

Antofagasta, a siete de octubre de dos mil diecinueve.

**VISTOS:**

Se reproduce la sentencia en alzada con excepción de los considerandos séptimo a noveno, que se eliminan y, en su lugar se tiene, además, presente:

**PRIMERO:** Que se han alzado los denunciantes y demandantes civiles, como también el Servicio Nacional del Consumidor, en contra de la sentencia definitiva dictada en el Segundo Juzgado de Policía Local de esta ciudad, por el Juez Titular Roberto Miranda Villalobos, que rechazó la denuncia infraccional y demanda civil, en contra de la empresa Jetsmart Airlines SpA, sin costas.

El Servicio Nacional del Consumidor hace consistir el agravio en el error al determinar la falla en el sistema de radio transmisión del avión, invocándose el artículo 45 del Código Civil, referente al concepto de fuerza mayor o caso fortuito, como también el artículo 127 del Código Aeronáutico, en cuanto existe la obligación de efectuar el transporte en la fecha y horario, pudiéndose suspender, retrasar o cancelar el vuelo, siempre que existan razones de seguridad o fuerza mayor sobrevinientes, tales como fenómenos meteorológicos, conflictos armados, disturbios civiles, amenazas contra la aeronave, casos respecto de los cuales puede dejarse sin efecto el contrato soportando cada uno sus propias pérdidas, por lo que de acuerdo a los antecedentes y prueba aportada al juicio, la situación que provocó la suspensión del vuelo fue una falla en el radiotransmisión del avión, que obedece más a una falta de mantenimiento que a una situación de fuerza mayor, porque la mantención implica la preservación, inspección y reparación de una nave incluyendo el reemplazo de piezas y accesorios, con el propósito justamente de asegurar que el avión se mantenga en



condiciones óptimas de aeronavegación a lo largo de todo el trayecto, antes de que el avión esté a disposición de sus pasajeros, enfatizándose que un desperfecto mecánico por su sola existencia no puede constituir un hecho fortuito o fuerza mayor, o razones de seguridad, *per se*, debiendo esencialmente probarse su fuente, generación u origen para poder entender que proviene de situaciones imposibles de prevenir o prever, y así el artículo 1.547 del Código Civil obliga a la aerolínea acreditar el hecho concreto del desperfecto como fuerza mayor, de manera que esta actuación implica una deficiente prestación de servicios a causa de menoscabo de los consumidores, toda vez que genera una inseguridad en la prestación del servicio, porque las deficiencias o anomalías debieron ser detectadas ante y no durante el vuelo. Concluye sosteniendo que el fallo recurrido confunde la seguridad de un vuelo con la falta de mantención de un avión.

Por otro lado, los denunciantes y demandantes, sustancialmente coincidentes con el Servicio Nacional del Consumidor, también invocan el artículo 1.547, pero menciona el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave siniestrada, que es un documento emitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil, para certificar que una determinada aeronave se encuentra aeronavegable, y en este caso particular, el 27 de julio de 2017 se mencionó el certificado, que tiene una vigencia de dos años, pero como se desprende de la propia definición dada por la Dirección, este certificado no asegura el hecho de haberse efectuado las mantenciones o revisiones de la aeronave, como tampoco la periodicidad necesaria para la seguridad, por lo tanto estima que no se probó la adecuada diligencia que debía acreditar la empresa de aeronavegación demandada, y así también lo ha



sostenido, según los recurrentes, en jurisprudencia de la Corte de Apelaciones de Antofagasta en causa Rol 108-2017, cuyo considerando séptimo reitera. Pide se establezca la responsabilidad contractual y extracontractual de la aerolínea demandada, por incumplimiento de las obligaciones que la ley le impone tras verificarse la falla del avión y el consiguiente retraso en el vuelo, específicamente aquellas dispuestas en el artículo 133 b) del Código Aeronáutico, ya que los pasajeros del vuelo frustrado solo recibieron un voucher (entiéndase vale o cupón) para alimentación, consistente en un sándwich y una bebida, obviando todas las obligaciones de las letras a) a hasta la d) del mencionado artículo, lo que a juicio de los recurrentes aumenta el menoscabo y el daño sufrido por los pasajeros. Pide la revocación de la sentencia y se acoja la denuncia y demanda civil, con expresa condenación en costas.

**SEGUNDO:** Que de acuerdo al artículo 14 de la Ley 18.287, la prueba debe apreciarse de conformidad a las reglas de la sana crítica, lo que significa que el Tribunal al analizar todos los antecedentes de la causa, debe expresar las razones jurídicas y las simplemente lógicas, científicas o técnicas en cuya virtud les asigne valor o las desestime. En general, debe existir una especial consideración en la multiplicidad, gravedad, precisión, concordancia y conexión de las pruebas y antecedentes del proceso, de manera que el examen conduzca lógicamente a la conclusión que convence al sentenciador, quien debe tener presente en todo momento los principios científicamente afianzados, las normas lógicas y, fundamentalmente, las máximas de la experiencia, para ponderar cada una de las pruebas rendidas, sin que para ello baste la sola mención y la decisión de darle a una más valor que a otra. En este sentido, puede que sólo una máxima de



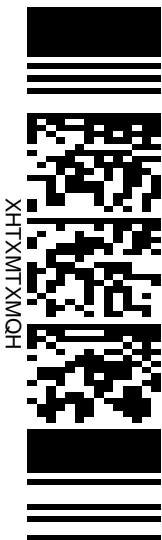
experiencia o la aplicación de algún principio lógico, sea suficiente para demostrar la existencia de un hecho y lograr la convicción necesaria para aplicar correctamente el derecho.

**TERCERO:** Que para resolver la cuestión planteada, primeramente debe analizarse la declaración indagatoria prestada por escrito del propio representante de la Empresa de Aeronavegación Jetsmart SpA (Sustancialmente coincidente con su contestación de fojas 135 y siguientes), en cuanto reconoce que el 18 de marzo de 2018 su aeronave Airbus A320 de fabricación del año 2017, vuelo JA27, programada para cubrir la ruta de Antofagasta a Santiago, con hora de salida a las 13:28, después de iniciar su despegue, a los veinte minutos del vuelo, la aeronave debió retornar al aeropuerto de Antofagasta por haberse constatado una anomalía no habitual en uno de los equipos de radio, por lo que el capital de la aeronave, cumpliendo con sus responsabilidades como máxima autoridad, de acuerdo a la normativa aeronáutica y la regulación respectiva dispuesta para tal evento, activó todos los procedimientos definidos y aprobados por las autoridades competentes y el fabricante de la aeronave para este tipo de situaciones, cuidando en todo momento la seguridad personal de los pasajeros y una vez en el aeropuerto la nave fue atendida por personal de mantenimiento debidamente calificado y autorizado. Puesta nuevamente en servicio, tan pronto fue posible confirmar que la anomalía no revestía peligro para la seguridad del vuelo y que la aeronave se encontraba en plenas condiciones de operar, se autorizó el despegue a las 00:25 horas del día 19 de marzo del mismo año, realizándose el tramo en forma segura. En este punto, específicamente sobre la anomalía presentada por el equipo de radio de la aeronave, la define como de carácter no



habitual y que no se debió a falta de mantenimiento, como tampoco a causa imputable a su representada conforme se desprende del propio reporte de investigación, que da cuenta el peritaje efectuado al equipo que presentó problema, por lo que resultó imposible evitar el retraso al velar en todo momento por la seguridad de los pasajeros y el cumplimiento de la normativa aeronáutica en resguardo debido de los propios derechos de los consumidores. En esta indagatoria, en un apartado especial titulado motivo de la anomalía presentada, se hace presente que esta información fue remitida al Servicio Nacional del Consumidor, porque el reporte de investigación indica que el defecto en el componente U29 se debió a un esfuerzo eléctrico que condujo a la destrucción del componente y que es la primera vez que ocurre, esto es, que se haya quemado el U29, ya que los expertos que realizaron el peritaje, propusieron reemplazar la placa de procesamiento central y liberar el panel de administración de radio en cuestión, por lo que estima que escapó al control imputable de la empresa, sobre todo porque los equipos de comunicación con que cuenta la aeronave son adquiridos de la empresa más grande a nivel mundial en fabricación de aeronave, siendo imprevisible e irresistible para ella, por lo que no puede imputársele alguna culpa, agregando que se adoptaron las medidas que el Código Aeronáutico establece, poniendo a disposición el servicio de traslado de pasajeros, alimentación, posibilidad de cambio de vuelo sin recargo alguno y un voucher de \$30.000 en servicios Jetsmart a cada uno de los pasajeros afectados al retraso.

**CUARTO:** Que dentro de los documentos acompañados hay un reporte en inglés, que no corresponde analizarlo, puesto que el idioma extranjero impide la comprensión y lectura. Ni siquiera debe acudirse al conocimiento privado



del juez para obtener una traducción, puesto que ello conlleva una indefensión ínsita a las partes y atenta contra el debido proceso. Asimismo, la fotografía acompañada al informe nada demuestra en cuanto a alguna conclusión sobre lo aseverado por la denunciada; no obstante, sin perjuicio de la factura electrónica por servicios de alimentación, fotocopia de vales accionados y gastos por contingencia de pasajeros, el informe de turno denominado SOC de Jetsmart indica que el 18 de marzo de 2018 el vuelo JA027 retorna por olor a quemado en Cockpit, con desembarco, alimentación, transporte a domicilio y vales por \$30.000, se coordina envío de CREW y mecánico para reparar y salir nuevamente.

**QUINTO:** Que los hechos reconocidos por la denunciada no están cuestionados por los querellantes, denunciantes y demandantes civiles, sino es justamente su calificación jurídica, en la medida que se reclama que el desperfecto o anomalía presentada por la aeronave Airbus A320 del vuelo JA27, no constituyó un hecho fortuito o fuerza mayor y, por lo tanto, tratándose de un contrato aeronáutico, no puede presumirse la diligencia, surgiendo así la falta de mantención, que provoca claramente la infracción de la Ley de Protección al Consumidor.

**SEXTO:** Que el capítulo V del Título VIII del Código Aeronáutico, a partir de los artículos 126 y siguientes se regula el contrato de transporte aéreo, en donde consta (artículo 127) que la obligación esencial es efectuar el transporte en la fecha, horario y demás condiciones estipuladas, pero el transportador *"no obstante, puede suspender, retrasar y cancelar el vuelo o modificar sus condiciones por razones de seguridad o de fuerza mayor sobrevinientes, tales como fenómenos meteorológicos, conflictos armados, disturbios civiles o amenaza contra la*



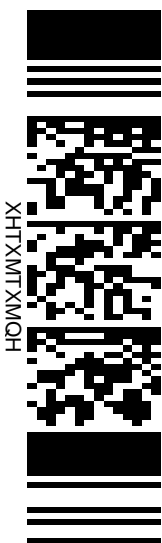
aeronave", en cuyo caso cualquiera de los contratantes puede dejar sin efecto el contrato y cada una de las partes deberá soportar sus propias pérdidas; situación que debe vincularse con el artículo 133 para el caso que el transportador no embarque a un pasajero que se hubiese presentado oportunamente con boleto de pasaje confirmado, en cuanto se establece una obligación, sin perjuicio de las acciones de indemnización que corresponda, solo cuando existe una causa que lo exima de responsabilidad, cuando el viaje ya iniciado se interrumpe o se suspende por causa que no lo exima de responsabilidad, está obligado a proporcionar mantención y hospedaje a los pasajeros y ofrecer a elección de ellos cualquiera de estas opciones: a) Reembolso del importe proporcional al trayecto no realizado; b) Continuación del viaje con la demora prevista para solucionar su interrupción, c) Reanudación del viaje con otro transportador en las mismas condiciones estipuladas, y; d) Retorno al punto de partida, con reembolso del precio del pasaje.

En consecuencia, efectivamente las disposiciones refieren que el presupuesto para eximirse de responsabilidad es que se trate de un hecho fortuito o fuerza mayor, o situaciones similares referidas a las condiciones de seguridad, pero que dicen relación con fenómenos meteorológicos, conflictos armados, disturbios civiles o amenazas contra la aeronave, todas las cuales no fueron comprobadas en el proceso y ni siquiera existe un informe técnico, pericial o idóneo que demuestre o compruebe que la anomalía sufrida por el avión era imposible de prever, para asociarse a un caso fortuito o fuerza mayor en los términos señalados, menos aun si a la luz del artículo 45 del Código Civil, los ejemplos dados por el legislador en el Código Aeronáutico no se vinculan a la anomalía sufrida por el avión



en cuestión, de manera que las razones entregadas para el atraso del vuelo no puede insertarse en el caso fortuito o fuerza mayor cuya prueba le corresponde justamente a la empresa denunciada, según lo dispone el artículo 1.547 del Código Civil, que exige la prueba de la diligencia o cuidado le incumbe a quien ha debido emplearla, como asimismo el caso fortuito a quien lo alega, independiente de la regla general establecida en Chile en el artículo 1.698 del Código Civil, respecto de quien alega una extinción de obligación.

**SÉPTIMO:** Que además esta situación similar ha sido jurisprudencia de esta Corte como lo sostienen los denunciantes en sentencia de septiembre del año recién pasado (Rol Policía Local 108-2017), donde se expuso justamente la importancia del concepto de la culpa en la dogmática y la diversa jurisprudencia que sostiene la doctrina similar en estos tiempos, concluyéndose que el solo hecho del desperfecto mecánico no constituye un hecho fortuito, fuerza mayor o razones de seguridad *per se*, pues ha de acreditarse que el desperfecto mecánico esencialmente debe demostrar la generación y el origen que provenga de situaciones imposibles de prevenir o prever. Estimar lo contrario no sólo es contradictorio con las normas lógicas y de recto entender, porque sería una especie de presunción simplemente legal establecida a favor de quien debe ser diligente y transmitir la carga de la prueba a los usuarios o pasajeros, además de ser manifiestamente injusta porque se trata de proteger al usuario de un buen servicio eficiente y seguro, sin que pese sobre ello una prueba que no está al alcance, amén de que dicho razonamiento contraría principios universales en cuanto lo normal no se prueba y es el caso fortuito o fuerza mayor lo extraordinario, situación que reconoce la propia empresa cuando señala que se trató de una situación muy particular.





Así se dijo: "QUINTO: Que, en la dogmática moderna, es mayoritaria la idea que la culpa debe ser definida como la infracción de un estándar de cuidado. A ello se le denomina, precisamente, el concepto normativo de la culpa, que se traduce en la apreciación en abstracto de la conducta, es decir, por comparación con un estándar objetivo (BARROS BOURIE, Enrique, Tratado de Responsabilidad Extracontractual, Editorial Jurídica de Chile, 2ª edición, Santiago, 2009, pp. 77-78 y CORRAL TALCIANI, Hernán, Lecciones de Responsabilidad civil extracontractual, Editorial Jurídica de Chile, Santiago, 2004, pp. 210-211).

El estándar puede ser construido de tres formas. En primer lugar, podría ser que la propia norma lo establezca, en cuyo caso la doctrina chilena se refiere a la culpa contra legalidad. Como explica CORRAL, cit., p. 215, el deber de cuidado no está constituido sólo por el deber general del *neminem laedere*: "...sino que se ha explicitado en reglas, normas, reglamentos, que en forma expresa señalan cuál es el comportamiento cuidadoso exigido. En estos casos, el solo hecho de que el agente ha transgredido con su conducta la norma expresada da pie para considerar que ha existido culpa en su actuación". En segundo término, en razón de actividades autorreguladas, como el caso de los usos normativos o la praxis médica.

En tercer lugar, el juez interviene directamente en la creación del modelo. El modelo se asocia en nuestra doctrina, como en el derecho comparado, al buen padre de familia, de acuerdo con la actividad con la que se quiere comparar la conducta del sujeto y teniendo en cuenta las denominadas circunstancias extrínsecas (tiempo y lugar), pero no las intrínsecas (edad, sexo, especiales debilidades o capacidades del sujeto, entre otros). Así, la culpa, en responsabilidad extracontractual, surge como violación de un modelo o estándar, lo que permite reflexionar sobre la función dogmática del mismo (CORRAL, cit., pp. 212-213).

Se sabe que, en el caso de la culpa, ésta se encuentra regulada en el artículo 44 del Código Civil. Conforme a dicha norma, si la ley emplea la expresión culpa, sin otro calificativo, debe entenderse como culpa leve. Ello implica que, tanto en materia contractual, como aquiliana, el estándar de conducta exigida, es el del hombre medio, según se ha señalado antes.

Como se ha venido argumentando, la cuestión del estándar de comportamiento acorde a un estándar es indispensable también para la determinación de la falta de servicio de los organismos de salud.



*SEXTO: Que por consiguiente en la línea de este razonamiento, si la culpa importa que el potencial dañador debe responder con arreglo a un modelo de conducta (y, por consiguiente, no de cualquier grado de culpa), el estándar plantea una delimitación entre los ámbitos de control del potencial autor del daño y el ámbito en que la víctima debe asumir medidas de cuidado.*

*Varias sentencias confirman, en efecto, que la culpa delimita una zona de riesgos para potencial dañante y dañado. Así se ha razonado por esta Corte, en la sentencia de 20 de julio de 2000. En la referida sentencia, se señaló: "Séptimo: Que, por otra parte, en las cuatro oportunidades que la procesada Nilsa del Carmen Fernández Vega, concurrió al Banco del Estado a retirar dinero, contrahizo la firma y presentó la cédula verdadera, de donde resulta entonces que los funcionarios de la entidad bancaria, al solicitarle este documento, tomaron la precaución debida, no pudiendo imputárseles negligencia en su actuar, pues no se había comunicado la pérdida o sustracción de la libreta y la cédula de identidad era verdadera, y como la firma era similar a la de la titular, puesto que fue imitada y los funcionarios de aquélla no son peritos calígrafos, su conducta se encuentra exenta de reproche, por lo que ninguna responsabilidad les asiste y, en consecuencia, tampoco al Banco del Estado, su empleador que fue demandado".*

*Luego, la cuestión central en el caso sublite es determinar qué radio de actividades deben ser previstos por una empresa de la naturaleza del demandado, respecto de actividades que evidentemente se encuentra en su esfera propia de actividad.*

*SÉPTIMO: Que, en suma, el desperfecto mecánico, por el solo hecho de su existencia no puede constituir un hecho fortuito o fuerza mayor, o razones de seguridad, per se. Es decir, que el desperfecto mecánico en su esencia debe probar su fuente, generación u origen, para entender que proviene de situaciones imposibles de prevenir o prever.*

*Según el artículo 1.547 inciso tercero del Código Civil, la prueba del caso fortuito le corresponde a quien la alega, en consecuencia, la línea aérea demandada debió acreditar mediante una prueba idónea el hecho concreto de que el desperfecto mecánico constituía una fuerza mayor o caso fortuito o de seguridad imprevisibles y no provenía de imperfecciones en cuanto a la mantención como revisiones regulares.*

*Esta situación incluso la prevé el Convenio de Varsovia en su*



artículo 20 y el de Montreal en su artículo 19, en el sentido que el transportista no es responsable del daño ocasionado por el retraso, si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño, o que le fue imposible a unos y otros adoptar dichas medidas; ninguna de estas circunstancias fueron acreditadas en el proceso, ya que como se ha sostenido, el solo desperfecto del freno de mano o algún aspecto mecánico, no constituye en sí mismo un hecho fortuito o un problema de seguridad no imputable a la empresa, en la medida que se requiere a lo menos una prueba pericial que afirme la imposibilidad de haber previsto este desperfecto. La simple lógica y las normas básicas de convivencia pacífica invitan a concluir que las mantenciones fueron insuficientes y el cuidado de la línea aérea fue el mínimo en cuanto a la mantención del freno de mano que regular y normalmente no fallan, de manera que por una simple lógica es la empresa que debió haber demostrado la imposibilidad de haber tomado las medidas necesarias para evitarlo, o que se adoptaron las medidas razonablemente adecuadas para prever el desperfecto, y como no lo ha hecho, necesariamente se ha incurrido en la infracción a la Ley del Consumidor, de acuerdo a los artículos 3 letra e), 12 y 23 de la referida ley, porque en la venta de una prestación de servicios, actuando con negligencia, causó menoscabo al consumidor, debido a fallas o deficiencias en la calidad del mismo, siendo deficiente la prestación que perjudicó a los consumidores, generando incertidumbre en los pasajeros que a la postre les disminuyó en al menos un día el programa de vacaciones que había contratado con la propia empresa”.

**OCTAVO:** Que si bien lo sostenido por el recurrente en cuanto la extensión del artículo 133 del Código Aeronáutico se estatuye para la denegación del embarque, lo cierto es que los hechos establecidos demuestran una denegación de embarcar, sea oportunamente en la misma nave o en una auxiliar, porque ello no justifica la extensa demora como consecuencia de la anomalía sucedida, y no acreditada como hecho fortuito o fuerza mayor, según se dirá más adelante. En todo caso, tratándose de un impedimento para el embarque, la analogía legis es atingente para este caso.

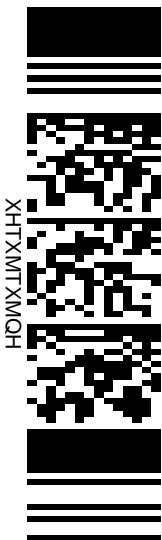
Asimismo, respecto del reclamo en cuanto al régimen



contractual o no contractual, lo cierto es que independientemente de esta división tradicional, el fundamento de la pretensión aparece de la ley 19.496 como consecuencia de ser consumidor y, por lo tanto, la responsabilidad civil se independiza de esta clásica división como fuente jurídica para generar la indemnización de perjuicios.

De otro modo, la documentación referida a la información remitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil de fojas 331 y siguientes, incluida la transcripción de la comunicación telefónica, no demuestra que la anomalía pudo originarse en un hecho fortuito o fuerza mayor. Además, de la transcripción de las comunicaciones tampoco se revela una situación que necesariamente no pudo preverse, por lo tanto aparece irrelevante la argumentaciones de la recurrente, más aún si el certificado de navegabilidad tiene vigencia desde esa fecha hacia atrás y solo responde para un plazo determinado, sin que demuestre con seguridad las actuaciones propias de mantenimiento y preparación del avión, lo que se ratifica con el mismo oficio de la Dirección de fojas 375, en cuanto el certificado da cuenta "que la aeronave cumple con los estándares bajo los cuales fue diseñada y fabricada y que en el momento de otorgar el referido certificado la aeronave se encontraba en condición segura para el vuelo" y se agrega que "cualquier condición que no permita operar en condición segura una aeronave, provoca que el certificado de aeronavegabilidad pierda su vigencia, pudiendo recuperarlo solamente una vez que se hayan realizado las labores de mantenimiento que le permitan salir de esa condición de no aeronavegable".

**NOVENO:** Que conforme lo razonado y establecido, surge inequívocamente una infracción a las obligaciones



contractuales integradas en el contrato de transporte aéreo, porque el proveedor no justificó su conducta diligente y ajustada, al no acreditarse que se adoptaron razonablemente las medidas necesarias para evitar el perjuicio, incurriéndose en la infracción de los artículos 3 letra e), 12 y 23 de la Ley de Protección al Consumidor, desde que en la venta de esta prestación de servicios se actuó con negligencia, causándose menoscabo al consumidor, por fallas en la calidad, siendo deficiente la prestación que inequívocamente perjudicó a los consumidores, generando una incertidumbre en los pasajeros que a lo menos los tuvo once horas en retención. Particularmente, no es explicable una situación de reemplazo de aeronave frente a este retraso tan extenso, sobre todo si se trata de una aerolínea autodenominada como nueva y con estándares muy exigentes, que debió a lo menos contar con nave de reemplazo o como lo propone el Código de Aeronáutica, la reanudación del viaje con otro transportador en las mismas condiciones, en el entendido que se trata del segundo aeropuerto más concurrido del país y que tiene numerosos vuelos diarios a la ciudad de Santiago, lo que constituye un hecho público y notorio.

**DÉCIMO:** Que encontrándose comprobada la infracción, no cabe sino acoger la demanda de indemnización de perjuicios, en virtud del artículo 2.314 del Código Civil y Ley 19.496, pero debe tenerse presente que en cuanto al daño emergente, habiéndose realizado el viaje, aunque sea bastante tarde, no es posible evaluarlo, más allá de la suma de los \$30.000 que se le otorgó como vale a cada pasajero y que se entiende comprensible, tanto al daño emergente causado, como por la necesidad de alimentación que haya surgido los pasajeros en el tiempo de espera, situación que amerita desestimar este rubro.



**UNDÉCIMO:** Que no obstante lo anterior, la aflicción psíquica o el sufrimiento es evidente por el tiempo reconocido por la propia denunciada y querellada, en cuanto a la demora del transporte y especialmente, al hecho de retornar el propio vuelo por el defecto de la anomalía, lo que denota indefectiblemente un sufrimiento psicológico que aumenta la tensión normal de un pasajero por situación agobiante y que genera normalmente trastornos incómodos, sea psicológicos o sicosomáticos, razón por la cual en la imposibilidad de evaluarlo con exactitud, utilizando la equidad y la prudencia, se estima que la suma de quinientos mil pesos (\$500.000) representa la indemnización por este daño.

**DUODÉCIMO:** Que particular atención debe señalarse respecto de María Inés Ormazábal Rojas, quien comprobó que el viaje lo hacía en calidad de urgencia por la gravedad de una enfermedad que padecía su madre putativa a quien no logró ver, porque justamente falleció antes de poder acudir a estar en su último momento. Esta situación comprobada y no discutida, revela una aflicción psíquica más allá de lo normal y que se estima que la suma de \$1.500.000 es justa y equitativa como indemnización del daño moral sufrido.

**DÉCIMO TERCERO:** Que en la determinación de la multa deberá tenerse presente parámetros objetivos como es el hecho de encubrir una obligación esencial que pudo causar gravísimas consecuencias mediante un hecho fortuito o fuerza mayor, por lo que su desconocimiento infunde temor respecto de situaciones similares que podrían producirse, habiéndose generado una asimetría de información entre los pasajeros y el desperfecto que sufrió el avión. Por último, la gravedad del daño causado y el riesgo que ha quedado expuesta la comunidad no es menor, como asimismo el ínfimo daño económico



que pudiere causarle al infractor, por consiguiente es de justicia aplicar el máximo de la multa que permite la ley dado que la reiteración se sanciona incluso con el doble de la multa, justamente para prevenir estas situaciones y obligar en el futuro que empresas aeronáuticas adopten el máximo de medidas técnicas permitidas para evitar situaciones como estas.

**DÉCIMO CUARTO:** Que en cuanto a los intereses y reajustes, teniendo presente lo señalado en la Ley 18.010, solamente la suma fijada en esta sentencia para los efectos de la indemnización por daño moral, deberá incrementarse con los intereses corrientes fijados para operaciones de dinero no reajutable, a partir de la fecha de esta resolución y hasta el día del pago efectivo, sin reajustes, por estimarse que el desgaste del dinero o la inflación está incluido en el tipo de intereses fijados.

Finalmente, no procede el pago de las costas de la causa, porque no resultó totalmente vencida la empresa demandada y además ha tenido motivos plausibles para litigar, teniendo presente las exageradas sumas pedidas por los actores.

Por estas consideraciones y visto además lo dispuesto en la Leyes 19.496 y 18.287, y artículos 186 y siguientes del Código de Procedimiento Civil, **SE REVOCA, con costas** del recurso, la sentencia de fecha siete de marzo de dos mil diecinueve, escrita a fojas 397 y siguientes, que rechazó la denuncia y la demandas civiles y, en su lugar, se declara que **SE ACOGEN** las mismas, **sin costas** de la causa, en cuanto se condena a "JetSMART Airlines SpA", al pago de una multa de 50 (cincuenta) Unidades Tributarias Mensuales, como autora de la infracción a la Ley 19.496, por haber retrasado el vuelo desde Antofagasta a Santiago el día 18 de marzo de



2018. Además, se accede a la demanda civil, debiendo pagar Jetsmart Airlines SpA a título de indemnización de perjuicios por daño moral la suma de \$500.000 (quinientos mil pesos), para cada uno, a Juan Patricio Molina Alarcón, Claudio Andrés Huenchul Córdova, Pedro del Rosario Reveco Carrasco, Freddy José Caro Proboste, José Miguel Meza Meza, Eduardo Gabriel Maldonado, César Eduardo Ramos Díaz, Felipe Oscar Guzmán Hurtado, Yhojan Daniel Rijo Valdéz, Nibaldo Arcadio Aranda Alfaro, Alejandro Julian Sandoval González, Jenifer Andrea López Solorza, Evelyn Mabel Sariego Velásquez y David Rodrigo Oñate Grandón, mientras que a María Inés Ormazábal Rojas deberá pagarse asimismo la suma de \$1.500.000 (un millón quinientos mil pesos). Sumas que deberán incrementarse con intereses corrientes fijados para operaciones de dinero no reajustables a contar de la fecha de esta sentencia y hasta el día del pago efectivo. Se rechaza en lo demás.

Para el caso de que el infractor no pague la multa impuesta, sufrirá por vía de sustitución y apremio, reclusión nocturna a razón de una noche por cada quinto de unidad tributaria mensual.,

Se deja constancia que se hizo uso del artículo 82 del Código Orgánico de Tribunales.

Regístrese y devuélvase.

**Rol 50-2019 (PL)**

Redactó el Ministro Titular Sr. Óscar Clavería Guzmán.







XHTXMTXMOH

Pronunciado por la Segunda Sala de la C.A. de Antofagasta integrada por los Ministros (as) Oscar Claveria G., Myriam Del Carmen Urbina P. y Abogada Integrante Macarena Silva B. Antofagasta, siete de octubre de dos mil diecinueve.

En Antofagasta, a siete de octubre de dos mil diecinueve, notifiqué en Secretaría por el Estado Diario la resolución precedente.



Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en <http://verificadoc.pjud.cl> o en la tramitación de la causa.  
A contar del 08 de septiembre de 2019, la hora visualizada corresponde al horario de verano establecido en Chile Continental. Para Chile Insular Occidental, Isla de Pascua e Isla Salas y Gómez restar 2 horas. Para más información consulte <http://www.horaoficial.cl>