].

señalado que existe un doble régimen, a saber, un régimen de responsabilidad por culpa del conductor, y un régimen de responsabilidad objetiva del dueño del vehículo.

En lo que respecta al conductor, la jurisprudencia de nuestros tribunales superiores de justicia ha manifestado que el régimen de responsabilidad de éste es por culpa:

“QUINTO: Que, en relación a la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito, nuestro derecho contempla un régimen general de responsabilidad por negligencia, que se apoya en un amplio conjunto de reglas del tránsito cuya inobservancia da lugar a múltiples hipótesis de culpa infraccional. Paralelamente se establecen obligaciones de garantía del propietario y tenedor del vehículo, que adquieren la forma de una responsabilidad vicaria, que tiene por antecedente la culpa del conductor, pero que, cumplida esa condición, es estricta respecto de la víctima de esa negligencia.

SEXTO: Que sobre la materia en estudio la doctrina sostiene que “la Ley del tránsito no modifica el régimen general de responsabilidad, sino que desarrolla deberes legales de cuidado más detalladamente, ampliando así el alcance de la culpa infraccional” (Enrique Barros Bourie, Tratado de Responsabilidad Extracontractual, Editorial Jurídica de Chile, junio 2014, página 719). Es así como la referida ley establece un conjunto de reglas de tránsito, de manera que la infracción de alguna de ellas tiene por efecto que el acto sea tenido por culpable sin necesidad de entrar en consideraciones adicionales, por lo que las circunstancias personales del autor en cuya virtud se produjo la infracción resultan irrelevantes. Ello no impide que el conductor pueda excusarse, invocando alguna causal de justificación, el caso fortuito o fuerza mayor.

En definitiva, la responsabilidad por accidentes del tránsito se funda principalmente en un conjunto de reglas de conducta establecidas en la propia Ley del Tránsito”²¹.

²¹ Corte Suprema, 14 de noviembre de 2017, Rol 19047-2017.

Luego, y como la propia sentencia recién citada indica, se ha señalado que la responsabilidad del dueño del vehículo sería objetiva, y la cual nacería para el propietario por el sólo hecho de ser dueño del vehículo con el cual se causaron los daños.

Sobre este punto debemos señalar que ambas responsabilidades, la del conductor y la del dueño del vehículo, se encuentran relacionadas, ya que la segunda se edifica en virtud de la primera²², esto es, de acreditarse la responsabilidad del conductor por culpa, se configura la responsabilidad del dueño del vehículo de forma vicaria.

Esta díada existente entre la responsabilidad del conductor y del dueño del vehículo tiene relevancia no tan sólo por cuestiones de fondo, sino que igualmente desde una perspectiva procesal, ya que, si por ejemplo, no fuese emplazado en juicio el conductor del vehículo que causó el daño, y sólo se dirigiera la demanda en contra del dueño del vehículo, esta podría no prosperar por no acreditarse en autos la responsabilidad del conductor. Podemos afirmar que este constituiría un caso de litis consorcio pasivo necesario.

Sin perjuicio de lo señalado anteriormente, algunos señalan que la responsabilidad del dueño del vehículo, en los términos expuestos, no constituye necesariamente un régimen objetivo, sino que más bien sería un esquema de responsabilidad por riesgo, ello al existir límites a la responsabilidad del dueño del vehículo, que son precisamente los que se estudian en este trabajo, esto es, que el vehículo fuese usado en contra de su voluntad²³.

Luego, en lo que respecta a causas de exoneración de responsabilidad, en el caso del conductor, este se podrá valer de todas las defensas y excepciones que el ordenamiento jurídico le otorga, como por ejemplo, el caso fortuito, la fuerza mayor, el hecho de la víctima, el hecho de un tercero, o la exposición imprudente de la víctima al daño (en este caso, no como causa de exoneración, pero como limitación o reducción de la responsabilidad). Sin embargo, la Ley del Tránsito contempla una serie de hipótesis en las cuales se presume la responsabilidad

²² Corral Talciani, Hernán. 2013. Lecciones de responsabilidad civil extracontractual. Santiago: Editorial Legalpublishing, pág. 260.

²³ Zelaya Etchegaray, Pedro. Responsabilidad civil del empresario en el uso de vehículos de transporte. Un estudio de la jurisprudencia chilena. En McKay Allende, Federico (edit.). Responsabilidad civil del empresario, Universidad de los Andes, Santiago, 1996. Pág. 119 y 120.

del conductor, contempladas en el artículo 167 y siguientes de la norma referida, por ejemplo, se presumirá la responsabilidad del conductor en los accidentes de tránsito si conduce el vehículo o si hace abandono del lugar del accidente. Estas presunciones son simplemente legales, por lo que procede prueba en contrario.

Finalmente, en el caso del dueño del vehículo, acreditada la culpa del conductor, la única causal de exoneración con la que cuenta es aquella objeto de este trabajo, esto es, el uso del vehículo en contra de su voluntad.

2.6. Estado de la discusión sobre la responsabilidad solidaria del dueño del vehículo en la jurisprudencia nacional

Como ya hemos adelantado con la jurisprudencia que se ha citado en este trabajo, la responsabilidad solidaria del dueño del vehículo nace a consecuencia de la responsabilidad que se le pueda imputar al conductor, esto como elemento particular de la díada que existe entre la responsabilidad del conductor con la del dueño del vehículo.

Por lo anterior, acreditándose que el conductor causó el daño y acreditándose el dominio sobre el vehículo, el dueño será igualmente responsable, de forma solidaria.

En estos términos lo han expresado nuestros tribunales superiores de justicia²⁴:

“Sexto: Que conforme a lo anterior, la responsabilidad que se imputa a Inversiones Alsacia S.A. corresponde a la prevista en el artículo 174 (antes 169) de la Ley N° 18.290, en tanto propietaria del bus causante de accidente que afectó al señor Carlos Omar Atur, es decir, se invoca como fuente de la obligación el régimen de responsabilidad especial del propietario y tenedor de vehículo por los daños ocasionados por la negligencia del conductor. Esta regla jurídica consagra una responsabilidad estricta en la medida que el legislador

²⁴ Entre otras en similares términos: Corte Suprema, 28 de marzo de 2018, Rol N°40014-2017; Corte Suprema, 29 de marzo de 2016, Rol N°6440-2016; Corte de Apelaciones de Talca, 13 de diciembre de 2019, Rol N°129-2019; Corte de Apelaciones de Santiago, 06 de noviembre de 2019, Rol N°1907-2018.

establece la obligación de garantía del dueño del vehículo y por ello, acreditado el hecho constitutivo de la infracción o descuido del chofer lo que se ha hecho en esta causa nace la responsabilidad del dueño del vehículo.

Dicho estatuto regula una hipótesis de responsabilidad por el hecho ajeno y al mismo tiempo reconoce una causa de exoneración, cual es, que el dueño pruebe que el vehículo fue usado contra su voluntad, la que no acontece en la especie. Es el legislador quien hace responsables, en calidad de solidarios, tanto al propietario como al conductor, por lo que acreditada la falta imputable al chofer del bus de propiedad de la demandada, nace para éste la obligación de resarcir civilmente el daño en los términos del artículo citado, es decir, por el riesgo creado, sin que la ley exija que la responsabilidad del chofer se acredite en sentencia previa, pues esta acción ha tenido por objeto, precisamente, establecer el cuasidelito civil, lo que así se hizo como consta de lo antes reflexionado”²⁵ (el destacado es nuestro).

Ahora, en lo que respecta a la causal de exoneración de responsabilidad del dueño del vehículo, según indicamos al referirnos a la historia de la Ley, con la entrada en vigencia de la ley 20.068, se modificó el tenor de la misma, pasando de ser “*a menos que este último acredite que el vehículo fue usado sin su conocimiento o autorización expresa o tácita*” a “*a menos que estos últimos acrediten que el vehículo fue usado contra su voluntad*”. Como indicamos, esta nueva forma en la cual se plasmó la causal de exoneración del dueño del vehículo, en el papel resulta más beneficioso para éste, lo que en teoría debió haber generado un cambio jurisprudencial en el tratamiento de estas materias, sin embargo, esto no ocurrió, manteniéndose el criterio que, solo exonera de responsabilidad al dueño del vehículo el hurto de uso²⁶.

Como ya hemos visto de la jurisprudencia citada anteriormente, la aplicación de la causal de exoneración de responsabilidad del dueño del vehículo ha sido aplicada de forma restrictiva por parte de nuestros tribunales de justicia, ello estimamos, como medida para

²⁵ Corte de Apelaciones de Santiago, 08 de agosto de 2019, Rol N°8993-2018.

²⁶ Zelaya Etchegaray, Pedro. Responsabilidad civil del empresario en el uso de vehículos de transporte. Un estudio de la jurisprudencia chilena. En McKay Allende, Federico (edit.). Responsabilidad civil del empresario, Universidad de los Andes, Santiago, 1996. Pág. 120 – 122.

proteger la garantía que ha establecido el legislador en favor de la víctima, al contar con dos patrimonios en los que hacer efectiva su pretensión, cuestión que materialmente resulta relevante cuando se discute esta materia en la industria del transporte, ya que generalmente la víctima tendrá mejores expectativas de ver satisfechas dichas pretensiones en el patrimonio de la empresa de transportes que en el patrimonio del conductor dependiente de aquella empresa.

En concreto, como indicamos, el análisis realizado por la jurisprudencia de esta causal de exoneración es restrictivo, limitándose el juez a constatar si en la respectiva causa se dio la hipótesis de un hurto de uso u otro ilícito que privara al dueño del vehículo de la tenencia o posesión sobre el mismo:

“Séptimo: Que, así las cosas, habiéndose acreditado por una parte, la responsabilidad infraccional de don Oscar Alejandro Domínguez, conductor del vehículo placa patente VL 4868-9, en los hechos ocurridos 14 de junio de 2011 y por otra la calidad de propietario del referido vehículo del demandado solidario Carlos Valdés Zepeda -así se desprende del respectivo certificado de inscripción y anotaciones vigentes acompañado por la parte actora- como también los daños ocasionados al vehículo placa patente única DCDC 80-8, -según facturas reseñadas en el considerando tercero-, asegurado por la Compañía demandante; la relación de causalidad entre el actuar negligente o culposo de Domínguez Domínguez, los perjuicios ocasionados y el pago por parte de esta Aseguradora de los costos relativos a la reparación del vehículo asegurado y no habiendo acreditado el demandado solidario Carlos Valdés Zepeda, que Domínguez Domínguez usó su vehículo en contra de su voluntad, es solidariamente responsable de los daños acreditados por lo que no cabe sino acceder a la demanda de autos en cuanto por ella se reclama del demandado solidario, el resarcimiento de los perjuicios causados con motivo del accidente, tal como se dispondrá en resolutive”²⁷ (el destacado es nuestro).

²⁷ Corte de Apelaciones de Antofagasta, 05 de septiembre de 2014, Rol N°375-2014.

Entonces, la situación jurisprudencial en lo que respecta a la causal de exoneración de responsabilidad del dueño del vehículo es la siguiente:

- i. Acreditado el dominio sobre el vehículo, y acreditada la responsabilidad del conductor, el dueño del vehículo deberá responder solidariamente.
- ii. Los tribunales de justicia han aplicado de forma restrictiva la causal de exoneración en estudio, velando de esta forma en evitar la indefensión de la víctima, instando por no diluir la garantía establecida por el legislador en favor de la víctima, traducida en la posibilidad de hacer efectivas sus pretensiones en el patrimonio del dueño del vehículo.
- iii. Por lo expuesto, en los hechos, la hipótesis más aceptada de “uso contra la voluntad” del dueño, es el hurto de uso, u otros ilícitos que priven al dueño del vehículo de la tenencia o posesión sobre el mismo.

Teniendo claro el panorama actual sobre la materia, expondremos nuestra propuesta para un nuevo tratamiento de la misma.

CAPITULO II: RAZONES PARA EXCLUIR LA RESPONSABILIDAD DEL DUEÑO DEL VEHÍCULO ANTE LOS DAÑOS CAUSADOS DOLOSAMENTE POR EL CONDUCTOR

Habiendo tratado previamente las materias que nos servirán de análisis para las hipótesis que se proponen en este trabajo para un análisis crítico de la norma en estudio, en el presente capítulo nos referiremos derechamente el objeto de estudio. Para ello expondremos razones de diversa índole que apoyan la hipótesis del trabajo, para luego entregar una respuesta a la forma en la que deberá responder el dueño del vehículo en estos casos, sintetizando finalmente nuestros hallazgos.

1. Propuesta para un nuevo tratamiento de la responsabilidad solidaria del dueño del vehículo

Como hemos adelantado a lo largo de este trabajo, instamos por una aplicación más extensiva de la causal de exoneración en estudio, ya que el actual tratamiento jurisprudencial sobre la materia, no refleja concretamente el tenor literal contemplado en la ley para liberar de responsabilidad al dueño del vehículo, esto es, que el vehículo fuese usado contra su voluntad.

Por lo anterior, estimamos que, en la práctica, para determinar si debe o no ser exonerado el dueño del vehículo, debe indagarse y someterse a prueba en las instancias judiciales respectivas el punto referente a “cual era la voluntad” del dueño del vehículo al momento de autorizar el uso del mismo al conductor que causó el accidente. De esta forma, acreditándose en juicio la extensión y límites de la voluntad del dueño del vehículo al autorizar el uso del mismo, se podrá determinar si el uso que en definitiva le dio el conductor al vehículo se encontraba dentro de estos límites, y constatándose que existió una extralimitación por parte del conductor, necesariamente deberá exonerarse al dueño del vehículo, por constituir esta una hipótesis de uso contra su voluntad.

Siguiendo esta línea, y manteniendo la aproximación práctica de este trabajo a la materia, en lo que respecta a determinar el contenido, alcance y límites de la voluntad del dueño

del vehículo al autorizar el uso del mismo al conductor, generalmente nos encontraremos en dos hipótesis, miradas desde una perspectiva de la prueba de las obligaciones, a saber:

- i. Aquella en donde la voluntad del dueño del vehículo se encuentra claramente delimitada, por haber otorgado su consentimiento para usar el vehículo mediante instrumento escriturado, por ejemplo, un contrato de trabajo.
- ii. Aquella en donde la voluntad del dueño del vehículo no se encuentra claramente delimitada, por haber otorgado su consentimiento para usar el vehículo mediante un acto meramente consensual, por ejemplo, un comodato precario.

Las dificultades en uno y otro caso estarán claramente dadas por cuestiones probatorias que deberán ser superadas por las partes interesadas en juicio.

Luego, y para determinar la procedencia de la exoneración, tendrán relevancia tres cuestiones esenciales, a saber, (i) que entenderemos por uso contra la voluntad; (ii) el dolo por parte del conductor al momento de causar el daño; y (iii) la buena fe al momento de autorizar el uso del vehículo, cuestiones sobre las cuales nos haremos cargo a continuación.

2. Razones semánticas para la exoneración del dueño del vehículo

Ya hemos adelantado en este trabajo algunos elementos que consideramos como puntos de partida para entender la expresión “contra su voluntad” contenida en la norma en estudio.

Sobre este punto, indicamos que la doctrina ha señalado que en nuestro Código Civil las voces consentimiento y voluntad son sinónimas²⁸, definiendo entonces que “*consciente quien acepta quedar ligado por un acto jurídico, quien manifiesta su aquiescencia al contrato de que se trata*”²⁹.

²⁸ Alessandri Rodríguez, Arturo. 2004. De los contratos. Santiago: Editorial Jurídica de Chile, pág. 66.

²⁹ Ibidem.

Siguiendo esta línea, y no existiendo normas especiales que regulen el consentimiento en esta materia, podemos manifestar entonces que el consentimiento debe reunir los mismos requisitos que en la regla general en derecho, esto es, que sea serio y que se exteriorice³⁰. Asimismo, la manifestación de este consentimiento se puede realizar de forma expresa o tácita³¹. Finalmente, igualmente podemos entender que el silencio carece de eficacia como manifestación del consentimiento³².

Luego, en el caso concreto de la autorización que entrega el dueño del vehículo a un tercero para que lo use, siendo este tercero el conductor, podemos afirmar que la naturaleza jurídica de aquel acto es la de un comodato o préstamo de uso, en los términos del artículo 2174 y siguientes del Código Civil, definido en aquel cuerpo legal como el “*contrato en que una de las partes entrega a la otra gratuitamente una especie, mueble o raíz, para que haga uso de ella, y con cargo de restituir la misma especie después de terminado el uso...*”³³.

En lo que a estipulaciones accesorias que las partes puedan incorporar al contrato de comodato, estas podrán ser más o menos solemnes, en el sentido que las partes podrán escriturar el contrato respectivo, estableciendo un catálogo de obligaciones, prohibiciones y modalidades para el uso del vehículo, o por el contrario, podrán no hacer mención de dichas estipulaciones, dejando sometida la ejecución del contrato a la buena fe de las partes. De esta forma nos encontramos en las dos hipótesis señaladas previamente, esto es, un caso en el que la voluntad del dueño se encuentra claramente delimitada (escriturada), y un caso en la que no está claramente delimitada (meramente consensual).

Por tanto, siguiendo el sentido natural y obvio de la norma en estudio, debemos entender como “contra la voluntad del dueño del vehículo” el uso dado por el conductor que se muestra completamente diferente o se encuentra al extremo opuesto de la voluntad del dueño, o el uso que está en total desacuerdo con dicha voluntad³⁴.

³⁰ Ibidem, pág. 67.

³¹ Ibidem, pág. 73.

³² Ibidem, pág. 78 – 82.

³³ Código Civil, artículo 2174, inciso primero.

³⁴ Real Academia Española. (2019). [en línea] Diccionario de la lengua española. Disponible en: <https://dle.rae.es/?w=contrario> [consulta 04 de noviembre de 2019].

Por ejemplo, si encontrándose escriturada la voluntad del dueño del vehículo en un contrato de trabajo, autorizando al conductor a usar el vehículo como transporte de carga, pero el conductor lo utiliza para el transporte de personas, causando daño a estas personas mientras realizaba el transporte, necesariamente se deberá exonerar al dueño del vehículo, por constituir esta una hipótesis de uso contra la voluntad del dueño.

Teniendo claro este concepto, debemos destacar desde ya la importancia que el juez establezca como punto a probar en juicio la voluntad del dueño del vehículo al momento de autorizar el uso por el tercero conductor, ya que acreditada claramente la voluntad del dueño del vehículo en juicio, y contrastada con el actuar del conductor, si se acredita en autos que el actuar de este último se desvió de los parámetros entregados por el dueño del vehículo o por la buena fe en virtud de la cual se deben ejecutar los contratos, necesariamente deberá exonerarse al dueño del vehículo, por constituir ello un uso en contra de su voluntad en los términos de la norma en estudio.

3. Análisis de la buena fe como razón de exoneración del dueño del vehículo

El dolo y la buena fe, instituciones que indiscutiblemente tiene ampliación en todo nuestro ordenamiento jurídico, deberán ser utilizadas por el juez como herramientas de ponderación al momento de evaluar la exoneración del dueño del vehículo, ya que como veremos, la autorización del uso del vehículo debe presumirse se realiza de buena fe, para usos conformes con el derecho, por lo que cualquier uso que el conductor le de al vehículo con la intención positiva de causar daños a terceros, necesariamente deberá ser considerado como un uso contra la voluntad del dueño, a menos que se acredite lo contrario.

Hablemos primero de la buena fe. En este caso, por existir un contrato entre dueño del vehículo y conductor autorizado para su uso, la ejecución de dicho contrato debe realizarse de buena fe en los términos del artículo 1546 del Código Civil, esto es, “con

honestidad y rectitud en su ejecución”³⁵. También es útil recordar que la buena fe se presume en general, en los términos del artículo 707 del Código Civil.

Tiene relevancia para estos efectos la buena fe, ya que si el conductor causa daños a terceros, intermediando dolo, necesariamente se deberá entender ese uso como contrario a la voluntad del dueño del vehículo, ya que, en virtud del principio de la buena fe, debemos presumir que el vehículo fue entregado al conductor para que este lo utilizara para su uso natural y obvio – el movilizarse o transportar personas o carga – y no para ser utilizado como un arma. Si se estimara este uso doloso como acorde con la voluntad del dueño del vehículo, necesariamente se estaría presumiendo la mala fe o el dolo por parte del dueño del vehículo, cuestión claramente contraria a texto expreso de nuestra legislación.

Ahora, en lo que respecta al dolo, ya adelantamos que para efectos de este trabajo nos circunscribiremos a la definición que entrega el Código Civil en el inciso final de su artículo 44, esto es, la “*intención positiva de inferir injuria a la persona o propiedad de otro*”, representado el dolo en esta materia, como el uso del vehículo mismo como un arma, ya sea para causar daños en la persona o propiedad de otro, o en casos extremos, para causar la muerte a otro.

Como adelantamos, la presunción de la buena fe y la presencia de dolo en el actuar del conductor, deben ser utilizados por el juez como herramientas para ponderar la causal de exoneración del dueño del vehículo, ya que presumiéndose que se autorizó el uso del vehículo de buena fe, para sus usos naturales y comunes, pero no obstante el conductor del vehículo, actuando con dolo, utilizó el vehículo como un arma, este uso necesariamente deberá estimarse como contrario a la voluntad del dueño del vehículo – a menos que se acredite en autos lo contrario – ya que de otra forma, necesariamente se estaría presumiendo la mala fe y el dolo de parte del dueño del vehículo, asumiendo que cuando autorizó el uso del vehículo, autorizó con ello cualquier forma de uso, sea lícita o ilícita, es decir, le atribuiríamos a esa autorización una especie de naturaleza de “cheque en blanco” en lo que a voluntad se refiere, riñendo claramente

³⁵ Corte de Apelaciones de Valparaíso, 30 de septiembre de 2019, Rol N°1958-2019.

ello con diversos principios de nuestro ordenamiento jurídico, como lo son la autonomía de la voluntad y la buena fe que hemos tratado en este acápite.

Desde ya, debemos aprovechar esta oportunidad para, a la luz de las consideraciones expuestas, referirnos sobre algunas particularidades y la importancia de las mismas en los casos en que la voluntad del dueño del vehículo no se encuentra claramente delimitada al momento de autorizar el uso del vehículo, como es el caso en el que se autoriza el uso de un vehículo en virtud de un comodato precario. Aquí tomarán una relevancia preponderante la buena fe y el dolo, ya que claramente será más complejo determinar los límites de la voluntad del dueño del vehículo al autorizar el uso del vehículo, pero necesariamente, como hemos visto, se deberá presumir que se autorizó el uso del vehículo sólo para sus fines naturales y comunes, y para fines lícitos, por lo que cualquier uso que escape a este esquema, necesariamente deberá ser considerado como un uso contrario a la voluntad del dueño del vehículo.

Por ejemplo, si el dueño del vehículo lo “presta” a un amigo para que este viaje a la playa, pero en cambio, el tercero conductor lo utiliza para realizar un “portonazo” y con motivo de ello causa daños a terceros usando el vehículo, necesariamente el dueño del vehículo deberá ser exonerado, ya que no tan solo el vehículo fue usado para un fin diverso al acordado, sino que además fue utilizado para un fin ilícito y no de aquellos que podamos considerar razonablemente como común o natural de un vehículo, por lo que necesariamente deberá considerarse tal uso como contrario a la voluntad del dueño del vehículo, y por tanto, procede su exoneración.

En virtud de las materias tratadas, se deberá presumir que, al momento de autorizar el uso del vehículo por un tercero, el dueño del vehículo lo hace de buena fe, para su uso natural y común, y para usos lícitos, por lo que cualquier uso ilícito ejecutado por el conductor, con dolo, necesariamente deberá ser considerado como un uso contrario a la voluntad del dueño – a menos que se acredite en autos lo contrario, por ejemplo, que el dueño del vehículo supiera al momento de autorizar su uso que el conductor lo utilizaría para cometer un ilícito – y por tanto, deberá exonerarse de responsabilidad al dueño del vehículo.

4. Razones prácticas para exonerar al dueño del vehículo

Según indicamos anteriormente, en general, y desde una perspectiva práctica, en lo que se refiere a la voluntad del dueño del vehículo al momento de autorizar el uso del mismo por un tercero, nos encontraremos en dos hipótesis, a saber: (i) aquella en donde la voluntad del dueño del vehículo se encuentra claramente delimitada, por haber otorgado su consentimiento para usar el vehículo mediante instrumento escriturado, por ejemplo, un contrato de trabajo; y (ii) aquella en donde la voluntad del dueño del vehículo no se encuentra claramente delimitada, por haber otorgado su consentimiento para usar el vehículo mediante un acto meramente consensual, por ejemplo, un comodato precario. En este acápite nos referiremos a algunas particularidades del primer caso, que permitirán una aplicación aún más extensiva de la causal de exoneración de responsabilidad para el dueño del vehículo.

Que la autorización del uso del vehículo conste por escrito, claramente que en términos probatorios otorga bastantes facilidades para acreditar la voluntad de las partes al momento de contratar, ya que, como ocurre comúnmente en la industria del transporte, los respectivos contratos contendrán una serie de estipulaciones referentes a obligaciones, prohibiciones y modalidades en las que está permitido el uso del vehículo, por lo que, cualquier uso fuera de esos parámetros, podríamos argumentar es un uso contrario a la voluntad del dueño del vehículo, y por tanto, procede su exoneración.

Por ejemplo, podría darse el caso en el que un trabajador, que se desempeña como chofer en una empresa transportista, le fue entregado por su empleador un camión para desempeñar sus funciones, y en el respectivo contrato de trabajo se establecen determinadas obligaciones y prohibiciones, como podría ser usar el vehículo sólo para fines de trabajo de la empresa, utilizar el vehículo solo en horario de trabajo, y devolver el vehículo todos los días al término de la jornada. Si el chofer causara daños a terceros usando el vehículo, en contravención a estas estipulaciones, por ejemplo, utilizando el camión para fines personales y fuera de su jornada de trabajo, podríamos argumentar que ello constituye un uso contra de la voluntad del dueño del vehículo, y por tanto merece la exoneración de éste. Con todo, y siendo aún más

concretos, estimamos como un elemento necesario para proceder con la exoneración del dueño del vehículo en este ejemplo, que adicionalmente el empleador deberá sancionar al trabajador con el despido de conformidad a lo establecido en el artículo 160 N°7 del Código del Trabajo, ya que si se diera el escenario en el cual el empleador dueño del vehículo pretende exonerarse de su responsabilidad por haber actuado el conductor trabajador en incumplimiento del contrato de trabajo, y no mediara despido, nos encontraríamos en lo que en jurisprudencia laboral se denomina como “perdón de la causal”, entendido como el perdón por parte del empleador de un hecho constitutivo de causal de despido por su inactividad por un periodo determinado de tiempo³⁶. Esto tiene relevancia desde la perspectiva de los principios de la lógica, en particular el principio de no contradicción, ya que por una parte el empleador dueño del vehículo estaría repudiando el actuar del trabajador conductor del vehículo al solicitar la exoneración de responsabilidad por uso contra su voluntad, pero por otra parte, el empleador dueño del vehículo ratificaría el actuar del conductor trabajador al no desvincularlo, circunstancias claramente contradictorias.

Este tipo de alegaciones se han formulado ante nuestros tribunales de justicia, pero mientras se encontraba en vigencia el texto del artículo 174 de la Ley del Tránsito en su versión proporcionada por la ley 19.945, sin que se lograra éxito, tal y como lo analiza detalladamente Pedro Zelaya Etchegaray en su obra “*Responsabilidad civil del empresario en el uso de vehículos de transporte. Un estudio de la jurisprudencia chilena*”, analizando en ella casos en los que se alegaba, por ejemplo, no restituir el vehículo en el lugar, día y hora señalada, o el escaso valor liberatorio de las prohibiciones impuestas por el empresario en relación con el uso del vehículo. Sin perjuicio de lo anterior, estimamos que el escenario actual, bajo el imperio del texto de la ley 20.086, en donde ya no se habla de “*usado sin su conocimiento o autorización expresa o tácita*” sino que de “*usado contra su voluntad*”, el mérito de tales alegaciones debería ser distinto y más efectivo, ya que no sólo basta con “conocer que alguien usa el vehículo”, sino que derechamente se debe consentir en ello, conceptos que como analizamos, son diversos, y que en este último caso, otorgan mayores garantías y posibilidades de exoneración al dueño del vehículo.

³⁶ Corte de Apelaciones de Valparaíso, 20 de junio de 2019, Rol N°354-2019

Como hemos expuesto en reiteradas oportunidades, para el éxito de las alegaciones descritas, resulta imperioso que sea un punto de prueba en la instancia respectiva, el hecho de determinar la voluntad del dueño del vehículo al momento de autorizar su uso, cuestión que será mucho más fácil y concreta de lograr si media un instrumento escriturado.

Con todo, siempre debemos tener presente las consideraciones realizadas en cuanto a la buena fe y al dolo en estos casos, ya que, naturalmente, en lo que se refiere a la industria del transporte, ya sea de carga o de pasajeros, es claro que la voluntad de la empresa al momento de autorizar el uso de un vehículo, es para tales fines, para realizar el transporte de carga o de pasajeros, no resultando razonable que dentro de los usos que autoriza la empresa se encuentran aquellos ilícitos, o el uso del vehículo como un arma asesina, por ejemplo.

5. Forma en la que deberá responder el dueño del vehículo

Analizadas las propuestas, premisas y fundamentos del presente trabajo en los acápites anteriores, y considerando entontes estos usos como contrarios a la voluntad del dueño del vehículo, debemos responder a la interrogante de ¿cómo responde el dueño del vehículo de los daños causados a un tercero por un uso del vehículo contra su voluntad? Para esta interrogante tenemos dos respuestas, una de conformidad al tenor actual de la norma estudiada, y otra respuesta que necesariamente requiere modificación de la legislación.

La primera respuesta, al tenor de la legislación actual, es que de acogerse nuestra tesis sobre usos contra la voluntad del dueño del vehículo, este no debería responder de forma alguna del daño causado con el vehículo, quedando indemne ante el siniestro, ya que la norma en estudio no contempla otras fórmulas además de la solidaridad, por ejemplo, la subsidiariedad, por lo que necesariamente debemos entender que, si se acredita el uso del vehículo contra su voluntad, no responde del daño.

Desde ya debemos hacer presente que estamos conscientes que esta respuesta no es ideal, ya que la misma puede significar indefensión y menoscabo para la víctima, al dejarla desprovista de una garantía que le entrega el legislador para buscar la reparación de los daños

sufridos, indefensión que en concreto es manifiesta en los casos en los que el daño los causa un dependiente de una empresa de transportes, ya que razonablemente podemos inferir que el conductor que causó el daño no tendrá un patrimonio lo suficientemente amplio o líquido para responder de los daños causados, características que si tendría eventualmente el patrimonio de la empresa. Con todo, estas deficiencias en la respuesta las tratamos de subsanar en nuestra segunda propuesta.

Ahora bien, la segunda respuesta que presentamos tiene dos modalidades, a saber, (i) que el dueño del vehículo responda solidariamente de los daños causados por el uso del vehículo contra su voluntad, pero con la facultad expresa de repetir contra el conductor por el total del crédito pagado; o (ii) que el dueño del vehículo responda subsidiariamente de los daños causados por el uso del vehículo contra su voluntad, igualmente con la facultad expresa de repetir contra el conductor del vehículo por el total del crédito pagado.

La primera modalidad, esto es, responsabilidad solidaria del dueño del vehículo con derecho a repetir contra el conductor por el total de la deuda, mantiene las garantías que el legislador establece para la víctima, ya que esta cuenta con dos patrimonios para hacer valer sus pretensiones, y asimismo le permite al dueño del vehículo recuperar total o parcialmente lo pagado por a título de responsabilidad solidaria. Si bien esta solución mantiene las garantías para la víctima, no mejora la posición del dueño del vehículo, ya que si bien tiene la posibilidad de repetir, en los hechos, se traslada el riesgo de la indefensión tratado en el párrafo anterior desde la víctima hacia el dueño del vehículo, ya que nada asegura que al repetir contra el conductor este tenga un patrimonio suficiente para responder por los daños, debiendo asumir igualmente en definitiva el costo del daño causado contra su voluntad.

Un punto adicional que podríamos incorporar a esta primera modalidad, y que reduciría el riesgo de indefensión de la víctima sin trasladar ese riesgo totalmente al dueño del vehículo, es establecer que los perjuicios causados en esta casuística sean imputados al seguro obligatorio de accidentes personales (SOAP), estableciéndose de esta forma que la aseguradora no pudiese negarse a pagar el seguro bajo estas condiciones, quedando facultada la aseguradora para repetir de los montos pagados, en los mismos términos que podría el dueño del vehículo,

bajo la figura de la subrogación legal contemplada en el artículo 534 del Código de Comercio, asumiendo finalmente el riesgo la aseguradora, manteniendo las garantías para la víctima, y liberando al dueño del vehículo de las consecuencias directas de soportar en su patrimonio las indemnizaciones, con la incertidumbre del recupero de dichos montos. Adicionalmente, podemos agregar como medida mitigadora de riesgos, que la empresa aseguradora, como es usual en estas materias, podría tomar un contrato de reaseguro respecto del seguro obligatorio de accidentes personales, reduciendo de esta forma los riesgos que asume en su patrimonio, y a su vez trasladando parte de esos riesgos al dueño del vehículo, mediante el costo de la prima. Con todos estos elementos, estimamos existe un razonable equilibrio entre garantías y riesgos para las partes involucradas, que reducen adecuadamente las posibilidades de indefensión.

La segunda modalidad, esto es, responsabilidad subsidiaria del dueño del vehículo con derecho a repetir contra el conductor por el total de la deuda, igualmente mantiene las garantías en favor de la víctima, pero otorga más beneficios al dueño del vehículo, pues requiere que la víctima agote todas las vías previas para perseguir el cobro directamente contra el conductor, y una vez fracasados sus intentos contra este, podría dirigirse directamente contra el dueño del vehículo. A esta modalidad igualmente podemos incorporar el punto adicional de imputar la indemnización necesariamente al SOAP y resguardar los intereses de la aseguradora con un contrato de reaseguro. Con todo, esta opción igualmente expone adicionalmente a la víctima a indefensión, ya que necesariamente deberá incurrir en gastos y esfuerzos para perseguir su crédito contra el conductor, y una vez fracasados estos, recién podría dirigirse contra un deudor más solvente como sería eventualmente el caso del dueño del vehículo.

Al tenor de lo expuesto, y sin perjuicio que desde una perspectiva jurídica en el estado actual de la legislación, el dueño del vehículo debería verse indemne en la casuística tratada en este trabajo, estimamos que la mejor respuesta a esta problemática es la modalidad referida en segundo lugar, esto es, solidaridad del dueño del vehículo, con facultad de repetir por el total en contra del conductor, siendo siempre imputable la indemnización en este caso al SOAP, dividiéndose los riesgos entre dueño del vehículo y aseguradora, limitando a su vez los riesgos de esta última mediante un contrato de reaseguro. De esta forma, estimamos se equilibran de buena forma los riesgos y garantías para evitar indefensión.

6. Análisis de un caso de estudio

Al tenor de las consideraciones y soluciones propuestas anteriormente, estimamos ilustrativo exponer el caso que inspiró el presente trabajo, en el que precisamente se dan muchas de las consideraciones de hecho y de derecho que se han expuesto.

En concreto, la causa de estudio corresponde a una demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual, conocida en juicio sumario por el Octavo Juzgado Civil de Santiago, en los autos Rol C-23.722-2014, caratulados “Luengo y otros con Serrano y otra”.

Mediante la acción se busca la reparación de los perjuicios sufridos por los demandantes, como víctimas por rebote, con motivo de un accidente de tránsito, los demandados son el conductor, y la empresa dueña del vehículo. El vehículo en cuestión es un bus de locomoción colectiva del “Transantiago”. Se hace presente que la demanda fue conocida en juicio sumario, por haberse determinado previamente la responsabilidad del conductor en sede penal.

En cuanto a los hechos, los demandantes, padres y hermanos de la víctima respectiva, indican que la víctima, un niño de 12 años de edad al momento del accidente, de siglas E.A., el día 31 de agosto de 2012 se habría encontrado jugando en la calle con unos amigos, cuando a eso de las 18:50 horas el niño E.A. fue atropellado por un bus del “Transantiago”, lo que le provocó la muerte en el lugar.

Agregan que al conocer de los hechos en sede penal, el Quinto Tribunal de Juicio Oral en Lo Penal de Santiago, condenó al conductor por la comisión del delito de homicidio simple, al estimarse que actuó con dolo al momento de atropellar al niño E.A.

En lo que respecta a la defensa del conductor, esta solicita el rechazo de la demanda, o en subsidio, la rebaja sustancial de las indemnizaciones solicitadas, alegando la

exposición imprudente de la víctima al daño. En los hechos, expone la defensa del conductor que el día de los hechos, al llegar a un paradero cercano al lugar donde ocurrieron los hechos, el niño E.A., junto a otros jóvenes de edades similares, rodearon el bus respectivo, y que mientras lo hacían golpeaban y realizaban rayados al vehículo, ejecutando una práctica denominada “tag”, en donde los jóvenes plasmaban firmas de su diseño en la carrocería del bus. Es este escenario, indica la defensa que los jóvenes comenzaron a insultar y agredir al chofer quien les habría indicado que dejaran de rayar el vehículo, ante lo cual, para huir del lugar, habría dado marcha al bus, lo cual causó el atropello y muerte del niño E.A. Cabe destacar que, en la sentencia penal, es este hecho al cual se le atribuye la comisión dolosa, ya que se acreditó en el proceso penal que el chofer no sólo inició la marcha del bus, sino que según declaraciones de testigos y del chofer “le echó la máquina encima” a los niños, con la intención de atropellarlos.

En lo que respecta a la empresa duela del vehículo, entre otras defensas, alegaciones y excepciones, precisamente opone la exoneración de responsabilidad por uso del vehículo en contra de su voluntad, como se ha expuesto en este trabajo, ello en los siguientes términos:

“A continuación alega la eximente contemplada en el artículo 169 de la Ley 18.290, sobre Tránsito, que dice relación con la responsabilidad que tendría Express de Santiago Uno S.A, por ser propietaria del Bus placa patente única WA-8544. Así el demandante señala que según el artículo 170 y el inciso 2 del artículo 174, ambos de la ley de tránsito, no faculta a la contraria para dirigirse en contra de su representada, tanto en un juicio sumario como ordinario de indemnización de perjuicio. Expresa, que sin perjuicio de lo anterior, la extensión de responsabilidad establecida en el artículo 169 de la ley 18.290, establece que hay responsabilidad solidaria del propietario o mero tenedor del vehículo objeto del accidente, a menos que éstos acrediten que el automóvil fue usado contra su voluntad.

En este sentido, la voluntad de su representado tiene por objeto satisfacer una necesidad pública de traslado y movilización, a través de la figura de la

concesión, ejerciendo de manera subsidiaria un acto propio del Estado. Así, esta voluntad es contraria a los actos delictuales ejecutados por el operario del Bus, don Cristian Serrano, quien dolosamente, y en contra de todo mandato contractual y de conducta, emanado por Express de Santiago Uno S.A, utilizó el bus que conducía, como un instrumento para la comisión voluntaria y doloso del delito de homicidio simple en la persona de E.A.

Hace énfasis, en que la voluntad de su representada es otorgar un servicio público de movilización, sin embargo, dicha actividad hace que Express de Santiago Uno S.A, pueda estar expuesta al actuar negligente o culpable de sus trabajadores, por los riesgos propios del servicio. Sin embargo, dicha conducta delictual se aleja de sus operadores, al contrario de don Cristian Serrano, quien cometió un delito vulnerando la vida como bien jurídico primordial, ya que en contra de la voluntad de su representada utilizó como instrumento para infringir daño a un tercero, uno de los buses de la propiedad de Express de Santiago Uno S.A.

En este sentido, la conducta delictual de don Cristian Serrano, no puede ser entendida como la voluntad de su representada, por lo que, de acuerdo al artículo 169 de la ley 18.290, el vehículo fue usado contra la voluntad de ésta, eximiéndola de toda responsabilidad que se le pretenda imputar³⁷.

En lo que respecta al fallo, lamentablemente la sentencia de primera instancia no se hace cargo de la defensa opuesta por la empresa transportista, limitándose a señalar sobre la responsabilidad solidaria lo siguiente:

“VIGÉSIMO QUINTO: Que si bien en la especie existe una sentencia penal condenatoria en contra del conductor del bus causante del accidente, y por ende, la responsabilidad civil del dueño del bus en cuestión no pudo ser objeto de dicho fallo, en esta sede civil, sí puede ser perseguida de conformidad al artículo 169 de la Ley de Tránsito en su calidad de responsable solidario, por lo que de acuerdo al artículo 1514 del Código Civil, el acreedor podrá dirigirse en contra

³⁷ Octavo Juzgado Civil de Santiago, 06 de marzo de 2016, Rol C-23722-2014.

*de todos los deudores solidarios conjuntamente, o contra cualquiera de ellos a su arbitrio*³⁸.

Finalmente, la sentencia de primera instancia acogió parcialmente la demanda, condenando solidariamente al conductor y a la empresa dueña del vehículo al pago de indemnizaciones de perjuicios sólo respecto de los padres de la víctima.

En contra de la sentencia de primera instancia, la empresa dueña del vehículo recurrió de casación en la forma y de apelación, mientras que los demandantes y el chofer demandado sólo recurrieron de apelación.

Conociendo de estos recursos, la Corte de Apelaciones de Santiago acogió parcialmente el recurso deducido por la empresa dueña del vehículo, estableciendo que por tratarse de un ilícito cometido con dolo, no resultan aplicables las normas de la ley de tránsito:

“SEPTIMO: Que, ahora bien, se advierte de la contestación de la demanda, que la empresa, del giro transporte de pasajeros, alegó a su favor la eximente de responsabilidad prevista en el artículo 169 inciso segundo de la Ley de Tránsito, argumentando que el vehículo fue usado contra su voluntad, entendiéndose por tal que el conductor del bus lo utilizó como instrumento para la comisión voluntaria y dolosa del delito de homicidio simple en la persona del menor E. A.; hecho ajeno a la atención destinada a satisfacer una necesidad pública, esto es, el servicio de pasajeros para lo cual fue contratado quien conducía el bus de la locomoción colectiva el día del hecho que lamentablemente costó la vida a una persona. Esta alegación cabe rechazarla puesto que su fundamento no se apega a la norma invocada. En efecto, dicha disposición señala: “El conductor, el propietario del vehículo y el tenedor del mismo a cualquier título, a menos que estos últimos acrediten que el vehículo fue usado contra su voluntad, son solidariamente responsables de los daños o perjuicios que se ocasionen con su uso, sin perjuicio de la responsabilidad de terceros de conformidad a la

³⁸ Ibidem.

legislación vigente”. No basta con alegar la excusa. Es necesario probar que el uso del vehículo fue contra la voluntad del propietario mediante hechos concretos. Y ello no ha ocurrido en la especie.

OCTAVO: Que cabe precisar que se imputa a la empresa responsabilidad en tanto propietaria del bus causante del atropello del menor fallecido, es decir, se invoca como fuente de la obligación el régimen de responsabilidad especial del propietario por los daños ocasionados por la negligencia del conductor.

NOVENO: Que en el caso, no se está frente a un actuar negligente del conductor, sino doloso, condenado por homicidio simple, conducta que no puede aplicarse por extensión al propietario del medio de transporte en cuestión. Es así que en el caso no puede acudirse a las normas de la Ley de Tránsito, para hacer extensiva la responsabilidad en los daños a terceros y en particular al dueño del vehículo ya que el ámbito de control o esfera de protección del mismo no le era exigible. En ningún caso, la conducta desplegada, pudo ser controlada o prevista por él”³⁹ (el destacado es nuestro).

En mérito de lo resuelto, la Corte de Apelaciones revocó parcialmente la sentencia, sólo en cuanto rechazó la demanda en contra de la empresa dueña del vehículo, ya que, al haberse causado el daño mediante una acción dolosa, no resultaría aplicable la ley del tránsito, y en consecuencia, la demandante debió acreditar la concurrencia de todos los elementos de la responsabilidad extracontractual en contra de la empresa de transportes, cuestión que no hizo.

Sobre este respecto, debemos desde ya comentar que el análisis realizado por la Corte de Apelaciones en este punto es curioso, sin embargo, debemos desde ya reprochar que no se manifiesta concretamente el fundamento de la exclusión de aplicación de la ley de tránsito a la materia de autos por el sólo hecho de tratarse de un ilícito cometido con dolo. Es razonable no hacer extensivo el reproche de la comisión de un acto doloso al dueño del vehículo, lo cual compartimos a lo largo de este trabajo, pero no ilustra la sentencia porque debería sustraerse de la controversia la aplicación de la ley de tránsito.

³⁹ Corte de Apelaciones de Santiago, 07 de septiembre de 2017, Rol N°5488-2016.

Finalmente, contra la sentencia de segunda instancia, sólo recurrió la parte demandante de casación en el fondo.

La Corte Suprema, conociendo del recurso de casación en el fondo, resolvió acogerlo, revocando la sentencia de segunda instancia, determinando condenar solidariamente a ambas demandadas, y concediendo igualmente indemnizaciones a los hermanos demandantes de la víctima, respecto de quienes se había rechazado la demanda tanto en primera como en segunda instancia.

El tribunal de casación precisamente hace énfasis en el curioso análisis que realiza la Corte de Apelaciones de Santiago en lo que respecta a la exclusión de aplicación de la ley del tránsito ante la comisión de un ilícito con dolo, desestimando este análisis en los siguientes términos:

“3°) Que la sentencia de segunda instancia, en lo que atañe a la primera cuestión, razona que la sentencia penal recaída sobre el mismo hecho fundante condenó a título de homicidio al conductor del bus del que es propietaria la demandada y que, en consecuencia, ello impediría la aplicación del estatuto legal de la Ley N°18.290, ley del tránsito, porque en este caso no correspondería hacer extensión de la responsabilidad a terceros y en particular al dueño del vehículo ya que el ámbito de control o esfera de protección del mismo no le era exigible. La misma sentencia había desestimado la excepción del tercero civilmente responsable basada en el artículo 169 de Decreto con Fuerza de Ley N° 1 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por no haberse probado por el demandado que el vehículo hubiera sido usado contra la voluntad del propietario. Como se advierte, la sentencia impugnada primero hace aplicación de la ley que luego descarta, al señalar ‘Esta alegación cabe rechazarla....’, argumentando enseguida que debió acreditarse que el uso del vehículo fue contra la voluntad del propietario mediante hechos concretos y que ello no ha ocurrido en la especie (Considerando Séptimo); y a renglón seguido

estima inaplicable dicho estatuto jurídico, porque no tendría cabida si el conductor comete un resultado ilícito doloso. Más allá de esta consideración, como ha sentenciado esta Corte Suprema, la responsabilidad que estatuye la Ley N°18.290 es una garantía a favor de la víctima surgida a condición de que el conductor del vehículo haya incurrido en un ilícito civil (Sentencia de 9 de febrero de 2015, del ingreso rol N°15.287-2014). Es decir, trátase de un hecho culpable, doloso o culposo del conductor del vehículo con el que se causa el daño antijurídico, la responsabilidad establecida en el artículo 169 de dicha ley, tiene plena aplicación. Lo anterior, se desprende de las normas comunes de la responsabilidad extracontractual regulada en los artículos 2314 y siguiente del Código Civil, y del que forma parte la norma especial a que venimos haciendo mención. No se debe olvidar lo que implica la culpa in contrahendo del tercero que elige en su momento a quien resulta ser el agente comisivo, como asimismo la culpa in vigilando, porque frente al tercero a esa relación, existe responsabilidad por el hecho ajeno, lo que en el caso de la ley del tránsito, dado el peligro que encierra, la circulación vial y la conducción vehicular, tornase en una responsabilidad vicaria. Por otro lado, a los efectos de la cosa juzgada de lo penal en lo civil, lo que no se puede poner en duda es el hecho juzgado en la sentencia del juicio penal, lo que no ha sido discutido en autos. Y como se ha dejado dicho, la calificación del hecho como delito penal no empece a la aplicación de la Ley N° 18.290, porque el ilícito civil se concreta sea por el actuar con dolo o con culpa, indistintamente, a lo que cabe agregar que es diferente el concepto de dolo penal del de dolo civil, dada la distinta estructura de la culpabilidad en ambas materias”⁴⁰ (el destacado es nuestro).

Como comentarios a la sentencia de casación, si bien compartimos el análisis que se realiza respecto del curioso razonamiento de la Corte de Apelaciones en lo que respecta a la exclusión de aplicación de la ley de tránsito ante ilícitos cometidos con dolo, no compartimos la desestimación de la causal de exoneración por uso del vehículo en contra de la voluntad del dueño. Como se lee de la cita jurisprudencial anterior, la Corte Suprema sustenta la condena del

⁴⁰ Corte Suprema, 09 de octubre de 2019, Rol N°42449-2017 (sentencia de casación).

dueño del vehículo en las instituciones de la culpa *in contrahendo* y culpa *in vigilando*, consideración que creemos puede ser refutada, en el caso en concreto, aludiendo principalmente a la previsibilidad de las circunstancias del caso.

En específico, la sentencia de la Corte Suprema atribuye responsabilidad del hecho doloso a la empresa dueña del vehículo por haber fallado al elegir al conductor y por haber fallado en la supervisión del mismo, ambas circunstancias que estimamos no son enteramente aplicables al caso, ya que como hemos visto, el ilícito cometido por el conductor derechamente era imprevisible e irresistible para la empresa de transportes.

Respecto de ambas imputaciones que formula la Corte Suprema, estimamos que el dolo como elemento en la responsabilidad, interrumpe cualquier nexo causal que pudiese existir entre el actuar de la empresa y el actuar del conductor. Luego, tampoco parece razonable imputar responsabilidad a la empresa dueña del vehículo por la comisión de un ilícito doloso, ya que precisamente las instituciones de la culpa *in contrahendo* e *in vigilando*, las podemos asociar derechamente en la diligencia que despliega el operario en sus actuaciones, y el deber de la empresa en este caso de velar por la competencia del operario al momento de ser contratado y de vigilar que desarrolle sus labores con diligencia a lo largo de la relación contractual laboral que las une. Sin embargo, esta vigilancia y análisis de competencias sólo puede razonablemente tener como límite el actuar con culpa del operario, pero no en el actuar doloso del mismo, ya que por nacer dicho actuar de la voluntad misma del individuo, no se puede esperar que un tercero, en este caso al empresa, pueda tener control sobre dicha voluntad, más aún en un escenario en donde no existe supervigilancia constante del operario, ya que éste circulaba por la ciudad en el vehículo proporcionado por la empresa, sin que ésta última pueda, de forma constante y permanente, vigilar cada acto o decisión tomada por el operario.

Lamentablemente, de los hechos referidos, las sentencias en el caso en concreto no realizan un detallado análisis de las defensas opuestas por la empresa dueña del vehículo al tenor de lo que hemos estudiado en este trabajo, sin embargo, con los fallos citados podemos confirmar parte de los hallazgos establecidos en este trabajo, como son la aplicación restrictiva

de la causal de exoneración en beneficio de las garantías que ha establecido el legislador en favor de la víctima.

7. Excurso: Particularidades sobre los vehículos fiscales y vehículos de emergencia

A lo largo de este trabajo hemos hablado sobre la responsabilidad del dueño del vehículo, así como también hemos expuesto formas para distribuir los riesgos entre los interesados ante un accidente de tránsito, todo ello evitando causar indefensión en las víctimas. Desde esta perspectiva, estimamos necesario dedicar algunas palabras a las particularidades que reviste esta materia tratándose de vehículos fiscales y vehículos de emergencia, que precisamente cuentan con regulaciones especiales sobre esta materia.

En primer lugar, en lo que respecta a los vehículos de emergencia, la ley de tránsito, en su artículo 2, numeral 47), los define como aquellos pertenecientes a Carabineros de Chile e Investigaciones, al Cuerpo de Bomberos, a las brigadas forestales de la Corporación Nacional Forestal, a las Fuerzas Armadas y las ambulancias de las instituciones fiscales o de los establecimientos particulares que tengan el respectivo permiso otorgado por la autoridad competente. En cuanto a su regulación, estos vehículos cuentan con diversas garantías, por ejemplo, siendo los únicos tipos de vehículos que pueden contar con elementos sonoros y luminosos para anunciar su paso.

Asimismo, el resto de los vehículos regulados por la ley de tránsito deben cumplir determinados deberes respecto de los vehículos de emergencia, según lo disponen los artículos 142 y 143 de la ley referida, que precisamente se refieren a otorgar preferencia a dichos vehículos.

Estas regulaciones tienen relevancia para efectos de este trabajo, ya que, en determinadas circunstancias, y casi desde una perspectiva anecdótica, la circulación de estos vehículos de emergencia crean riesgos mayores a los previstos por la ley, ya que por sus labores de emergencia, requieren de desplazamiento rápido, e incluso en ocasiones, haciendo caso omiso a otras normas de tránsito, como por ejemplo, circular en contra del sentido normal del

tránsito, todas conductas riesgosas pero toleradas en vista de los bienes jurídicos en juego. Estas circunstancias pueden dar cabida a casos particularmente complejos para determinar las responsabilidades ante accidentes de tránsito, ya sea por el actuar del conductor o de la responsabilidad del dueño del vehículo. Un caso que particularmente llama la atención, acaecido precisamente en este contexto, es el de una colisión entre un carro de bomberos del Cuerpo de Bomberos Metropolitano Sur con un helicóptero de Carabineros de Chile, controversia que a la época de este trabajo recién se encuentra iniciada en la jurisdicción de Santiago⁴¹.

En lo que respecta a los vehículos fiscales, las particularidades que presenta la legislación sobre estos, y que tienen relevancia para el presente trabajo, dicen relación con determinadas prohibiciones a las que se encuentran sometidas dichos vehículos, así como también de la facultad con la que cuenta el Fisco de repetir contra los funcionarios públicos que, en uso de estos bienes fiscales, causen daño al patrimonio fiscal.

El uso de los vehículos fiscales se encuentra regulado en el Decreto Ley N°799 de 06 de diciembre de 1974 del Ministerio del Interior. Dentro de las regulaciones particulares de esta norma, estos vehículos cuentan con prohibición de circulación en días sábados en la tarde, domingos y festivos. Así, también solo determinadas personas podrán utilizarlos y valerse de ellos, y existe obligación de guardar dichos vehículos al término de la jornada diaria de trabajo, en los recintos que para dichos efectos determine la autoridad. Estas particularidades tienen especial relevancia respecto de lo que hemos tratado previamente, ya que nos podemos preguntar ¿Qué ocurre si el funcionario fiscal causa perjuicios a terceros usando el vehículo en contravención de estas disposiciones? ¿podría esta considerarse como una hipótesis de uso contra la voluntad del dueño del vehículo, en este caso el Fisco? No vemos inconveniente para hacer extensivas estas hipótesis al caso de los vehículos fiscales si se utilizan en contravención a estas regulaciones particulares.

⁴¹ “Tras choque entre carro y helicóptero: Bomberos es demandado por más de \$3.500 millones”. (06 de diciembre de 2018). 24 Horas. Recuperado de <https://www.24horas.cl/nacional/tras-choque-entre-carro-y-helicoptero-bomberos-es-demandado-por-mas-de-3500-millones-2916915>.

En lo que respecta a los daños, los vehículos fiscales también tienen particularidades, ya que el Fisco puede repetir en contra de los funcionarios, materia que generalmente se trata a través del juicio de cuentas.

Al respecto, podemos citar la siguiente sentencia de juicio de cuentas, en lo pertinente, que ilustra la particularidad citada:

“10° Que en este sentido, en relación con la responsabilidad civil demandada en el juicio de cuentas de la especie, debe tenerse presente que el artículo 2314 del Código Civil dispone que el que ha cometido un delito o cuasidelito que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización. En este mismo orden de consideraciones, se debe tener presente que en razón de lo preceptuado por los artículos 60 y 61 de la ley N° 10.336, todo funcionario público debe adoptar las medidas de cuidado y resguardo necesarias respecto de los bienes que el Fisco le entrega para el cumplimiento de su función pública. En efecto, las disposiciones citadas establecen que todo funcionario cuyas atribuciones permitan o exijan la tenencia, uso, custodia o administración de fondos o bienes públicos, será responsable de las pérdidas o deterioros que en éstos se produzca, imputables a su culpa o negligencia;

11° Que en relación con las normas citadas, es dable expresar que la responsabilidad civil exigible por la vía del juicio de cuentas reconoce como elementos fundantes los siguientes: 1. El daño cometido sobre el patrimonio público; 2. La existencia de una acción u omisión imputable a culpa o dolo, por parte de una persona que tenga o haya tenido la tenencia, uso, custodia o administración de fondos o bienes públicos; y 3. La relación de causalidad entre los elementos precedentemente citados;

12° Que, de acuerdo a los antecedentes recopilados en el expediente sumarial adjunto, entre otros, en el parte policial N° 231 de fojas 15, y las probanzas rendidas en el presente juicio de cuentas, se encuentra acreditado que el día 10 de enero de 2012 el demandado conducía el vehículo policial RP 2188; que tras recibir un comunicado radial de la Central de Comunicaciones solicitando

cooperación para el cuadrante 216 colindante al cuadrante que patrullaba , se desplaza de sur a norte por calle Alberto Pérez Rodríguez haciendo uso de los elementos sonoros y luminosos; que deteniéndose ante el signo Pare ubicado en el cruce con calle La Farfana, la conductora de un vehículo particular que transitaba por la pista de circulación de poniente a oriente, cede el paso al móvil de Carabineros para que se incorpore en dicha vía; y al reiniciar éste la marcha, gira hacia el oriente en la referida intersección; sin advertir una motocicleta que aparece por el lado izquierdo del vehículo particular que cedió el paso, colisionando contra el costado izquierdo del móvil fiscal, resultando con abolladuras y otros daños;

13° Que el artículo 108 de la ley N° 18.290, de Tránsito, establece que los conductores estarán obligados a mantenerse atentos a las condiciones del tránsito del momento, en tanto que el inciso final del artículo 142 señala que el conductor de un vehículo de emergencia que haga uso de sus señales audibles y visuales, al aproximarse a un cruce con luz roja u otra señal de detención, deberá reducir la velocidad hasta detenerse si fuere necesario, y cruzar solamente cuando verifique que los demás conductores de vehículos le hayan cedido el paso y no existan riesgos de accidente;

14° Que, por otra parte, corresponde consignar que a fojas 100 de las primeras diligencias rola el certificado de 30 de agosto de 2013 del Primer Juzgado de Policía Local de Maipú, dando cuenta que a esa fecha, la causa rol 505 2012 ingresada bajo el parte N° 231 de 10 de enero de 2012 de la 25° Comisaría de Maipú, por daños en colisión, en el que participaron don CAMILO LÓPEZ SÁEZ y doña Carolina Gre Arellano, se encuentra fallada y con condena cumplida por parte del señor LÓPEZ SÁEZ. Al respecto, el Tribunal de Cuentas de Segunda Instancia ha declarado en la sentencia N° 401 de 2014, entre otras, que un fallo emitido en sede de policía local tiene consecuencias en el juicio de cuentas, debiendo dársele pleno efecto para determinar la imputabilidad, configurándose a partir de ese elemento, todo el resto de aquellos que forman el tipo de

responsabilidad que se demanda, correspondiendo en este sentido, acoger el reparo de la especie”⁴².

Si bien el bien jurídico en este caso, el interés fiscal, es particular a la materia, no deja de ser menos llamativo que en el caso de los perjuicios sufridos por el Fisco con motivo de accidentes de tránsito cometidos por los funcionarios públicos, exista la posibilidad de repetir por el total respectivo, mientras que, como vimos, en el caso de los individuos particulares, dicha posibilidad se encuentra claramente limitada. Como manifestamos, es claro que los bienes jurídicos en concreto son diversos, ya que por una parte tenemos el derecho de propiedad de un ciudadano particular, y por el otro tenemos el interés fiscal, que por esencia, interesa a la comunidad toda, sin embargo, y al tenor de las propuestas realizadas en este trabajo, no vemos dificultad en que exista regulación similar en favor de los dueños de vehículos particulares.

8. Síntesis de hallazgos

Encontrándonos próximos a la parte final de este trabajo, estimamos necesario e ilustrativo realizar una exposición sumaria de los hallazgos que hemos realizado en el presente trabajo, ello de forma previa a referirnos a nuestras conclusiones.

Al respecto, podemos sintetizar lo expuesto en el presente trabajo de la siguiente forma:

- i. La norma en estudio, contempla tres sujetos a los que se les atribuye eventual responsabilidad ante un accidente de tránsito (conductor, propietario y/o tenedor), quienes responden solidariamente de los daños causados;
- ii. Como excepción a la solidaridad, respecto del propietario y/o tenedor, estos pueden ser exonerados si acreditan que el vehículo fue usado contra su voluntad;
- iii. Ya desde las primeras regulaciones sobre esta materia, existieron voces que manifestaron sus objeciones sobre la responsabilidad del dueño del vehículo, en especial en el caso de la industria del transporte de carga o de pasajeros;

⁴² Tribunal de cuentas, 19 de agosto de 2015, Rol N°55549.

- iv. La norma en estudio, cuyo origen podemos seguir hasta la Ley N°15.231, ha sufrido diversas modificaciones, y en lo que respecta al objeto de estudio del presente informe, han existido concretamente limitaciones a la responsabilidad del dueño del vehículo, al extenderse el ámbito de aplicación de la causal de exoneración;
- v. Con la última modificación que sufrió la normativa en estudio, resultan especialmente relevantes las consideraciones legales, doctrinarias y jurisprudenciales referentes al consentimiento, al precisarse enmarcarse la causal de exoneración en el uso “contra la voluntad” del dueño del vehículo;
- vi. En cuanto al régimen de responsabilidad por accidentes de tránsito, existe una diada entre la responsabilidad del conductor y la del dueño del vehículo, ya que acreditándose la responsabilidad del conductor, necesariamente nace la responsabilidad del dueño del vehículo;
- vii. Analizada la jurisprudencia luego de la entrada en vigencia de la ley 20.068, no se logró detectar un cambio jurisprudencial en la aplicación restrictiva de la causal de exoneración del dueño del vehículo, manteniéndose como principal hecho que configura la exoneración de responsabilidad del dueño del vehículo el hurto de uso, o cualquier otro ilícito que prive de la tenencia o posesión sobre el mismo;
- viii. Al tenor de la nueva normativa, debe ser un hecho sujeto a prueba en la causa respectiva, la determinación de la voluntad del dueño del vehículo al momento de autorizar el uso del mismo;
- ix. En esta misma materia, y para indagar en la voluntad del dueño del vehículo, el dolo y la buena fe se convierten en herramientas para que el juez pondere los hechos de la causa;
- x. En vista de las consideraciones anteriores, el principal inconveniente para instar por la exoneración del dueño del vehículo, se encuentra dada por acreditar el alcance y límites de su voluntad al momento de autorizar el uso del vehículo, tarea que será más o menos difícil dependiendo de si dicha voluntad se manifestó de forma meramente consensual o si fue por un acto solemne;

- xi. Bajo los presupuestos de las hipótesis tratadas en el trabajo, se presentan problemas en lo que respecta a la forma en la que eventualmente responderá el dueño del vehículo ante los daños causados con éste en contra de su voluntad, siendo necesaria, a opinión de este autor, ajustes a la normativa respectiva para una adecuada distribución de los riesgos, sin exponer a la víctima a indefensión.

Teniendo a la vista de forma sistematizada los hallazgos realizados en el presente trabajo, a continuación presentaremos nuestras conclusiones sobre la materia.

CONCLUSIONES

Del análisis de la legislación aplicable, así como de la historia de la misma, jurisprudencia de nuestros tribunales superiores de justicia y doctrina, logramos analizar de forma crítica el estado actual de la regulación de la responsabilidad solidaria del dueño del vehículo en materia de responsabilidad por accidentes de tránsito, determinando ciertas propuestas para una mejor distribución de los riesgos en esta materia, sin causar indefensión en las víctimas, entendiendo la intención del legislador de establecer ciertas garantías en favor de las víctimas ante una actividad riesgosa como es la circulación vial de vehículos motorizados. En estos términos, podemos establecer como conclusiones que:

1. Si bien la legislación en la materia ha experimentado modificaciones en el último tiempo, en qué términos concretos amplían el ámbito de aplicación de la causal de exoneración estudiada, no ha existido un cambio en la jurisprudencia sobre la materia, imperando velar por la garantía establecida por el legislador en favor de las víctimas, aplicando por tanto de forma restrictiva la causal de exoneración estudiada, y en concreto, determinando la procedencia de tal exoneración al hurto de uso, o cualquier otro ilícito que prive de la tenencia o posesión sobre el mismo.
2. El dolo y la buena fe deben ser utilizados como una herramienta de ponderación al momento de analizar la responsabilidad del dueño del vehículo. Lamentablemente, este criterio no es compartido por nuestros tribunales superiores de justicia, quienes han resuelto que resulta irrelevante si el daño es cometido con dolo o culpa por parte del conductor, configurándose la responsabilidad del conductor, nace la responsabilidad del dueño del vehículo. Esta línea jurisprudencial traslada gran parte de los riesgos al dueño del vehículo, quien incluso deberá responder del actuar doloso del conductor, tal y como se analizó en el caso de estudio.
3. Desde una perspectiva jurídica y conceptual, la hipótesis de exoneración propuesta en los términos de este trabajo, resulta plenamente compatible con el tenor de la ley que la establece, siendo necesario para tales fines que en juicio se someta a prueba puntualmente la materia de la voluntad del dueño del vehículo

al momento de autorizar el uso del mismo, ya que precisamente esta materia de hecho es la que deberá contrastarse con el actuar concreto del conductor, y de constatar una discrepancia entre una y otra, deberá instarse por la exoneración del dueño del vehículo.

4. A la luz de la aplicación de la causal de exoneración propuesta en este trabajo, se detectaron problemas relacionados a la finalidad de garantía para las víctimas que ofrece la legislación, garantía que podría verse diluida con una aplicación irrestricta de la hipótesis planteada en este trabajo. Con todo, precisamente en vista de este problema, se proponen dos modalidades de solución, las que si bien, requerirían ajustes de la legislación, permitirían una mejor distribución de los riesgos entre los interesados, sin causar indefensión en la víctima. Se hace especial énfasis en la integración de las instituciones que ya existe, como es el seguro obligatorio de accidentes personales, con el establecimiento de determinadas garantías que mediante la aplicación de legislación asociada a los seguros y contratos mercantiles comunes en el mismo mercado.
5. Finalmente, a la vista de los hallazgos realizados en el presente trabajo, podemos afirmar que en tratamiento que recibe la causal de exoneración estudiada es muy limitado y simplista, ello entendemos con la finalidad de resguardar el interés de las víctimas. Sin embargo, y dada la importancia del uso de vehículos motorizados, tanto en términos particulares como en la industria del transporte, estimamos necesario un tratamiento mas detallado de esta materia, para evitar la imputación al dueño del vehículo de responsabilidad en casos en los que derechamente no existe injerencia de su parte, reflejando esto el caso estudiado en el presente trabajo.

ANEXO

Fichas de sentencias analizadas

I. Sentencias pronunciadas por la Corte Suprema

Año 2019

Tribunal:	Corte Suprema
Fecha:	09 de octubre de 2019
Rol:	42449-2017
Caratulado:	Luengo y otros con Serrano y otra
Tribunal de origen:	8° Juzgado Civil de Santiago
Acción deducida:	Indemnización de perjuicios
Resultado:	Acogida
Fuente:	www.pjud.cl
Soporte:	electrónico

Año 2018

Tribunal:	Corte Suprema
Fecha:	28 de marzo de 2018
Rol:	40014-2017
Caratulado:	Zaror con I. Municipalidad de Algarrobo
Tribunal de origen:	Juzgado de Letras de Casablanca
Acción deducida:	Indemnización de perjuicios
Resultado:	Acogida
Fuente:	www.pjud.cl
Soporte:	electrónico

Año 2017

Tribunal:	Corte Suprema
-----------	---------------

Fecha:	14 de noviembre de 2017
Rol:	19047-2017
Caratulado:	Sarco con Paez
Tribunal de origen:	1° Juzgado de Letras de Arica
Acción deducida:	Indemnización de perjuicios
Resultado:	Acogida
Fuente:	www.pjud.cl
Soporte:	electrónico

Año 2016

Tribunal:	Corte Suprema
Fecha:	29 de marzo de 2016
Rol:	6440-2016
Caratulado:	Colichen con Transportes Caupolicán S.A.
Tribunal de origen:	27° Juzgado Civil de Santiago
Acción deducida:	Indemnización de perjuicios
Resultado:	Acogida
Fuente:	www.pjud.cl
Soporte:	electrónico

II. Sentencias pronunciadas por Cortes de Apelaciones

Año 2019

Tribunal:	Corte de Apelaciones de Talca
Fecha:	13 de diciembre de 2019
Rol:	129-2019
Caratulado:	González con Fuentes
Tribunal de origen:	3° Juzgado de Policía Local de Talca
Acción deducida:	Querrela infraccional y demanda de indemnización de perjuicios

Resultado:	Acogida
Fuente:	www.pjud.cl
Soporte:	electrónico

Tribunal:	Corte de Apelaciones de Santiago
Fecha:	06 de noviembre de 2019
Rol:	1907-2018
Caratulado:	Soto con Asesorías e Inversiones Contraluz Limitada
Tribunal de origen:	Juzgado de Policía Local de Huechuraba
Acción deducida:	Querrela infraccional y demanda de indemnización de perjuicios
Resultado:	Acogida
Fuente:	www.pjud.cl
Soporte:	electrónico

Tribunal:	Corte de Apelaciones de Santiago
Fecha:	08 de agosto de 2019
Rol:	8993-2018
Caratulado:	Atur con Inversiones Alsacia S.A.
Tribunal de origen:	26° Juzgado Civil de Santiago
Acción deducida:	Indemnización de perjuicios
Resultado:	Acogida
Fuente:	www.pjud.cl
Soporte:	electrónico

Tribunal:	Corte de Apelaciones de Valparaíso
Fecha:	30 de septiembre de 2019
Rol:	1958-2019
Caratulado:	Romero con Brito

Tribunal de origen:	3° Juzgado Civil de Viña del Mar
Acción deducida:	Cumplimiento de contrato
Resultado:	Rechazada
Fuente:	www.pjud.cl
Soporte:	electrónico

Tribunal:	Corte de Apelaciones de Valparaíso
Fecha:	20 de junio de 2019
Rol:	354-2019
Caratulado:	Manuatomatoma con Banco Estado Microempresas S.A.
Tribunal de origen:	Juzgado de Letras y Garantía de Isla de Pascua
Acción deducida:	Cobro de prestaciones
Resultado:	Acogida
Fuente:	www.pjud.cl
Soporte:	electrónico

Año 2017

Tribunal:	Corte de Apelaciones de Santiago
Fecha:	07 de septiembre de 2017
Rol:	5488-2016
Caratulado:	Luengo y otros con Serrano y otra
Tribunal de origen:	8° Juzgado Civil de Santiago
Acción deducida:	Indemnización de perjuicios
Resultado:	Acogida
Fuente:	www.pjud.cl
Soporte:	electrónico

Año 2014

Tribunal:	Corte de Apelaciones de Antofagasta
Fecha:	05 de septiembre de 2014
Rol:	375-2014
Caratulado:	Aseguradora Magallanes S.A. con Valdés
Tribunal de origen:	3° Juzgado de Letras de Calama
Acción deducida:	Indemnización de perjuicios
Resultado:	Acogida
Fuente:	www.pjud.cl
Soporte:	electrónico

III. Sentencias pronunciadas por Juzgados de Letras

Año 2016

Tribunal:	8° Juzgado Civil de Santiago
Fecha:	06 de marzo de 2016
Rol:	C-23722-2014
Caratulado:	Luengo y otros con Serrano y otra
Acción deducida:	Indemnización de perjuicios
Resultado:	Acogida
Fuente:	www.pjud.cl
Soporte:	electrónico

IV. Sentencias pronunciadas por Tribunal de Cuentas

Año 2015

Tribunal:	Tribunal de cuentas
Fecha:	19 de agosto de 2015
Rol:	55549
Caratulado:	López con Contraloría General de la República

Acción deducida:	Juicio de cuentas
Resultado:	Rechazado
Fuente:	www.pjud.cl
Soporte:	Electrónico

BIBLIOGRAFÍA

1. BANCO CENTRAL DE CHILE. Cuentas Nacionales de Chile, Evolución de la actividad económica tercer trimestre de 2019 [en línea]. Disponible en <https://www.bcentral.cl/web/guest/-/informe-de-cuentas-nacionales-de-chile-tercer-trimestre-de-2019> [consulta: 20 de octubre de 2019].
2. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (2018) [en línea] Historia de la Ley N°18.290. Disponible en: https://www.bcn.cl/historiadela Ley/fileadmin/file_ley/7547/HLD_7547_37a6259cc0c1dae299a7866489dff0bd.pdf [consulta: 03 de noviembre de 2019].
3. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (2018) [en línea] Historia de la Ley N°19.495. Disponible en: https://www.bcn.cl/historiadela Ley/fileadmin/file_ley/6764/HLD_6764_37a6259cc0c1dae299a7866489dff0bd.pdf [consulta: 03 de noviembre de 2019].
4. Real Academia Española. (2019). [en línea] Diccionario de la lengua española. Disponible en: <https://dle.rae.es/> [consulta 04 de noviembre de 2019].
5. Alessandri Rodríguez, Arturo. 2004. De los contratos. Santiago: Editorial Jurídica de Chile.
6. Corral Talciani, Hernán. 2013. Lecciones de responsabilidad civil extracontractual. Santiago: Editorial Legalpublishing.
7. Zelaya Etchegaray, Pedro. Responsabilidad civil del empresario en el uso de vehículos de transporte. Un estudio de la jurisprudencia chilena. En McKay Allende, Federico (edit.). Responsabilidad civil del empresario, Universidad de los Andes.
8. 24 HORAS. “Tras choque entre carro y helicóptero: Bomberos es demandado por más de \$3.500 millones”. (06 de diciembre de 2018). Disponible en <https://www.24horas.cl/nacional/tras-choque-entre-carro-y-helicoptero-bomberos-es-demandado-por-mas-de-3500-millones-2916915>.

LEGISLACIÓN CONSULTADA

1. D.F.L. 1 que fija texto refundido, coordinado y sistematizado del Código Civil. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 30 de mayo del 2000. En línea: <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=172986>.
2. D.F.L. 1 que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Código del Trabajo. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 16 de enero de 2003. En línea: <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=207436>.
3. D.F.L. 1 que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 29 de octubre de 2009. En línea: <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1007469>.
4. Ley N°15.231 que fija el texto definitivo y refundido de la Ley de Organización y Atribuciones de Los Juzgados de Policía Local. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 08 de agosto de 1963. En línea: <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=28104>.
5. Ley N°19.495 que modifica la ley N°18.290, Ley de Tránsito, en lo relativo a la obtención de licencias de conducir. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 08 de marzo de 1997. En línea: <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=61449>.
6. Ley N°20.068 que introduce diversas modificaciones a la Ley N°18.290, en materia de tránsito terrestre. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 10 de diciembre de 2005. En línea: <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=244868>.
7. Decreto Ley N°799 que deroga la ley N°17.054 y dicta en su reemplazo disposiciones que regulan uso y circulación de vehículos estatales. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 19 de diciembre de 1974. En línea: <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=6359>.