

RESPONSABILIDAD CIVIL DEL EMPRESARIO EN EL USO DE LOS VEHÍCULOS A MOTOR (UN ESTUDIO DE LA JURISPRUDENCIA CHILENA)

Pedro Zelaya Etchegaray

Profesor de Derecho Civil
Universidad de Chile y
Universidad de Los Andes

I. INTRODUCCIÓN

En estas páginas intentaremos exponer y explicar cuál es el estado actual de nuestro derecho de daños en una materia de creciente importancia jurídica y económica: la responsabilidad civil por los daños causados en el llamado "uso empresarial del vehículo a motor"¹.

Los accidentes causados con ocasión de la circulación de vehículos utilizados para cumplir con el giro de la empresa son una realidad innegable en el mundo entero y, particularmente, en nuestro país. El creciente número de accidentes del tránsito, la mayor cuantía y diversidad de los perjuicios causados y la insuficiencia de los seguros -voluntarios y obligatorios- frente a las demandas interpuestas por los abogados de las víctimas, hacen que el tema adquiera singular importancia, sobre todo en aquellos países -como Chile- donde existe un continuo crecimiento del nivel de vida de los ciudadanos.

Para centrar el estudio de la presente cuestión es necesario aclarar, desde ya, que dejaremos de lado la llamada responsabilidad contractual del empresario transpor-

¹ Para todos los efectos del presente trabajo entendemos que existe "uso empresarial del vehículo a motor" toda vez que un empresario, dueño o titular de vehículos a motor, lo cede al conductor habitual o autoriza que un tercero -generalmente su dependiente- conduzca el vehículo para cumplir con el giro o tráfico ordinario de la empresa. En cambio, entendemos que existe "uso privado del vehículo a motor" cuando un simple particular, dueño del vehículo, lo cede o presta gratuitamente a un tercero no dependiente (por ejemplo, a un pariente o a un amigo) para que éste lo utilice en beneficio o interés personal. Esta distinción no ha sido recogida por nuestra doctrina científica ni jurisprudencial pero es de particular importancia para entender la evolución que ha experimentado la jurisprudencia comparada en esta materia. La creciente objetivación de la responsabilidad civil del titular/propietario del vehículo ha tenido una mayor justificación doctrinal o fundamento teórico en el supuesto de uso empresarial del vehículo y una menor validez jurídica en los casos de simple préstamo o cesión gratuita del mismo. Sin embargo, en ambos casos el demandado como civilmente responsable es dueño del vehículo con el cual se causa el accidente con daños al demandante. Por ello se genera un supuesto distinto -aunque, a nuestro juicio, constituye un claro ejemplo de uso empresarial del vehículo ajeno- toda vez que el empresario demandado, para cumplir con su giro o tráfico propio, utiliza vehículos ajenos que integra en su propia organización empresarial.

tista ya que este tema escapa a los estrechos límites del presente trabajo. En efecto, en estricta teoría, el accidente causado por el vehículo de una empresa puede dar origen a dos clases de responsabilidad civil: a) la contractual si, previo al daño, hubo un contrato entre el empresario demandado y la víctima demandante (por ejemplo, un contrato de transporte terrestre) y el daño se produjo precisamente a raíz del incumplimiento de las obligaciones señaladas en dicho contrato; y b) la extracontractual, si el daño se produjo sin existir dicho vínculo jurídico previo entre el empresario y la víctima o bien, si el daño se produjo con total independencia del vínculo contractual (fuera de la órbita comercial del mismo). Un claro ejemplo de esto último lo representan los accidentes del tránsito con daño a peatones, ciclistas, pasajeros invitados (transporte benévolo) o terceros conductores, etc.

Aunque en el Derecho comparado existe una marcada tendencia a unificar ambos sistemas de responsabilidad civil -sobre todo en el campo del transporte de personas y de mercaderías- hemos preferido optar por circunscribirnos sólo al ámbito aquiliano porque en Chile la deseada unificación de regímenes de reparación está, todavía, lejos de producirse y los sistemas jurídicos de ambas clases de responsabilidad son aún muy diversos entre sí².

Por otro lado, en este trabajo utilizaremos el término "empresario transportista" en su acepción más amplia, incluyendo no sólo al porteador terrestre sino a todo sujeto -empresario individual o social- que utiliza o explota vehículos propios o ajenos para cumplir con su giro o tráfico habitual³.

Asimismo, y antes de entrar derechamente al tema que nos ocupa, debemos destacar la casi nula atención que ha recibido esta precisa materia por parte de nuestra doctrina jurídica. Todos los autores que estudian la responsabilidad civil por los daños surgidos con ocasión de los accidentes del tránsito lo hacen exclusivamente desde la óptica del conductor, es decir, centran su atención en la persona del conductor responsable (agente directo y material del daño) sin darle mayor importancia al propietario del vehículo respectivo. Con ello se ha descuidado el estudio de la naturaleza jurídica de la responsabilidad civil del propietario, sus requisitos, características y efectos.

² A nuestro juicio, el mejor y más moderno estudio que existe en idioma español sobre el denominado "cúmulo u opción de responsabilidades" puede encontrarse en CAVANILLAS MUGICA, S. y TAPIA FERNANDEZ, I., *La Concurrencia de responsabilidad contractual y extracontractual (tratamiento sustantivo y procesal)*, Ed. Centro de Estudios Ramón Areces, Madrid, 1992.

³ Nuestro Código de Comercio define al empresario de transporte como "el que ejerce la industria de hacer transportar personas o mercaderías por sus dependientes asalariados y en vehículos propios o que se hallen a su servicio, aunque alguna vez ejecute el transporte por sí mismo". Sin embargo, nosotros queremos abarcar también a todo aquel empresario que utiliza vehículos propios o ajenos para cumplir con su giro, sea o no el de transporte de personas o mercadería. Así por ejemplo, se encuentran en esta última categoría (empresarios que, sin ser transportista, utilizan vehículos propios o ajenos para cumplir su giro habitual) todos los empresarios que distribuyen su propia mercadería; aquellos empresarios que prestan servicios técnico/profesionales fuera de su establecimiento y que necesitan trasladar sus servicios al lugar donde se encuentra el cliente; empresas de correo o mensajería; empresarios que necesitan movilizar su propia maquinaria, empleados y otros elementos de trabajo al lugar donde se desarrolla la obra o servicio contratado, etc.

Creemos que lo anterior se debe al absoluto predominio de la doctrina tradicional de la culpa como único fundamento de la responsabilidad civil extracontratual. Si debemos buscar un culpable, sólo cabe fijarse en la figura del dependiente conductor que con negligencia causa directamente del daño. El titular del vehículo responde por otras causas, títulos o motivos, respecto de los cuales nadie -en nuestro conocimiento- ha desarrollado y profundizado sus aspectos esenciales, sobre todo, sus límites o hechos impositivos.

En este trabajo intentaremos explicar por qué y cuándo -en teoría- debe responder el empresario por los daños causados con ocasión de la circulación de los vehículos que utiliza en su tráfico habitual y comparar dicha cuestión con la solución entregada por el Código civil, la Ley del Tránsito y la jurisprudencia que los interpreta. Así, sacaremos conclusiones respecto del actual estado de nuestro Derecho de daños en esta precisa materia.

Por este motivo, el presente trabajo es eminentemente jurisprudencial y, por tanto, un tanto atípico en nuestro medio. En este contexto, me he limitado -luego de una breve explicación dogmática- a sistematizar la jurisprudencia que logré fichar al respecto, buscando sus criterios o principios rectores para, de esta forma, describir cuál es la práctica diaria de la responsabilidad civil en esta precisa materia⁴.

II. NATURALEZA JURÍDICA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL EMPRESARIO TRANSPORTISTA

Antes que nada se debe estudiar el fundamento de la responsabilidad civil del empresario transportista: ¿por qué debe responder de los daños causados por los vehículos que utiliza en el cumplimiento de su giro o tráfico habitual? ¿Debe responder por el sólo hecho de ser dueño del vehículo de transporte con el cual se causa el daño respectivo? ¿Qué sucede si el empresario/ dueño ha cedido en forma permanente el uso de su vehículo a un tercero por un título gratuito u oneroso? Por otro lado, ¿quién debe responder si el empresario utiliza o hace uso, para cumplir con el giro propio, de vehículos ajenos que ha tomado en arrendamiento, comodato, usufructo, etc.?

No es fácil responder a estas preguntas pues ellas apuntan a resolver una cuestión fundamental: ¿cuál es el criterio de imputación del daño aquiliano aplicable al empresario transportista y cuáles son sus requisitos y actuales límites?

En estricta dogmática, el empresario que utiliza vehículos de transporte o carga puede ser civilmente responsable en virtud de tres grandes esquemas de responsabilidad civil:

⁴ Estamos convencidos de que el estudio de la responsabilidad civil pasa hoy necesariamente por un análisis detallado de la jurisprudencia surgida en torno a la materia. El moderno Derecho de Daños ha dejado de ser dogmático para transformarse en una creación eminentemente jurisprudencial. Y ello es así porque la nota común en el derecho comparado ha sido la transformación que ha experimentado la responsabilidad civil en manos de la jurisprudencia judicial. Cfr. TUNC, A., "Introduction", en *International Encyclopedia of Comparative Law*, Vol XI (Torts), Chap. IV, 1973 (completado en 1982).

1. Responsabilidad directa por culpa propia

Bajo este esquema, el empresario es civilmente responsable frente a la víctima sólo si se acredita que aquél ha incurrido personal y directamente en alguna forma de culpa o negligencia, ya sea al elegir, vigilar, dirigir, instruir, controlar u organizar la actividad de sus conductores dependientes. También puede llegar a ser civilmente responsable el empresario si incurre en alguna culpa al mantener el vehículo en malas condiciones de funcionamiento o en inseguro estado para el tráfico carretero.

Bajo este esquema, el empresario transportista puede responder directamente frente a la víctima por el hecho propio o bien, por el hecho ajeno (por los dependientes). En este último caso, la mayoría de los ordenamientos jurídicos establecen que la culpa del empresario se presume *iuris tantum*. Por este motivo el empresario demandado puede siempre eximirse de la responsabilidad civil que se le atribuye probando haber adoptado todas las medidas que su autoridad le confiere y prescribe (uso de la llamada prueba liberatoria).

Este fue el esquema de responsabilidad aquiliana recogido por nuestro Código civil en 1855 (arts. 2324 y 2320.4/2322 CC) y era el único que se aplicaba a los empresarios transportistas hasta la dictación de la primera Ley del Tránsito en 1962.

2. Responsabilidad vicaria, indirecta o por hecho culpable ajeno

En este sistema de reparación, el transportista responde civilmente frente a la víctima aunque no haya incurrido directa y personalmente en culpa alguna respecto de la elección, vigilancia u organización de sus dependientes y vehículos. Su responsabilidad es estricta o sin culpa pero requiere necesariamente que su conductor o dependiente haya incurrido en una culpa personal al conducir el vehículo de la empresa y que haya actuado dentro de la órbita de sus funciones propias⁵. De esta forma, para que surja responsabilidad vicaria del empresario demandado se requieren tres requisitos: a) que se pruebe dolo o culpa en el agente directo y material del daño; b) que entre este último y el empresario demandado exista un vínculo de subordinación y dependencia y c) que el dependiente haya actuado dentro de la órbita de sus funciones (daño causado en el ejercicio o con ocasión de sus funciones).

Se trata de una responsabilidad por el hecho ajeno propiamente tal pues el empresario responde sin culpa propia y sólo por el hecho o culpa de un tercero (su dependiente). Una vez acreditada la culpa del dependiente (culpa en la conducción), el empresario es objetivamente responsable pues no puede exonerarse alegando haber empleado todo el cuidado que su calidad le confiere y prescribe. El transportista es un verdadero garante de los daños culpablemente causados por sus dependientes.

⁵ Este esquema de responsabilidad civil no está recogido en nuestro ordenamiento jurídico. La responsabilidad vicaria fue una genial creación de POTHIER y, por ello, llegó a ser consagrada por primera vez en la historia del derecho occidental en el Code civil francés (art. 1384.5 Code). Más tarde fue consagrada por Italia. También consagran este esquema de responsabilidad todos los ordenamientos que se fundan en el sistema del common law anglosajón. Para un excelente y claro resumen del sistema de responsabilidad vicaria ver FLEMING, J. G., *The law of torts*, 7ª ed., The Law Book Co. Ltda., Sydney, 1987.

- De esta forma, en este sistema -aunque muchos lo catalogan como un régimen de responsabilidad estricta u objetiva- también se exige la concurrencia del elemento subjetivo de la culpa pero no ya en la persona del empresario civilmente responsable sino sólo en la de su conductor dependiente. La culpa en la conducción que se atribuye al dependiente es condición *sine qua non* para perseguir la responsabilidad del transportista pues si no se acredita culpa en el conductor no se propaga la responsabilidad al empresario inocente.

Asimismo, bajo este esquema, una vez pagada la indemnización a la víctima, el empresario transportista podrá repetir contra el chofer negligente por la totalidad del daño causado ya que, en estricto sentido, ha pagado una deuda ajena a la que sólo estaba obligado al modo de un fiador solidario. En este sistema, el dependiente/conductor es el único y verdadero responsable y su empleador sólo un garante patrimonial quien puede, en teoría, ejercer la acción de reembolso contra el dependiente culpable, único y principal obligado al pago de la obligación indemnizatoria.

Sin embargo, el empresario demandado bajo este esquema de reparación puede intentar exonerarse de la responsabilidad que se le imputa, no sólo acreditando la inocencia (no culpa) de su conductor, sino que éste no es su dependiente -pues, por ejemplo, pertenece a otra organización, independiente en su organización y riesgos- o que aquél actuó al margen de sus funciones o en abierta extralimitación de las mismas.

3. Responsabilidad estricta por riesgo de empresa

Esta doctrina nace y se desarrolla principalmente en los Estados Unidos de América, al constatarse empíricamente que muchos accidentes del tránsito -y los daños consiguientes- son hoy el lamentable efecto de inevitables errores humanos; son la consecuencia más o menos previsible, pero inevitable, del uso de bienes peligrosos; son la penosa consecuencia de múltiples fallas mecánicas e imperceptibles errores humanos, difícilmente asimilables a la culpa o negligencia tradicional. En definitiva los accidentes del tránsito y los daños consiguientes son el costo que la sociedad toda debe pagar por la ventaja que le representa el usar y aprovecharse de los vehículos a motor⁶.

Para esta doctrina objetivista de la responsabilidad civil -y en aplicación de cualquiera de los dos sistemas de responsabilidad anteriormente señalados- la víctima queda totalmente desprotegida frente a los daños productos de la circulación rodada pues la culpa tradicional no es, en la mayoría de estos casos, la causa del daño respectivo. Frente a ello es claro que los dos sistemas anteriormente explicados ofrecen limitaciones a la hora de justificar la reparación de la víctima pues, como ya vimos, en ambos se exige la concurrencia de la culpa o negligencia tradicional que, en muchos casos de accidentes del tránsito, no existe o es muy difícil de probar.

⁶ Estudios empíricos incluso han demostrado que existen personas naturalmente inclinadas a cometer este tipo de errores involuntarios no constitutivos siquiera de culpa levisima. Por ello se ha dicho que muchos accidentes del tránsito son hoy la consecuencia, más o menos previsible pero inevitable, de la frágil condición humana. Cfr. WILLIAMS, G., "Vicarious Liability and the Master indemnity", en *Modern Law Review* nº 20, 1957, p. 444 (el destacado jurista inglés cita el trabajo de los profesores F. JAMES y J. J. DICKINSON, "Accident proneness and accident law", en *Yale Law Journal* nº 63, 1950, p. 179).

La doctrina norteamericana denominada *The New Law and Economics* -que se basa en la conocida escuela del Análisis Económico del Derecho⁷- propugnó la creación de un sistema de responsabilidad civil que no se fundara en la culpa tradicional de ninguno de los posibles responsables. Aunque esta escuela de pensamiento neoliberal tiene múltiples y disímiles manifestaciones teórico/prácticas, en relación con nuestro tema plantea dos posibles fundamentos para la eventual responsabilidad civil del empresario transportista:

3.1 Responsabilidad estricta por la mera titularidad del vehículo de transporte

En este caso el empresario sólo responde civilmente si -al mismo tiempo- es propietario del vehículo y por el sólo hecho de ser titular dominical del mismo a la fecha del accidente, sin que pueda alegar que ha desplegado toda la diligencia necesaria para impedir el daño o que ha cedido permanentemente su vehículo a un tercero independiente. Para esta doctrina, el que es dueño de una cosa peligrosa al momento del accidente, debe pagar por todos los daños que dicha cosa cause a terceros, con la única salvedad que haya dejado de ser dueño por medio de su enajenación a un tercero.

Esta doctrina propugna una responsabilidad objetiva, causal o *in re ipsa* del empresario. Bajo este esquema, el empresario transportista es civilmente responsable por el sólo hecho de ser dueño del vehículo a la fecha del accidente sin necesidad que se acredite culpa en su persona o en la de su conductor/agente directo del daño. Por ello el único criterio de imputación aceptado por esta doctrina es la propiedad sobre la cosa peligrosa a la fecha del accidente y la única eximente el hecho de haberla enajenado a un tercero.

3.2 Responsabilidad estricta por el riesgo de empresa.

Bajo esta perspectiva el empresario es civilmente responsable no ya por ser titular dominical del vehículo que causa el accidente sino por ser titular de una organización de bienes y personas que causan daños estadísticamente inevitables. Por este motivo, no se trata ya de una responsabilidad causal o *in re ipsa* del propietario sino que se exige -al momento del accidente- que el vehículo esté siendo utilizado en beneficio del empresario demandado, en su interés, provecho o utilidad.

Para esta doctrina el empresario es civilmente responsable porque -al momento del accidente- es "detentador" o "explotador" del vehículo, es decir, lo utiliza en beneficio propio para cumplir con el giro o tráfico habitual de la empresa y, por ello, conserva un control o dirección, al menos potencial, sobre el vehículo y/o sobre sus riesgos típicos.

⁷ Aunque el análisis económico del derecho constituye un intento por reinterpretar todo el fenómeno jurídico -y no sólo la responsabilidad civil como fuente de las obligaciones-, creemos que en esta materia (responsabilidad civil por accidentes del tránsito) aportó grandes luces para avanzar hacia una reconsideración jurídica del riesgo creado como un nuevo criterio de imputación del daño aquiliano. Cfr. CALABRESI, G., *El costo de los accidentes (análisis económico y jurídico de la responsabilidad civil)*, traducción de J. Bisbal, Ariel, Barcelona, 1984.

Bajo este esquema de responsabilidad civil, el empresario puede exonerarse -no obstante ser dueño del vehículo al momento del accidente- si prueba que ha dejado de ser detentador o explotador del mismo al haber perdido la titularidad empresarial sobre los riesgos propios del vehículo. En otras palabras, el empresario puede exonerarse si prueba que el vehículo era "explotado" por un tercero autónomo o independiente al momento del accidente.

Por otro lado, bajo esta moderna perspectiva, el empresario puede también llegar a ser civilmente responsable- sin necesidad de ser dueño o propietario del vehículo que causa el daño- cuando utiliza vehículos ajenos en beneficio propio ya que se configura como titular de una actividad empresarialmente organizada que causa daños estadísticamente inevitables en el mediano y largo plazo.

Además, el empresario debe responder civilmente porque es el sujeto que, en un mercado perfecto, está en las mejores condiciones para pagar la indemnización, internalizar dicho pago como un costo más del respectivo servicio y luego, distribuir socialmente dicho costo a través de un alza de los precios o mediante la contratación de un seguro de responsabilidad civil.

En términos generales, bajo esta tercera perspectiva, el empresario sólo puede exonerarse de la responsabilidad que se le demanda si acredita fuerza mayor, caso fortuito ajeno al vehículo, culpa exclusiva de la víctima y el haber perdido el control/dirección empresarial del vehículo (haber dejado de ser detentador de su vehículo).

III REGULACION LEGAL EN CHILE Y SU INTERPRETACIÓN JURISPRUDENCIAL

1. Introducción

Respecto de la eventual responsabilidad civil empresario que utiliza vehículos a motor, nuestro ordenamiento jurídico contempla dos regímenes aparentemente diversos entre sí: a) el régimen común establecido en el Código civil (arts. 2320 y 2322) y b) el régimen especial recogido en la llamada Ley del Tránsito (art. 174.2 de la Ley N° 18.290 y sus posteriores modificaciones, en adelante e indistintamente denominada LT).

Tal cual lo habíamos anunciado, nuestro Código civil acogió el sistema clásico de responsabilidad civil, es decir, sólo responde el que ha incurrido en una culpa personal. Por ello los arts. 2320 y 2322 CC establecen un sistema de responsabilidad civil por culpa presunta en virtud del cual el empresario demandado -en teoría- puede siempre exonerarse de la responsabilidad que se le imputa, alegando haber adoptado todas las medidas que su autoridad le confiere y prescribe destinadas a evitar el daño (art. 3220 inc. final).

En cambio, el art. 174.2 LT estableció, *prima facie*, una responsabilidad agravada, estricta o sin culpa para el propietario/empresario pues no le permite exonerarse de la responsabilidad que se le imputa alegando que con la autoridad y el cuidado que su calidad le confiere y prescribe no ha podido evitar el daño. Sólo le permite hoy exi-

mirse de responsabilidad si prueba que el vehículo fue usado o utilizado sin su autorización o conocimiento.

Sin embargo, debemos analizar con más detalle ambas disposiciones legales y estudiar como las ha interpretado nuestra jurisprudencia.

2. La responsabilidad civil del empresario transportista en el Código civil y en la jurisprudencia que lo interpreta

A este respecto podemos señalar -adelantándonos a las conclusiones de este trabajo- que en muchos casos de uso empresarial del vehículo a motor, nuestra jurisprudencia -aplicando directamente el Código civil- ha iniciado un notable proceso de objetivación de la responsabilidad civil del empresario dueño del vehículo, incluso antes de la entrada en vigencia de nuestra primera Ley del Tránsito en el año 1963. Con ello, en la práctica diaria de la responsabilidad por uso empresarial del vehículo a motor, ambos regímenes jurídicos han llegado a idénticas soluciones de justicia material.

La jurisprudencia ha realizado este proceso de paulatina objetivación de la responsabilidad civil del empresario ex Código civil a través los llamados "paliativos jurisprudenciales de la responsabilidad por culpa" o "instrumentos jurisprudenciales de objetivación".

¿Cuáles han sido algunos de estos paliativos o instrumentos jurisprudenciales de objetivación?

2.1. La imposibilidad de alegar con éxito las pequeñas extralimitaciones funcionales del conductor

Este primer expediente objetivador dice relación con uno de los requisitos de la responsabilidad del empresario por el hecho ajeno. De acuerdo a principios generales en materia de responsabilidad del empresario por el hecho de los dependientes, aquél es civilmente responsable sólo si -concurriendo los demás requisitos contemplados en el Código civil- el dependiente causa el daño en el ejercicio de sus funciones propias o, al menos, con ocasión de ellas⁸.

Pues bien, nuestra jurisprudencia ha condenado civilmente al empresario cuando han existido pequeñas desviaciones en el cumplimiento del encargo (el llamado uso impropio del vehículo de la empresa). Entendemos que existe uso impropio del vehículo de la empresa cuando su conductor habitual ejecuta erradamente sus funciones -apartándose levemente de las órdenes e instrucciones recibidas- y causa un accidente con daños para terceros. En la práctica, no existe una abierta desobediencia a las instrucciones impartidas por el empresario sino una pequeña desviación en la forma de conducir el vehículo respectivo. Veamos algunos ejemplos prácticos.

2.1.1 Conducir con exceso de velocidad

⁸ Cfr. ALESSANDRI R., A., *De la responsabilidad extracontractual en el Derecho Civil chileno*, Imprenta Universitaria, Santiago, 1946, pp. 360 y ss.

¿Qué sucede si el conductor de una empresa causa el accidente mientras conduce con exceso de velocidad? ¿Debe responder el empresario que ha colocado todos los medios para evitar esta contingencia? (por ejemplo, ha colocado dispositivos sonoros hacia el interior del vehículo que avisan al conductor, y al usuario, que el chofer ha excedido la velocidad permitida).

En una primera época, nuestra Corte Suprema eximió de toda responsabilidad civil al empresario cuyo chofer causó el accidente mientras conducía a exceso de velocidad. Esta jurisprudencia sostenía que al conducir con exceso de velocidad, el dependiente /conductor ejercía sus funciones de un modo impropio que sus patrones, lejos de él, no tienen medios de prever e impedir⁹.

Sin embargo, la doctrina jurisprudencial más reciente -surgida durante la vigencia de la actual Ley del Tránsito pero aplicando directamente el Código Civil-, ha condenado al empresario en este caso declarando que *"la jurisprudencia ha uniformado su criterio en el sentido de que al amo no le basta probar que le fue difícil prever e impedir que su criado ejerciera sus funciones de modo impropio, sin que debe establecer que le fue imposible moral y materialmente. La ley no se contenta con que haya habido dificultad, sino que exige una verdadera y real imposibilidad"*¹⁰.

2.1.2 Conducir en estado de ebriedad

Lo mismo sucede cuando el chofer -dependiente de la empresa transportista- conduce el vehículo bajo los efectos del alcohol y causa un accidente con daños a la víctima inocente. La doctrina jurisprudencial más reciente -aplicando también el Código civil y bajo la vigencia de la actual Ley del Tránsito- se ha uniformado en el sentido de hacer civilmente responsable al empresario en estos casos y ha señalado que *"el cuidado y la autoridad ejercitadas por la compañía no fueron suficientes para impedir el acto causante del daño y no está probado que esos medios fueran los únicos que, ordinariamente y ejerciendo la competente autoridad, la empresa de transporte pudo emplear para impedir el ejercicio impropio de la función por parte de su dependiente"*¹¹.

2.1.3. No restituir el vehículo en el lugar, día y hora señalado.

⁹ Cfr. CS de 17 de marzo de 1932, en RDJ, t. 29, secc. 1ª, p. 340. En este caso, el demandante invocó el art. 2320.5 CC y nuestra Corte Suprema lo interpretó en forma restrictiva al considerar que el conducir con exceso de velocidad era una forma impropia de realizar la labor encomendada, lo que eximía de toda responsabilidad civil al empresario demandado ya que, al estar físicamente lejos del dependiente/conductor, no podía dirigirlo ni controlarlo. Sin embargo también encontramos algunos fallos primitivos que condenaron al empresario cuando su chofer causó el daño con exceso de velocidad (Cfr. CS de 3 de julio de 1930, en RDJ, t. 28, secc. 1ª, pp. 117-126; CS de 8 de enero de 1943, en RDJ, t. 40, secc. 1ª., pp. 394 y ss.; CS de 8 de noviembre de 1944, en RDJ, t. 42, secc. 1ª., 1945, pp. 392 y ss; y CS de 9 de agosto de 1944, en Gaceta de los Tribunales, Causas Cíviles, 1944, pp. 43 y ss.)

¹⁰ Cfr. C. Pte. Pedro Aguirre Cerda de 1 de abril de 1981, en RDJ, t. 78, secc. 4ª, pp. 52 y 53.

¹¹ Cfr. CS de 18 de mayo de 1981, en RDJ, t. 78, secc. 4ª, 1981, pp. 88 y ss. Ver también CS de 30 de abril de 1952, en RDJ, t. 49, secc. 1ª., 1952, p. 190 y ss; CS de 11 de diciembre de 1958, en RDJ, t. 55, secc. 4ª., p. 209 y ss; CS de 15 de diciembre de 1983, en RDJ, t. 80, secc. 1ª., pp.128 y s.s. y C. de Concepción de 23 de mayo de 1990, en RDJ, t. 87, secc. 2ª, 1989, pp. 99 y ss.

Ahora bien, ¿qué sucede si el conductor no restituye el vehículo en el lugar, día y hora acordado? ¿Actúa el dependiente al margen de sus funciones propias?

En este sentido también encontramos jurisprudencia que condena al empresario transportista cuando el accidente se produce no obstante que el conductor habitual del camión no lo devolvió ni lo guardó en los estacionamientos de la empresa a la hora señalada. Nuestra Corte Suprema, aplicando el 2320 CC, condenó civilmente al empresario por los daños causados por su chofer que no devolvió el camión a la hora indicada. La empresa demandada alegó que no era civilmente responsable porque su dependiente había contravenido abiertamente las instrucciones entregadas ya que le habían dado órdenes estrictas en el sentido de que el respectivo camión debía quedar estacionado frente a las oficinas de la sociedad a las 12:30 hrs. y el accidente se causó poco antes de las 13:00 hrs. No obstante ello nuestro máximo Tribunal señaló que *"atendida la naturaleza del trabajo que desarrollaba Quiroz y siendo lógico que pudiera tener atrasos en el reparto que hacía, no le era posible observar la estrictez de aquéllas órdenes, con las cuales la demandada -en vez de tomar precauciones para evitar que el camión se viera envuelto en un accidente del tránsito-, contribuía a que se produjeran, por la necesidad en que podía verse el chofer de darle más velocidad al vehículo para ser puntual en la hora de llegada"*¹².

2.1.4 La sustitución inconstentida en la conducción del vehículo.

Ahora bien, ¿qué sucede si otro dependiente de la empresa transportista -sin autorización del empresario ni del conductor habitual- sube al vehículo y lo conduce con daño para terceros? La doctrina comparada ha llamado a este supuesto la "sustitución inconstentida" del vehículo de la empresa en contraposición con la "autorización consentida" que se produce toda vez que el propio dependiente -e incluso, el propio empresario- autorizan o consienten que un tercero conduzca el vehículo al momento del accidente.

Nuestra jurisprudencia -vigente la Ley del Tránsito pero aplicando sólo el Código civil- ha señalado que el empresario dueño del vehículo es civilmente responsable de los daños causados por el dependiente que, en clara extralimitación de sus funciones, había

¹² Cfr. CS de 19 de agosto de 1948, en RDJ, t. 45, secc. 1ª, 1948, pp. 704 y ss. Resulta interesante destacar que esta sentencia declara -aunque obiter dicta- que una defectuosa organización de la empresa condujo a que el chofer incurriera en el exceso de velocidad. En otros términos, la "culpa en la organización empresarial" es un criterio válido para imputar el daño extracontractual. Por otro lado, y bajo la vigencia y aplicación de la actual Ley del Tránsito, la Corte Suprema ha condenado al empresario en idéntico supuesto. Cfr. CS de 22 de noviembre de 1976, en RDJ, t. 73, secc. 4ª, pp. 234 y ss. En este caso la Corte condenó al Fisco -pues se trataba de un chofer del Estado (funcionario público)- aunque el Consejo de Defensa alegó la prueba liberatoria del art. 174. 2º de la Ley del Tránsito, es decir, que al no devolver el vehículo al lugar y hora convenido, se entendía que le fue tomado sin su conocimiento o autorización. Sin embargo la Corte Suprema entendió lo contrario y condenó al propietario demandado señalando que "no puede sostenerse que por no haber devuelto el vehículo ese día a la hora en que debió hacerlo, signifique haberlo tomado si la autorización necesaria." En este caso, el único motivo de casación consistió en la pretendida infracción del art. 174.2º LT (no se discutió la aplicación del Código civil) ya que, a juicio del recurrente, el no restituir el vehículo en tiempo y lugar oportuno configuraba la causal eximente de haber sido tomado el vehículo sin conocimiento o autorización del propietario. Debemos hacer notar aquí que nuestra jurisprudencia ha sido siempre más estricta respecto de la responsabilidad civil del Estado Administrador que respecto de un simple particular (empresa o sujeto privado dueño del vehículo).

subido al camión justo cuando el conductor habitual había bajado transitoriamente del mismo, conduciéndolo con daño para terceros¹³.

Como se puede apreciar, la jurisprudencia objetiva la responsabilidad civil del empresario transportista en aplicación del Código civil mediante un progresivo aumento del *scope of employment*, es decir, disminuyendo la eficacia exonerativa de las llamadas extralimitaciones funcionales.

2.2 El dependiente o conductor anónimo

Este expediente de objetivación de la responsabilidad civil del empresario es una ingeniosa creación jurisprudencial en virtud de la cual se declara que no es necesario que la víctima individualice al concreto dependiente que directa y materialmente causó el daño -dirigiendo contra él su demanda- ya que puede perseguir la responsabilidad directa del empresario transportista quien, después de pagada la indemnización -y si lo desea- puede buscar al concreto conductor culpable y dirigir contra él la demanda.

En otros términos, la jurisprudencia -siguiendo la doctrina de ALESSANDRI- ha establecido la responsabilidad directa del empresario y la no necesidad de individualizar al concreto dependiente/conductor que con culpa causó el accidente, dirigiendo contra él la demanda indemnizatoria. El empresario no puede oponer la excepción de litis consorcio pasivo necesario contra la víctima que no demanda al chofer o conductor culpable¹⁴.

Esta postura jurisprudencial es la directa consecuencia del régimen presuntivo de responsabilidad civil establecido en nuestro Código civil. Por el contrario, si se hubiera establecido en Chile un régimen de responsabilidad vicaria o indirecta, quizá hubiera sido difícil para nuestra jurisprudencia utilizar este mecanismo objetivador ya que en el régimen vicario es necesario acreditar la culpa del dependiente pues ella es condición *sine qua non* para perseguir la responsabilidad del principal ¿Y cómo establecer

¹³ Cfr. CS de 21 de junio de 1941, en RDJ, t. 39, secc. 1ª, 1941, pp. 78 y ss. En este caso, la demanda contra el empresario sólo se fundó en los arts. 2314 y 2329 CC (responsabilidad por el hecho propio) y no se utilizaron los supuestos legales de la responsabilidad por el hecho de los dependientes ex 2320 CC y del propietario ex art. 174.2 LT. Ver también C. de Santiago de 3 de junio de 1973, en RDJ, t. 70, secc. 4ª, 1973, pp. 65 y ss. En este último caso, la acción entablada se fundó conjuntamente en la Ley del Tránsito y en el Código Civil. La empresa alegó sin éxito que el agente directo del daño -uno de sus obreros- había actuado al margen de sus funciones pues se subió al jeep de la empresa en forma sorpresiva y lo condujo sin estar autorizado para ello pues era un simple obrero de la compañía que estaba contratado sólo para cortar y reponer los servicios de gas. Frente a esta extralimitación laboral nuestra jurisprudencia condenó civilmente al empresario -aunque no era dueño del vehículo sino un simple arrendatario del mismo- y declaró que para que sea procedente la exculpación liberatoria (ejercicio impropio de las funciones) era necesario que "que la prueba hubiese estado encaminada a justificar su conducta absoluta, vale decir, que se hacía necesario e imprescindible que diera a conocer al tribunal las medidas concretas y positivas tendientes a que, durante las labores, habituales de jeep no lo manejara otra persona que no fuera el chofer habitual don Juan Omar Pérez Boza."

¹⁴ Cfr. CS de 21 de septiembre de 1983, en RDJ, t. 80, secc. 1ª, 1983, pp. 88 y ss. Aunque debemos destacar que esta sentencia aplica la solidaridad pasiva entre el propietario y el conductor establecida en nuestra Ley del Tránsito, señalando expresamente que no es necesario demandar al conductor culpable porque la responsabilidad del primero es directa y no subsidiaria.

esta culpa/responsabilidad sino emplazando válidamente al dependiente en el juicio seguido contra el empresario¹⁵?

2.3 La llamada "insuficiencia de las medidas adoptadas" o "el no agotamiento de la diligencia debida".

Este expediente objetivador ha sido utilizado por la jurisprudencia comparada en aquellos ordenamientos que consagran el sistema de responsabilidad por culpa presunta del empresario y, por ello, le otorgan formalmente una prueba liberatoria¹⁶. En pocas palabras, nuestra jurisprudencia ha señalado en múltiples ocasiones -y bajo la aplicación exclusiva del Código civil- "que la empresa demandada es responsable de los daños resultantes del accidente materia del juicio por cuanto ellos fueron ocasionados por manifiesta culpa del chofer y dependiente de la demanda y por cuanto ésta no ha demostrado que tomó todas las precauciones necesarias que demostraran que hubo de su parte el cuidado conveniente"¹⁷.

En todos estos casos, la jurisprudencia -aplicando el Código civil- objetiva la responsabilidad civil del empresario transportista a través de una creciente dificultad de alegar con éxito la prueba liberatoria contemplada en la parte final del art. 2320 CC.

En este mismo sentido ha llegado a decir que "la jurisprudencia ha uniformado su criterio en el sentido de que al amo no le basta probar que le fue difícil prever o impedir que el criado ejerciera sus funciones de un modo impropio; debe establecer que le

¹⁵ Para una explicación más detallada del régimen de responsabilidad vicaria y, particularmente, su evolución jurisprudencial en Francia, ver ZELAYA ETCHEGARAY, P., "La responsabilidad civil del empresario por el hecho del dependiente en el Código civil francés", en *Instituciones Modernas de Derecho Civil. Libro Homenaje al profesor Fernando Fueyo Laneri*, Editorial Jurídica ConoSur Ltda., Santiago, 1996, pp. 455-515.

¹⁶ Nuestro Código civil estableció esta prueba liberatoria en su art. 2320 inciso final: "Pero cesará la obligación de estas personas si con la autoridad y el cuidado que su respectiva calidad les confiere y prescribe no hubieren podido impedir el hecho".

¹⁷ Cfr. CS de 19 de agosto de 1948, en RDJ, t. 45, secc. 1ª, p. 704 y ss. En este caso, la empresa transportista había acreditado, al menos, los siguientes hechos en aras a intentar probar su plena diligencia: a) que el conductor dependiente era un chofer de mucha práctica en su oficio; b) que era persona sobria y competente para cumplir su encargo; c) que nunca antes había tenido accidentes; d) que previa esta comprobaciones, la empresa demandada lo tomó a su servicio; e) que el camión de la empresa era un vehículo moderno, en perfecto estado de conservación y de funcionamiento y f) que estaba provisto de un regulador para impedir el desarrollo de altas velocidades. El fallo de primera instancia condenó a la empresario transportista porque "no tomó el máximo de precauciones, pues si bien cuidó de establecer en sus vehículos un dispositivo especial que los pusiera a cubierto de un exceso de velocidad, no cuidó de vigilar convenientemente que tal dispositivo se encontrara arreglado para el máximo de velocidad permitida, ni tampoco sus buenas condiciones de funcionamiento (...)". El abogado recurrente defendió a la empresa alegando que esta sentencia suponía que el gerente de la sociedad anónima demandada debió examinar diariamente el motor del automóvil de reparto y hacer correr el vehículo para apreciar si el regulador de velocidades funcionaba o no. Todo esto era artificioso e ilegal; contrario a la realidad y al más elemental concepto de equidad. Sin embargo la Corte Suprema confirmó el fallo recurrido declarando que si se había acreditado la culpa del chofer conductor por manejar con exceso de velocidad y el vínculo de subordinación del chofer con la empresa, ésta debía responder por cuanto "no ha demostrado con la prueba rendida que hubiera tomado todas las medidas necesarias que demostraran que hubo de su parte el cuidado conveniente."

fue imposible moral o materialmente: La ley no se contenta con que haya habido dificultad, exige una verdadera y real imposibilidad. Aun más, ha indicado la praxis judicial que tampoco le basta probar que instruye y vigila a sus criados, porque si, a pesar de esta instrucción y vigilancia, comete hechos ilícitos, significa que aquéllas son insuficientes o desobedecidas y no concurren, por tanto, al propósito de evitarlos que indudablemente tiene el amo"¹⁸.

Este mecanismo objetivador tiene gran importancia práctica pues deja a criterio del sentenciador el decidir cuándo las medidas adoptadas por el empresario demandado son suficiente prueba liberatoria y cuándo son insuficientes para eximir de toda responsabilidad civil al demandado¹⁹.

2.4 Escaso valor liberatorio de las prohibiciones impuestas por el empresario en relación con el uso del vehículo

Este expediente jurisprudencial de objetivación se traduce en la casi nula importancia que nuestra jurisprudencia otorga a las prohibiciones impuestas por el empresario a sus dependientes respecto de la forma, y otros extremos, de realizar la conducción de los vehículos destinados a cumplir el giro social²⁰.

La escasa relevancia jurídica que se otorga a las prohibiciones generales o particulares de uso crece cuando la víctima logra probar que el empresario había entregado

¹⁸ Cfr. C. de P. Aguirre Cerda de 1 de abril de 1981, RDJ t. 78, secc. 4ª, 1981, p. 52. También ha señalado que "si bien puede darse por establecido, de un modo general, que la parte demandada tomaba algunas medidas de prudencia para evitar hechos dañosos de su dependiente o del micro que guiaba, en ningún caso se ha establecido que ellas fueran de tal naturaleza como para evitar el hecho." (Cfr. CS de 14 de noviembre de 1950, en RDJ, t. 47, secc. 1ª., 1950, pp. 481 y ss.)

¹⁹ Sin embargo, no podemos dejar de señalar que este mecanismo objetivador tiene cierto peligro pues los Tribunales no suelen señalar cuáles son las medidas concretas y específicas que el empresario demandado debió haber adoptado para impedir el daño sino que se limitan a señalar, de modo genérico e impreciso, que "sería necesario que [el demandado] hubiera demostrado que tomó toda clase de precauciones y cuidados especiales, lo que no ha establecido" (cfr. CS de 24 de marzo de 1958, en RDJ t. 55, secc. 1ª., pp. 27 y ss.). ¿Conocería realmente el Tribunal cuáles eran las "especiales" precauciones y cuidados que debió haber adoptado el demandado para prevenir e impedir el daño? Creemos que —en casos como éste— se trata sólo de un homenaje formal a la doctrina de la culpa pues el Tribunal no está en condiciones de saber ni de expresar cuáles son las medidas de seguridad y prudencia que eximen de responsabilidad civil al demandado sino que se limita a señalar —sin abandonar formalmente la doctrina de la culpa subjetiva— que las medidas adoptadas por el demandado fueron insuficientes, dando a entender que hubo cierto grado de culpa por omisión.

²⁰ El valor o eficacia liberatoria de las prohibiciones impuestas por el empresario, o por sus altos ejecutivos, al interior de la empresa es un aspecto muy discutido en el derecho comparado. En términos generales se puede señalar que toda prohibición de actuar impuesta a uno o varios dependientes de la empresa puede significar, en estricta teoría, dos cosas distintas: a) una clara delimitación de las tareas encomendadas (por ejemplo, prohibición impuesta al cobrador de boletos de un autobús de conducir el mismo; o bien b) una manera de impartir órdenes o instrucciones respecto de la forma como realizar las labores encomendadas (por ejemplo, prohibición de conducir con exceso de velocidad o fumar durante la entrega del combustible). Cfr. HARPER, F.V., JAMES, F. And GREY, O., *The Law of Torts*, vol 5, Little Brown and Co., Boston and Toronto, 1986, pp. 24 y 25. Aunque existe mucha discrepancia en la jurisprudencia extranjera, podemos señalar que, en principio, sólo las primeras eximen de responsabilidad al empresario.

la plena disponibilidad del vehículo al dependiente infractor o "desobediente" en aras a un mejor desarrollo del giro comercial. En otras palabras, se considera que la permanente disponibilidad del vehículo en manos del dependiente —el cual se encuentra fácilmente a su disposición— constituye una circunstancia que hace desaparecer la relevancia de las prohibiciones generales o particulares por cuanto —al estar establecida dicha disponibilidad permanente en beneficio exclusivo de la propia empresa— debe asumir los riesgos propios de un actuar contrario a las órdenes o prohibiciones impuestas al mismo.

Nuestra jurisprudencia ha señalado incluso que la prohibición de uso no exime al empresario de la responsabilidad civil que se le demanda cuando el vehículo es utilizado de noche y para fines personales del conductor. Así, por ejemplo, ha señalado que "si bien es verdad que la demandada [empresa propietaria del vehículo] añade que el chofer usó esa noche el camión para un fin particular sin su conocimiento y consentimiento y, sus referidos testigos agregan que tenía prohibición de hacerlo, resulta evidente que, de haber existido dicha prohibición, la norma no pudo ser absoluta puesto que la propia dueña lo justifica y añade que Muñoz [el conductor] tuvo que usarlo esa noche para evitar un mal, pues debió llevar un pariente suyo a su casa por ser ya tarde. De todas maneras, tampoco obstaría a la aplicación del art. 69 inc. 2º [de la Ley del Tránsito entonces vigente] ya que el camión no fue tomado por el chofer, sino que la dueña se lo entregó, dejándoselo a su cargo y cuidado"²¹.

2.5 Una formal responsabilidad por culpa esconde una real responsabilidad vicaria.

Existe jurisprudencia que —aunque formalmente "hable" e impute al empresario una culpa en la elección o vigilancia—, obedece en la práctica real a los esquemas propios de la responsabilidad vicaria por cuanto una vez acreditada la culpa o negligencia

²¹ Cfr. CS de 23 de mayo de 1977, en RDJ, t. 74, secc. 4ª, p. 286. Así también, ver sentencia de la C. de Temuco de 29 de junio de 1972, en RDJ, t. 69, secc. 4ª, p. 78, en la cual se condenó como civilmente responsable al dueño de un camión no obstante que éste había probado por testigos que, frente a la solicitud del conductor de iniciar el viaje que causó el accidente desde la ciudad de Hualpín (comuna de Temuco) el día Sábado 29 de junio, se lo había prohibido en público, autorizándolo sólo a realizar el viaje el día Domingo 30 en la tarde. A este respecto la Corte señaló que "la responsabilidad legal y solidaria que impone el art. 68 de la Ley N° 15.231 requiere de una prueba mucho más sólida, seria y eficaz para liberar al propietario del vehículo del pago de los daños y perjuicios causados, y no como lo es la de este juicio, supuesto que el reo Bizama era el chofer permanente que Mercarini tenía para la conducción de su camión y disponía, por lo mismo, de la llave de contacto para hacer posible su circulación, antecedentes que conforman, cuando menos, la autorización tácita suya para desplazarse como lo hizo, siendo claro además que no podía ignorar, antes por el contrario, tenía pleno conocimiento, de que en la aludida condición laboral y con el elemento indispensable para posibilitar su conducción, se hallaba en situación de circular donde y hacia cualquier lugar (...)". Cfr. C. de Santiago de 15 de diciembre de 1983, en Gaceta Jurídica N°43, enero, 1984, pp. 49 y ss. en la cual se condenó al Fisco de Chile —como propietario del vehículo con el cual se causó el accidente— porque el conductor disponía a su arbitrio de las llaves del vehículo, como también del lugar donde lo guardaba; que en forma habitual empleaba dicho vehículo para ir a dejar funcionarios de la Oficina Regional a sus respectivos domicilios después de las horas de trabajo y porque también sacaba de su depósito el vehículo después de dichas horas, como ocurrió el 3 de mayo de 1977 en que se produjo el accidente que costó la vida al cónyuge de la demandante. En el mismo sentido CS de 29 de julio de 1970, en RDJ, t. LXVII, secc. 4ª, 1970, pp. 298 y ss.

del conductor/dependiente, se condena civilmente al empresario sin darle la posibilidad de probar su inocencia.

Así por ejemplo, existe jurisprudencia que ha señalado que "la responsabilidad que se estudia, la igual que todas las que derivan del hecho ajeno consagradas en el artículo 2320, se funda en una presunción de culpa. La ley entiende que el empresario - desde el instante que bajo su orden y dirección a su dependiente- está obligado a vigilar su conducta para evitar que ocasione daños a otro. Es natural, por tanto, suponer que si el daño se ha producido es porque la vigilancia no fue eficaz o no se tomaron las medidas para impedirlo. *Producido un acto ilícito del dependiente/chofer del camión*", *la ley presume la responsabilidad del empleador, la que se basa en una omisión, descuido o negligencia de su parte ya que ella hizo posible el actuar reprochable* (...) Como el demandado Claudio Espinoza, en su calidad de amo, no ha probado la inexistencia de culpa del chofer -reo Cuevas- en el hecho cometido por éste en el ejercicio de sus funciones, su responsabilidad civil en el delito culposo aparece claramente justificada²². Así también nuestra jurisprudencia ha señalado que "si bien el artículo 65 inciso 2º de la Ley 15.231 establece que, sin perjuicio de la responsabilidad de otras personas de 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, presunción que no es aplicable en la especie. *En efecto, para que esta solidaridad opere es incuestionable que el conductor del vehículo debe ser culpable del hecho que produjo el daño.* (...) Que la falta de culpa del chofer Ormeño en el choque en que él intervino (...) impide que nazca la solidaridad a que se refiere el art. 65 de la Ley 15.231, ya que para ello es preciso que tanto el conductor Ormeño como el propietario del vehículo sean deudores de la obligación de pagar daños y perjuicios ocasionados al automóvil del demandante"²³.

3. La responsabilidad civil del propietario en el actual art. 174.2 de la Ley del Tránsito. Naturaleza y actuales límites.

3.1 Introducción

Es necesario ahora detenerse en la responsabilidad del propietario establecida en el art. 174.2 de la actual Ley del Tránsito. Este precepto señala textualmente lo siguiente: "**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**

²² Cfr. C. de Concepción de 7 de noviembre de 1995, en RDJ, t. 82, N°3, secc. 4ª, p. 280 y ss. Aunque esta sentencia se dictó estando vigente la Ley del Tránsito, la Corte interpretó el Código civil y declaró que una vez establecida la ilicitud/culpabilidad de la conducta del dependiente, la responsabilidad/culpabilidad del empresario se presume. En la práctica esta presunción opera al modo de una presunción de derecho pues -establecidos aquellos supuestos- el Tribunal no admite prueba en contrario.

²³ Cfr. C. de Concepción de 5 de Agosto de 1980, en RDJ, t. 77, secc. 2ª, pp. 105 y ss. En este caso, el esquema de responsabilidad vicaria aplicado tácitamente por la Corte favoreció al propietario demandado por cuanto sin culpa del conductor no surge (no se "propaga") responsabilidad alguna en el dueño del vehículo.

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."

Esta norma legal estableció un régimen de responsabilidad más estricta para el propietario del vehículo que la establecida en el Código civil para el empresario dueño del mismo, pero dejando plenamente vigente y aplicable el sistema tradicional del Código sustantivo para otras personas -distintas del propietario- eventualmente responsables del mismo e idéntico daño.

3.2 Naturaleza jurídica de esta nueva forma de responsabilidad civil.

De la historia fidedigna del establecimiento de nuestra primera Ley del Tránsito (Ley No. 15.123 de 1962) se desprende claramente que la intención del legislador fue crear un supuesto de responsabilidad estricta o sin culpa para el dueño del vehículo, diversa y más estricta que la establecida en los artículos 2320 y 2322 del Código Civil.

Así, los incisos 2º y 3º del art. 5 del Proyecto enviado por el Ejecutivo al Congreso expresaban que sólo respondía el propietario cuando, de los antecedentes allegados a la causa, apareciere que no había tenido la debida diligencia y el cuidado necesario en la elección del conductor o que había entregado el vehículo en condiciones que lo hacían peligroso para la vida o la propiedad de las personas, sin perjuicio de los señalado en los artículos 2320, 2321 y 2322 del Código Civil.

No obstante ello, el Senado, en el primer trámite constitucional, modificó totalmente este sistema y estableció una responsabilidad estricta para el propietario, al no darle la posibilidad de probar su diligencia en la elección y vigilancia del conductor o en el mantenimiento del vehículo²⁴. El precepto quedó redactado como sigue: "*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*".

Nuestros legisladores no señalaron las razones que les motivaron a agravar esta responsabilidad civil estableciendo aparentemente sólo una eximente de responsabilidad civil o hecho impeditivo: el llamado hurto de uso. Tampoco se extendieron en señalar cuál era el real contenido de la responsabilidad objetiva del empresario: ¿era una responsabilidad *in re ipsa* y por el sólo hecho de ser dueño/propietario del vehículo?; ¿era responsabilidad por riesgo/provecho?

Esta disposición legal -y el régimen de responsabilidad civil en ella contenido- se mantuvo inalterada durante más de 30 años, dando lugar a una doctrina y a una jurisprudencia no del todo clara y uniforme.

Sin embargo, la Ley N° 19.495 de 8 de marzo de 1997 modificó el art. 174.2 de la Ley del Tránsito e introdujo una importante modificación al tenor textual de la norma en comento, clarificando -a nuestro juicio- la naturaleza jurídica de la responsabilidad civil del empresario. Actualmente, el art. 174.2 de la Ley del Tránsito señala lo siguiente:

²⁴ Cfr. Boletín N° 20.086 del Senado, de 22 de agosto de 1962.

te: "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 con la legislación vigente."

De esta forma, la historia fidedigna del establecimiento de la ley nos prueba dos aspectos de gran importancia jurídica en relación con la naturaleza y características de la responsabilidad civil del propietario del vehículo a motor ex art. 174.2 LT, a saber:

1º) En primer término, es claro que la responsabilidad del propietario del vehículo ex art. 174.1 LT es sin culpa u objetiva pues el dueño demandado no puede exonerarse intentando probar su diligencia al elegir, vigilar, supervisar o controlar al conductor culpable. Sin embargo esto no significa que el propietario del vehículo deba responder siempre y necesariamente por el solo hecho de tener el dominio sobre el referido bien mueble, pues la propia ley se ha encargado de señalar las circunstancias eximentes de responsabilidad objetiva o sin culpa (hechos impeditivos).

2º) Por otro lado, esta última modificación de la Ley del Tránsito nos viene a confirmar que la Ley ha establecido circunstancias eximentes de esta especial forma de responsabilidad objetiva, dejando claro que no se trata de una responsabilidad causal, material o simplemente objetiva. En particular, la antigua redacción del inc. 2º del art. 174 señalaba que el propietario se eximía si acreditaba que el vehículo le había sido "tomado" sin su conocimiento o autorización expresa o tácita. Esta redacción daba pie para entender -en una interpretación claramente literal y restrictiva- que el propietario sólo podía eximirse de la responsabilidad que se le imputaba si acreditaba que el vehículo le había sido hurtado o sacado de su esfera de control sin su conocimiento o contra su voluntad, cualquiera fuese la forma como el conductor ocupase el vehículo.

Sin embargo, la última modificación de la Ley del Tránsito ha cambiado drásticamente esta situación pues ha sustituido el verbo rector de la excepción de responsabilidad civil recogida en favor del propietario ya que ahora no se necesita que el vehículo haya sido "tomado" sin o contra la voluntad del propietario sino, simplemente, que el conductor haya "usado" el vehículo sin su conocimiento o autorización. Esto significa que nuestro legislador acogió la doctrina correcta según la cual el propietario no debe responder civilmente cuando ha perdido voluntaria o involuntariamente el control sobre los riesgos propios del vehículo y esto sucede, por ejemplo, cuando el tercero conduce o utiliza el vehículo de una manera no conocida o no autorizada por este último. Toda utilización no consentida o no autorizada del vehículo exime de responsabilidad civil al propietario.

De esta forma, la excepción de responsabilidad civil establecida por la ley en favor del propietario se amplía enormemente pues ya no sólo cubre los casos en los cuales el vehículo es hurtado o tomado sin su conocimiento o autorización (sacado *ab initio* por el conductor) sino que también se extiende a todos los casos -tan frecuentes en la práctica- en los cuales el conductor utiliza o conduce el vehículo de una manera no conocida ni autorizada por el propietario.

¿Cuál es la naturaleza jurídica de la responsabilidad del empresario transportista en la actual Ley del Tránsito?

A la luz de la diversas doctrinas que intentan fundar o explicar la naturaleza jurídica de la responsabilidad civil del empresario, es claro que no se trata -como lo ha señalado algún fallo aislado- de una responsabilidad puramente objetiva, *in re ipsa* o por el sólo hecho de ser dueño del vehículo sino, por el contrario, estamos en presencia de una responsabilidad que se funda en la doctrina del riesgo de empresa, es decir, en el control y dirección empresarial del riesgo de una cosa y/o actividad peligrosa. El empresario transportista sólo debe responder cuando conserva el control sobre los riesgos propios que generan los vehículos (propios o ajenos) que utiliza en el desarrollo de su giro.

Estimamos que la responsabilidad civil del propietario en la Ley del Tránsito -y particularmente cuando se refiere a supuestos de uso empresarial del vehículo a motor- obedece a los esquemas propios de la responsabilidad por riesgo de empresa. De esta forma creemos que dicha responsabilidad civil no se identifica para nada con la responsabilidad puramente objetiva, causal o *in re ipsa* del propietario pues en este caso existen claros límites de su responsabilidad (hechos impositivos) que sólo se explican si esta responsabilidad no se fundamenta en el sólo dominio o propiedad del vehículo, sino en la titularidad empresarial sobre los riesgos propios o típicos de la cosa que se detenta y/o de la actividad que se desarrolla con tales vehículos.

3.3 Límites o hechos impositivos de la responsabilidad del propietario

Si la responsabilidad del propietario fuera *in re ipsa* su obligación indemnizatoria sería puramente causal o material, es decir, debería responder frente a la víctima una vez acreditado el daño, la propiedad del vehículo y la relación causal entre dicho vehículo y el perjuicio respectivo. Sin embargo ello no es así pues existen diversos límites o hechos impositivos de esta clase de responsabilidad.

3.3.1 El llamado hurto de uso.

El llamado "hurto de uso" es el hecho impositivo por excelencia en esta clase de responsabilidad civil y estuvo expresamente contemplado en nuestro ordenamiento positivo. La parte final del art. 174.2 de nuestra LT. señalaba que el propietario era civilmente responsable "*a menos que pruebe que el vehículo le ha sido tomado sin su conocimiento o autorización expresa o tácita*".

Este límite de la responsabilidad civil del transportista -de universal aplicación práctica- se configura toda vez que un dependiente de la empresa, sin conocimiento o autorización del empresario o de sus legítimos representantes, saca o toma el vehículo de la misma para usarlo en beneficio exclusivamente personal.

Bajo la antigua redacción del art. 174.2 LT, la única eximente de responsabilidad civil se reducía a probar que el conductor había sacado el vehículo sin la autorización o conocimiento del dueño. Por tanto, la excepción de responsabilidad sólo decía relación con el inicio de la conducción, de forma tal que no comprendía otras situaciones donde la conducta del dependiente era claramente abusiva.

Asimismo debemos hacer presente que mucho antes de que se dictara la primera Ley del Tránsito, nuestros tribunales ya reconocían la existencia de este hecho impositivo y aceptaban esta prueba liberatoria en favor del empresario demandado aplicando directamente el Código civil. Así encontramos una sentencia de la Corte Suprema de 09

de septiembre de 1924 en la cual se eximió de toda responsabilidad civil al empresario demandado porque su dependiente había sacado el automóvil de la empresa contraviniendo sus órdenes y la de sus legítimos representantes, saliendo a pasear con unos amigos²⁵.

En este sentido, bajo la vigencia del antiguo texto del art. 174.2 LT y en una interpretación claramente extensiva y objetivista, nuestra Corte Suprema había señalado que el no devolver el vehículo en el lugar, fecha y hora convenida -utilizándolo en interés del propio conductor/dependiente- no constituía causal eximente de responsabilidad porque *"el dueño sólo podrá excusar su responsabilidad cuando el vehículo haya sido sustraído de su esfera de poder sin intervenir relación causal alguna entre el propietario y el conductor en cuanto al uso u ocupación del vehículo; esto es (...) que el propietario de un vehículo sólo estará exento de responsabilidad civil en el caso de probar la inexistencia de todo vínculo con el conductor"*²⁶.

²⁵ CS de 9 de septiembre de 1924, en RDJ t. 24, secc. 1ª, 1927, pp. 670 y ss. Aunque nuestro Tribunal de Casación desechó el recurso de casación en el fondo por motivos formales, vino a confirmar el fallo de la Corte de Apelaciones en la cual se estableció que "el patrón no responde de todos los actos de su empleado por el sólo hecho de serlo y es preciso que se trate de un acto de servicio y que en todo caso, se establezca la culpa del patrón, aquéllo porque sólo entonces es patrón y ésto porque sin culpa no hay responsabilidad alguna." Así también, en la sentencia de CS de 22 de noviembre de 1985, en Gaceta Jurídica N°65, año X, p. 74 y ss. se exime de responsabilidad civil a la Municipalidad demandada -dueña del vehículo con el cual se causó el accidente- ya que el accidente se produjo en la madrugada del 25 de diciembre de 1981, cuando el conductor guiaba a exceso de velocidad, chocando por detrás a un auto detenido reglamentariamente en el camino. Señaló la Corte que "el Jeep de la Municipalidad de Panquehue fue tomado en esa oportunidad, contrariando las disposiciones vigentes, sin la autorización expresa o tácita del respectivo Gobernador Provincial, en horas de la madrugada, por ocurrencia del entonces Secretario de la Corporación que fue -después- exonerado, el que dispuso que fuera el reo Ahumada quien condujera en aquel instante; que Francisco Ahumada se encontraba entonces adscrito al programa de absorción de cesantía; no era, en consecuencia, funcionario municipal; y, en la oportunidad, del accidente tampoco tuvo la actuación de tal (...) siendo también interesante de apuntar al mismo tiempo que la excepción que se contempla para liberarse de tal responsabilidad legal [la contemplada en el actual art. 174.2 LT] también es de carácter objetiva, al igual que la obligación a la que alude, lo que resulta ser explicable porque -en esos casos- el dueño del vehículo no debe compartir solidariamente con un conductor que ha tomado tal vehículo sin autorización o conocimiento del propietario, sacándolo de la esfera de su poder, sin que mediara relación alguna de causalidad en tal sentido."

²⁶ CS de 22 de noviembre de 1976, en RDJ t. 73, secc. 4ª, 1976, pp. 234 y ss. Esta sentencia tiene particular interés para conocer el criterio de nuestra jurisprudencia bajo el antiguo tenor del art. 174.2 LT porque se detiene en el llamado "hurto de uso" como causal eximente de responsabilidad civil del propietario. En la especie se trataba del accidente causado por el chofer de un camión fiscal (perteneciente al Departamento de Obras Fluviales) que, a las 22:30 hrs. aproximadamente, embistió a un autobús detenido en su pista de circulación en espera del cambio de luces en un semáforo. El referido chofer había retirado el camión del lugar en que se guardaba habitualmente para cumplir con sus labores normales. Para ello contó con el consentimiento o autorización de sus jefes inmediatos. Debía guardarlo en dicho local a las 18:00 hrs. de ese día. Ambas instancias condenaron al Fisco a indemnizar perjuicios en virtud del art. 68.2º de la entonces vigente Ley del Tránsito. El Fisco dedujo recurso de casación en el fondo alegando el quebrantamiento de la citada norma legal en relación con el art. 19 del Código civil. El Consejo de Defensa del Estado sostuvo que si la palabra "tomar" significa "asir" o "coger" una cosa es necesario concluir que dicho vocablo también conlleva el significado de "tener" y no puede discutirse que el conductor fiscal, al momento del accidente, "tenía" el vehículo bajo su poder sin autorización o conocimiento de sus jefes. Sostuvo también que la entrega voluntaria al inicio de la jornada de trabajo está condicionada al desempeño de sus funciones normales en beneficio fiscal y enmarcada dentro del tiempo en lo que es su

De esta forma, bajo la antigua redacción del art. 174.2 LT, nuestra jurisprudencia hacía extremadamente difícil la prueba liberatoria para el empresario transportista pues poca veces éste podrá probar que sus vehículos habían sido hurtados o tomados sin su conocimiento o autorización expresa o tácita.

Esta solución jurisprudencial se acercaba a la fuerte tendencia objetivadora que se observa en el derecho comparado donde se hace cada día más difícil la operatividad práctica de esta defensa del propietario²⁷.

Asimismo, la doctrina extranjera ha señalado que tratándose del uso empresarial del vehículo, es evidente que todo transportista autoriza expresa o tácitamente a sus conductores para usar los vehículos de la empresa en cumplimiento del giro propio, estableciendo, incluso, mecanismos para que dicho uso sea lo más eficiente y expedito posible. Esta permanente disponibilidad del vehículo en favor de una mayor eficiencia y rendimiento de la propia empresa hace pensar -a la doctrina extranjera- que esta prueba liberatoria debe restringirse o limitarse aún más para el empresario, quien sólo podría alegar hurto de uso si el conductor -contra prohibición expresa y saltándose los mecanismos idóneos de custodia- lo ha sacado del garaje donde estaba guardado o bien, lo ha utilizado en una forma diversa a la autorizada. En este último caso, la defensa del empresario se identifica con las normas generales de responsabilidad por los dependientes²⁸.

jornada de trabajo; no puede ser usado en beneficio particular y para que se use fuera de las horas normales de trabajo es necesario contar con permiso especial escrito. En conclusión, el recurso del Fisco sostuvo que no podía sostenerse válidamente que si el conductor no entrega el vehículo al término de la jornada habitual y lo continúa usando más allá de la hora, lo está haciendo con autorización expresa o tácita del dueño. La Corte Suprema, sin embargo, desechó el recurso y declaró que "no puede sostenerse válidamente que por no haberlo devuelto ese día a la hora en que debió hacerlo, signifique que el chofer haya tomado el vehículo sin la autorización necesaria, toda vez que ya la tenía, actitud que daría motivo a otras sanciones por la desobediencia a los Reglamentos especiales del caso, pero insuficientes para con ello eliminar la responsabilidad civil del propietario."

²⁷ Así, en relación con la prueba liberatoria establecida en favor del propietario, la doctrina comparada ha ensayado tres posibles soluciones: a) tener por suficiente causal de eximición la prueba de que la **circulación y conducción** del vehículo se ha realizado al margen de la **voluntad expresa o tácita del propietario**, es decir, sin su conocimiento o autorización; b) sostener que, para que opere este hecho impeditivo, no basta la falta de conocimiento o autorización del propietario sino que es necesario que **éste haya prohibido expresa o tácitamente tal conducta específica** y c) exigir al propietario que demuestre haber adoptado **medidas concretas, positivas e idóneas** para impedir el uso y circulación del vehículo. En esta última postura -la más estricta de las tres- se puede citar cierta jurisprudencia italiana que, incluso en supuestos de hurto de uso, condena al empresario como civilmente responsable cuando la sustracción fue causada -o al menos facilitada- por un defecto en la custodia del vehículo imputable al propietario. La jurisprudencia italiana ha exigido la **"idoneidad concreta del medio empleado por el propietario para evitar la sustracción o circulación abusiva"**. Por ello ha exonerado al propietario cuando el conductor ha logrado sacar el vehículo mediante la sustracción de las llaves que se guardaban en lugar seguro, pero, en cambio, le ha condenado cuando dichas llaves estaban a disposición del público o el contacto del vehículo se podía lograr mediante el uso de un simple cortaplumas. Cfr. BONACCI BENUCCI, E., *La responsabilità civile*, Giuffrè Editore, Milano, 1955, pp. 132 y 133.

²⁸ Cfr. CAVANILLAS MUGICA, S., "Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo Español de 26 de junio de 1990", en *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil* N° 23, 1990, pp. 761-772. El autor realiza un agudo y sugerente comentario a una sentencia que exime de toda responsabilidad civil al empresario transportista en un caso de extralimitación

Sin embargo no podemos dejar de llamar la atención sobre la última modificación al art. 174.2 LT y, por tanto, sobre el sentido y alcance de la nueva prueba liberatoria o hecho impeditivo de la responsabilidad civil del propietario, que claramente favorece al empresario demandado. Es claro que se trata de una excepción de responsabilidad más amplia que la establecida en el antiguo texto legal pues ya no sólo comprende los denominados "hurtos de uso" sino también otras formas de extralimitación exonerativas. De esta manera, corresponderá a nuestro máximo Tribunal –como una cuestión de derecho– el determinar cuál será el sentido y alcance de esta nueva causal eximente de responsabilidad civil y cuál será el límite de esta especial forma de responsabilidad objetiva.

3.3.2 Las llamadas cesiones o entregas abdicativas: pérdida de la calidad de detentador o explotador del vehículo.

En el derecho comparado, éste constituye otro hecho impeditivo de la responsabilidad civil del empresario transportista ya que puede también eximirse de la responsabilidad civil que se le imputa si prueba que –no obstante ser dueño del vehículo– ha dejado de ser "detentador" o "explotador" del mismo porque ha cedido –en forma más o menos permanente– el uso y goce del mismo a un tercero en virtud de un contrato gratuito u oneroso.

Nuestra jurisprudencia ha dicho –bajo el antiguo texto del art. 174.2 LT– que la autorización o cesión gratuita (por parentesco o simple amistad) no exime de responsabilidad civil al propietario²⁹. Por ello, y a *contrario sensu*, podríamos entender que toda cesión onerosa o con alguna causa comercial tendría la virtud de transferir la calidad de "detentador" al tercero cesionario y, con ello, la responsabilidad civil por los accidentes que cause el vehículo.

Así, por ejemplo, en Chile existe jurisprudencia que ha negado toda responsabilidad civil al propietario de un vehículo cuando éste lo ha cedido en forma permanente a un empresario para que éste lo use en el giro o tráfico de su propia empresa³⁰.

funcional del conductor y concluye que "mientras que para un simple propietario de un automóvil la posibilidad de que el mismo sea empleado sin su consentimiento por persona que tiene acceso al mismo, se presente como atípica, no ocurre lo mismo en el seno de una empresa en el que la posibilidad mencionada se presenta como la **calculable consecuencia de una disponibilidad necesaria o, al menos, conveniente para el mejor servicio.** (...) La utilización incontestada de un instrumento de la empresa constituye, por tanto, uno de sus riesgos típicos y, tratándose de objetos dotados de cierta peligrosidad, permite establecer la responsabilidad del empleador."

²⁹ Cfr. C. de Rancagua de 18 de marzo de 1986, en RDJ, t. 78, secc. 4ª, pp. 36 y ss. E

³⁰ Cfr. C. de Santiago de 9 de agosto de 1960, en RDJ t. 57, secc. 4ª, pp. 229 y ss. Es importante destacar, en primer término, que este fallo se dictó con anterioridad a la dictación de la primera Ley del Tránsito y, por tanto, en aplicación exclusiva de los arts. 2320 y 2322 del Código civil. En el caso concreto, el propietario de un camión se lo había prestado en forma indefinida a su hermano para que éste lo utilizara en su giro comercial (empresario agrícola). Quedó probado en la instancia que éste último era el empleador habitual o permanente del conductor a la época del accidente y que daba personalmente instrucciones a sus choferes sobre el estado de sus camiones y revisión de frenos. En relación con la responsabilidad civil del propietario del vehículo, la Corte declaró en su considerando 15º "que con relación a José Jorge Jottar Isa, la acción civil deducida en contra suya en el primer otrosí del escrito de acusación de fojas 71 es improcedente toda vez que lo único que aduce para estimar que esta persona ha contraído responsabilidad por los daños y perjuicios

Así también, nuestra jurisprudencia ha eximido de toda responsabilidad civil al empresario demandado por los daños causados por el dependiente del garaje en el que había dejado su vehículo cuando éste, probando los frenos del mismo, causa el accidente con daños para un transeúnte. En este preciso caso nuestra jurisprudencia ha sido clara al señalar que el empresario dueño queda libre de toda responsabilidad civil -no obstante existir autorización expresa para conducir el vehículo en prueba de la eficacia de la reparación practicada- porque *"el entregarlo a un mecánico para ser reparado supone un contrato de prestación de servicios -o cualquiera otro innominado- en cuya virtud aquél se compromete a repararlo y el dueño del automóvil a pagar una suma determinada por el trabajo. Ahora bien, el entregar el vehículo mediando dicho contrato implica, a juicio de esta Corte, traspasar la responsabilidad del cuidado de éste al mecánico que se obliga a repararlo, extendiéndose esta responsabilidad a lo que pueda ocurrir si es necesario poner en movimiento el coche para verificar si el trabajo efectuado ha tenido éxito"*³¹.

de que se trata es el hecho de ser dueño del camión gobernado por el reo Arenas (conductor), hecho que, por sí solo, no le acarrea legalmente tal responsabilidad." Quizá el fallo hubiera sido diverso bajo la vigencia de la responsabilidad solidaria entre propietario y conductor establecida en nuestra primera Ley del Tránsito.

³¹ Cfr. C. de Rancagua de 18 de marzo de 1986, en RDJ, t. 78, secc. 4º, pp. 36 y ss. En el primer "Vistos" de la sentencia, la Corte señala "que habiendo expresado el demandado civil señor Meléndez (propietario) que entregó su automóvil al reo para su arreglo, es evidente que ello importa una autorización expresa de su parte para que el reo lo llevara a su taller, lo reparara y, eventualmente, lo pusiera en movimiento para probarlo. Y siendo así, lo que corresponde averiguar para decidir si Meléndez es o no responsable solidario de los daños derivados del cuasidelito perpetrado por Baez (conductor/mecánico), es determinar hasta dónde se extiende la mencionada responsabilidad refleja del dueño del vehículo derivada de aquella autorización". En el "Vistos" Cuarto la Corte declara que "dentro del contexto de esa disposición (art. 65 de la Ley del Tránsito vigente en aquella época), tal consentimiento constituye un acto de mera liberalidad por parte del dueño y, por lo mismo, es lógico que se le haga solidariamente responsable de lo que pueda ocurrir como consecuencia del manejo que el tercero haga del vehículo". Sin embargo, estamos conscientes que ayudó a eximir de responsabilidad al dueño el hecho de que el accidente se produjo cuando el mecánico, una vez reparado el sistema eléctrico en otro garaje especializado, decidió partir hacia Las Cabras para, según dijo el reo, "probarlo", lo cual resultaba innecesario por tratarse de un falla del sistema eléctrico cuyo funcionamiento correcto o incorrecto puede verificarse estando el vehículo inmóvil, bastando para ello que funcione el motor y demás elementos que integran aquél. Como puede advertirse el accidente se produjo cuando la falla que determinó el ingreso del vehículo al taller del mecánico/conductor y agente directo del daño estaba ya reparada provisoriamente y con la recomendación del experto de cambiar la pieza defectuosa, es decir, en un acto totalmente desconectado del aludido contrato, de modo que la responsabilidad civil del reo de ningún modo cabe extenderla al dueño del vehículo. Quizá la decisión judicial hubiera sido diferente en caso de no existir esa clara extralimitación de las funciones encomendadas por el contrato de reparación en garaje. Además, en casos como éste, es posible que llegue a tener gran importancia la nueva causal eximente del art. 174.2 LT, en el sentido que, al momento del accidente, el reo utilizaba el vehículo sin autorización del propietario (de un modo no previsto). En el mismo sentido, sentencia de la C. de Santiago de 19 de noviembre de 1979, en Gaceta Jurídica N° 29, Secc. Criminal, p. 8 y ss. en la cual se eximió de toda responsabilidad civil al Banco del Estado -como propietario del vehículo con el cual se causó el daño- ya que éste había sido sacado del garaje donde se guardaba permanentemente por el mecánico jefe de dicho establecimiento y utilizado fuera de la jornada de trabajo (a las 22:45 hrs.) para fines totalmente particulares. De esta forma, la Corte entendió -no obstante que se demandó la responsabilidad objetiva del propietario ex Ley del Tránsito- que la extralimitación laboral del mecánico jefe del taller exime de toda responsabilidad civil al propietario del vehículo sin que la responsabilidad civil surja de la sola propiedad del vehículo.

Estos casos demuestran que la responsabilidad del titular del vehículo no es objetiva o *in re ipsa* sino que se trata de una responsabilidad estricta por riesgo creado que sólo opera si existe un control o dirección efectiva sobre la cosa riesgosa.

Quizá detrás de esta jurisprudencia está latente el concepto jurídico de detentador o explotador del vehículo. El empresario transportista no puede ser responsable de todos los accidentes que se causen con su vehículo, sino sólo de aquéllos que se causan siendo él detentador, explotador o titular de los riesgos propios o típicos del mismo. Por este motivo pensamos que no debiera responder cuando ha cedido la dirección y el control del vehículo a un tercero en virtud de un contrato oneroso o cuando la cesión ha sido hecho de forma general e indefinida.

Sin embargo no podemos decir que esta doctrina esté firmemente establecida y claramente aplicada por nuestros tribunales. Así por ejemplo, existe algún fallo aislado que condena civilmente al propietario no obstante existir un contrato de reparación en taller o garaje con un tercero independiente. Incluso ha llegado a señalar que la prohibición de uso impuesta en el contrato al mecánico y conductor culpable, no es oponible a la víctima por estar contenida en un contrato que sólo produce efectos entre las partes³².

³² Cfr. 4º Juzgado de Policía Local de Santiago de 28 de febrero de 1973, en RDJ t. 70, secc. 4ª, pp. 28 y ss. Este fallo fue apelado pero se declaró desierta la apelación. Pensamos que la falta de revisión del fallo por la Corte Suprema motivó que permaneciera a firme una doctrina en extremo objetivista y muy perjudicial para precisar bien la naturaleza y límites de la responsabilidad civil del propietario. En el caso concreto, un capitán de Ejército -con autorización del Teniente Coronel- mandó a reparar su vehículo particular a la Maestranza de Mantenimiento del Ejército de Chile, pero llegando a un acuerdo directo de precio con el mecánico de dicha Repartición. De acuerdo con la reglamentación vigente en relación con los vehículos entregados en reparación en dicho lugar, no podían ser utilizados ni retirados del lugar, sin autorización y siempre premunidos de la respectiva tarjeta de servicio. Sin embargo, esta Reglamentación sólo era aplicable a los vehículos de la Maestranza pero no a los vehículos de propiedad particular que se entregaban para su reparación por un convenio directo entre el particular y el mecánico que se obliga a repararlo. Este fallo condenó al propietario en una interpretación restrictiva de la especial prueba liberatoria contemplada en el antiguo art. 174.2 de la Ley del Tránsito pues sostiene "que es irredargüible que la excepción contenida en la parte final del inciso segundo del artículo 68 de la Ley 15.231 (Ley del Tránsito) se refiere al caso en que el vehículo es sacado de la esfera de poder del propietario sin mediar relación de causalidad con el dueño; hecho que aparece probado por el verbo empleado y reafirmado por la circunstancia que dicho hecho debe ocurrir sin 'conocimiento o autorización expresa o tácita de éste' (...) Que, en consecuencia, no es posible aceptar la alegación del demandado Escobar en cuanto que su vehículo le fue tomado sin su conocimiento o autorización expresa o tácita, porque, como se ha visto, él lo entregó voluntariamente para su reparación. Es decir, existió pleno consentimiento del demandado señor Escobar (propietario) cuando entregó el Station Wagons de su propiedad para su reparación, saliendo de su esfera de poder por ese hecho, lo que se aparta absolutamente del caso de excepción descrito en la parte final del art. 68 de la Ley 15.231. Que, a mayor abundamiento, en el supuesto que el demandado Escobar hubiera entregado su vehículo con la expresa prohibición de uso, dicha prohibición -por estar contenida en un contrato- solamente produce efectos respecto de las partes pero en caso alguno afectará a terceros u no podrá limitar la responsabilidad legal objetiva establecida en la Ley. Que aceptar como excepción del principio de la responsabilidad legal objetiva establecido en el inciso segundo del art. 68 de la Ley del Tránsito, las prohibiciones de uso que se impongan en un contrato importa vulnerar doblemente el orden jurídico. En primer lugar, se vulnera la norma que establece que los contratos solamente producen sus efectos respecto de las partes que los convienen. En segundo lugar, se vulnera la norma de interpretación restrictiva de las excepciones, puesto que se da carácter de excepción a un hecho no sancionado por la ley como tal."

4. Responsabilidad civil en el arrendamiento del vehículo

Un supuesto de gran interés teórico y práctico en el Derecho comparado lo constituye el arrendamiento de vehículos empresarialmente organizado. ¿Quién responde civilmente si el arrendatario -o sus parientes, amigos o dependientes- causa un accidente con daño a terceros? ¿Puede la víctima demandar al dueño arrendador?

En este sentido se pueden distinguir dos tipos de arrendamiento de vehículos: a) el arrendamiento con conductor y b) el arrendamiento sin conductor.

a) En el primer caso, el empresario que arrienda vehículos con conductor puede o no ser dueño del vehículo pero podrá ser civilmente responsable, de acuerdo a las reglas generales, por el hecho de sus dependientes o auxiliares, si el conductor dependiente causa un accidente con dolo o culpa.

b) Sin embargo, en el segundo caso -arrendamiento de vehículos sin conductor-, la cuestión es mucho más compleja pues no se presenta la figura del conductor dependiente del empresario demandado. No se trataría de una responsabilidad por el hecho de los dependientes ni tampoco de una simple responsabilidad causal *ex re o in re ipsa*.

A este respecto existe hoy una fuerte tendencia -guiada por la doctrina del riesgo de empresa- que considera que el fundamento de esta responsabilidad civil lo constituye el hecho de que esta clase de arrendamiento de vehículos (sin conductor) constituye una clara forma de uso empresarial del vehículo y, por tanto, el empresario titular del negocio -aunque no sea dueño ni tenga la dirección o el control material del vehículo al momento del accidente- debiera responder frente a la víctima pues, al ser un arrendador profesional -o, más bien, una empresa dedicada al arriendo de vehículos sin conductor- tiene o debe tener el control empresarial sobre los mismos. Así por ejemplo, el Tribunal Supremo español ha señalado que "*el empresario de tal negocio y beneficiario del mismo, ha de soportar los daños inherentes al uso de vehículos, aun que sea por persona no asalariada o no dependiente de él por vínculo laboral, porque la cesión del uso a otro ya supone un reconocimiento implícito de su idoneidad para el manejo, y al prestar su consentimiento para que se lleve a efecto, queda vinculado a las consecuencias que de su uso se deriven, en cuanto ese uso redunde en su beneficio*"³³.

En relación con la responsabilidad civil en supuestos de arrendamiento de vehículos a motor nuestra jurisprudencia publicada es escasa y no abordan directamente el problema. Así por ejemplo, en la sentencia de 3 de junio de 1973, la Corte de Santiago señaló tácitamente que el dueño/arrendador no era civilmente responsable por los daños causados por el arrendatario con el vehículo objeto del contrato. De los hechos probados en la instancia se desprende que el dueño de un vehículo lo dio en arrendamiento sin conductor a una empresa de gas de la cual era, a su vez, dependiente labo-

³³ Cfr. ZELAYA ETCHEGARAY, P., *La responsabilidad civil...* cit., Aranzadi, Pamplona, 1995, p. 415 y ss, con abundante cita de la jurisprudencia de la 1ª y 2ª Sala del Tribunal Supremo español. La jurisprudencia española sigue formalmente apegada a los esquemas propios de la responsabilidad por culpa ya que el Código civil español -al igual que nuestro Código civil- estableció un sistema tradicional de responsabilidad por culpa probada. De esta forma, el Tribunal Supremo español intenta establecer una culpa en el dueño/arrendador al no conocer la falta de idoneidad del arrendatario/conductor. Sin embargo, también deja entrever que la responsabilidad se funda en el riesgo/utilidad que reporta el vehículo para el arrendador, si que le otorgue oportunidad al demandado para acreditar su plena diligencia.

ral. El día del siniestro, y mientras el conductor habitual del jeep se había bajado transitoriamente del mismo, un obrero de la compañía -que iba en el vehículo y que estaba encargado de cortar y reponer los servicios de gas- tomó el volante sin el conocimiento o autorización de conductor habitual y condujo el automóvil con daños a la víctima³⁴.

Así también, la Corte de Santiago ha señalado -aunque no expresamente- que el arrendador no es civilmente responsable si en el contrato de arrendamiento se dejó expresamente estipulado que toda la responsabilidad civil por los eventuales daños causados con el vehículo arrendado quedaba radicada en el arrendatario³⁵.

Sin embargo, nos asalta la duda respecto del vehículo entregado al cliente en virtud de un contrato de *leasing*. Aunque el punto puede ser discutido, ya que el *leasing* es un contrato de arrendamiento con opción de compra, creemos que existen argumentos para sostener que la empresa de *leasing*, dueña arrendadora del vehículo, no debe responder civilmente por los daños causados por el arrendatario o conductor respectivo. Al menos quiero señalar dos razones: a) En primer lugar, la empresa de *leasing* no tiene el giro de arrendar vehículos y, como contraprestación, recibir rentas de arrendamiento, sino que opera en base a un contrato *sui generis* distinto y diverso al arrendamiento tradicional. Este contrato *sui generis* otorga al arrendatario del vehículo una absoluta independencia y autonomía - respecto del dueño/arrendador (compañía de *leasing*)- en el uso y destino del vehículo, de forma tal que el arrendatario actúa como verdadero dueño y explotador del vehículo, sin que tenga limitación respecto de las características del uso y destino del bien. b) En segundo término, por la misma estructura y operati-

³⁴ Cfr. C. de Santiago de 3 de junio de 1973, RDJ, t. 70, secc. 4ª, pp. 65 y ss. Debemos destacar que, en este caso, la víctima no demandó al dueño/arrendador y, por tanto, la Corte no pudo pronunciarse sobre la responsabilidad civil del mismo. Además, este caso es un claro ejemplo de pérdida de calidad de "detentador" por parte del propietario que cede su vehículo particular onerosa e indefinidamente a un tercero (empresario) en virtud de un contrato de arrendamiento sin conductor. En el mismo sentido, CS de 28 de junio de 1938 (Cas. en el fondo), en RDJ, t. 37, secc. 1ª, pp. 94 y ss. en la cual sólo se condenó a la empresa que utilizaba vehículos ajenos mediante un contrato de arrendamiento (era arrendataria del vehículo), pero no al propietario arrendador. Sin embargo, tampoco en este caso se demandó al propietario del vehículo y, por tanto, la Corte no se pronunció al respecto.

³⁵ Cfr. C. de Santiago de 29 de diciembre de 1961, en RDJ, t. 58, secc. 4ª, pp. 374 y ss. De los hechos probados en la instancia se desprende que el propietario de un taxibus lo dio en arrendamiento sin chofer a don José Castillo, de profesión taxista, quien pagaba periódicamente la renta estipulada. A su vez, este último -en su condición de arrendatario del taxi- se lo prestó (cesión gratuita y por simple amistad o parentesco) a su suegro para que éste lo usara y explotara como taxibus en un determinado recorrido. Por negligente conducción de este último, se causó un accidente con daños para terceros. La víctima demandó al Sr. Castillo ex art. 2314 CC por la supuesta culpa en la elección del conductor. La Corte Suprema confirmó el fallo de la Corte de Apelaciones en virtud del cual se condenó como civilmente responsable al arrendatario Sr. Castillo, no como tercero civilmente responsable ex art. 2320 CC (responsabilidad del empresario por el hecho de su dependiente), sino como directa y personalmente culpable al ceder la conducción del vehículo a persona manifiesta y conocidamente incompetente (art. 2314). Cabe destacar lo señalado en el Considerando N°24: "A mayor abundamiento, obra en autos como elemento de juicio -que no ha sido invocado por las partes y que el tribunal, a manera de referencia, lo hace destacar-, el contrato de arrendamiento, de cuyo texto y espíritu se desprende que la intención del dueño de la máquina fue radicar la responsabilidad en el arrendatario cuando entregare o facilitare el vehículo a un tercero, tuviere o no la calidad de dependiente." Sin embargo, nuevamente debemos destacar que, en este caso, tampoco se demandó al dueño arrendador del vehículo respectivo y, por tanto, la Corte no pudo pronunciarse derechamente sobre esta importante materia.

dad práctica del contrato de *leasing*, éste no se configura como un simple título de mera tenencia por el cual el dueño cede y autoriza al tercero para usar y gozar de la cosa con la obligación de restituir, sino que le cede en forma indeterminada (en el tiempo, en el espacio y en la finalidad del uso) la dirección y el control del vehículo al arrendatario, quien asume la responsabilidad por el uso, dirección y destino del mismo³⁶.

5. Concurso de sujetos civilmente responsables

Por último cabe referirse a un tema que tiene singular importancia jurídica y práctica: ¿qué sucede si una empresa contrata los servicios del propietario del vehículo para cumplir con su giro o tráfico habitual?

Es frecuente en la práctica que una determinada empresa -por múltiples y variados motivos- contrate los servicios del propietario de uno o varios vehículos para la prestación de una determinada actividad o prestación que exige utilizar los mismos. Así, por ejemplo, una empresa periodística puede contratar o subcontratar la entrega o distribución de sus periódicos con uno o más transportistas individuales que ponen a su disposición sus vehículos propios; una constructora puede contratar o subcontratar los servicios de retirada de escombros con otra empresa dedicada a dicho rubro y que cuenta con vehículos propios; una empresa privada de correos puede contratar o subcontratar los servicios de uno o varios mensajeros que disponen de vehículos propios, o bien, una empresa productora de bebidas contrata la venta y distribución de las botellas con uno o varios transportistas que facilitan el vehículo y el conductor respectivo.

³⁶ Una de las pocas sentencias que hemos podido encontrar en relación con la responsabilidad civil de una compañía de leasing fue dictada por la Titular del 4º Juzgado del Crimen de Santiago en la causa criminal Rol N°158.785, seguida por el delito de manejar en estado de ebriedad causando daños contra Adriana Montecinos Peralta, la que todavía no se encuentra ejecutoriada. En esta causa se dedujo demanda civil de indemnización en contra de la Sra. Montecinos y en contra de Leasing Andino S.A. ex art. 174.2 de la Ley del Tránsito para el pago solidario de las indemnizaciones que procedan. De los hechos probados en la primera instancia se desprende que Leasing Andino S.A. dio en arrendamiento, en la modalidad de leasing, el vehículo Patente NB 5756 a la sociedad Inmobiliaria Monte Rod Limitada, uno de cuyos socios era la Sra. Montecinos. En la cláusula 12ª del referido contrato de leasing se estipuló, entre otras cosas, que la sociedad arrendataria -en adelante la Arrendataria- no podía ceder, bajo ningún título, el uso o mera tenencia del vehículo objeto del contrato, salvo consentimiento escrito del Arrendador. Además se estipuló que el vehículo arrendado sería utilizado por la Arrendataria, bien personalmente, bien mediante sus empleados, en cuanto actúen en funciones de dependencia laboral. La Arrendataria -como es lógico y necesario- no utilizó directa y personalmente el vehículo (las personas jurídicas no pueden conducir vehículos a motor) sino que una de sus socias lo hizo en manifiesto estado de ebriedad, causando un accidente a las 5:00 hrs, al saltarse una señalización de "Pare". En el Considerando 10º este fallo señala que la "representante de la empresa arrendataria [conductora del vehículo al momento del accidente] no se encontraba haciendo uso del bien arrendado en el ámbito del giro de la empresa sino para un uso claramente personal, tanto así que conducía en estado de ebriedad y en abierta infracción a las leyes del Tránsito." En el Considerando 12º vuelve a señalar "que analizado lo precedentemente expuesto, la empresa Inmobiliaria Monte Rod Ltda. [arrendataria vía leasing], no cedió ni facilitó el bien arrendado a un tercero sino quien lo conducía era una de las representantes de aquella, eso sí que se desprende de autos que ésta no estaba empleando con él funciones de carácter laboral. A mayor abundamiento, el Tribunal tiene presente que el contrato de arrendamiento celebrado entre Leasing Andino S.A. e Inmobiliaria Monte Rod Ltda., de fs. 151, cláusula décimo tercera, dispone que el arrendatario asume también los riesgos por cualquier accidente producido por la posesión, utilización y operación de los bienes arrendados que ocasione daños en la persona o bienes de terceros, los que serán de su entera responsabilidad."

En todos estos casos la empresa principal utiliza vehículos ajenos –los que, a su vez, “cuentan” con sus respectivos conductores- para cumplir con su giro propio. En el hecho, es frecuente que algunas empresas prefieren no tener vehículos propios para efectuar su tráfico propio sin que acuden a los servicios de vehículos ajenos. De esta forma, ¿qué sucede si el conductor dependiente de la empresa contratada o subcontratada causa un daño mientras cumple con las funciones o servicios encargados por la empresa comitente o principal?

En estas situaciones se produce una verdadera “conurrencia de sujetos civilmente responsables” pues la víctima podría demandar conjuntamente al propietario - conforme al art. 174.2 Ley del Tránsito- y al empresario comitente ex art. 2320.4 o 2322 CC, ya que éste, en la práctica, se constituye como el verdadero empleador de los conductores.

Es importante señalar como nuestra Ley del Tránsito -con rigurosa técnica jurídica- contempló dicho supuesto al señalar que la responsabilidad solidaria entre el propietario y el conductor es “*sin perjuicio de la responsabilidad de otras terceras personas en conformidad a la legislación vigente.*” En este sentido, la víctima de un accidente del tránsito puede demandar no sólo al conductor y al propietario sino también a la empresa que utiliza dicho vehículo para cumplir su giro, siempre que acredite –de conformidad con el derecho común (arts. 2310 y 2322 CC)- que entre esta última y el conductor culpable existe vínculo de subordinación o dependencia y que el daño lo causó en el ejercicio o, al menos, con ocasión de sus funciones.

En estricta teoría se admiten tres posibilidades: a) que sólo responda el propietario del vehículo y el conductor culpable por cuanto sólo ellos -en conformidad con el art. 174.2 LT- son solidariamente responsables frente a la víctima y ninguna responsabilidad le cabe a la empresa principal o comitente; b) que sólo responda el empresario comitente pues él encargó y pagó el servicio respectivo, pasando el vehículo -junto con su conductor- a formar parte de su organización empresarial; y c) por último, que tanto el propietario cuanto el empresario comitente sean solidariamente responsable frente a la víctima del daño causado por el chofer culpable.

Sin embargo, ¿cuándo se entiende que el conductor del vehículo -dependiente permanente o habitual del propietario del mismo- pasa a ser dependiente de la empresa comitente del servicio y cesionaria del vehículo? ¿Cuáles son los criterios para saber si el conductor hace responsable sólo al propietario, sólo a la empresa comitente o a ambos solidariamente? En definitiva, lo que interesa saber es si el conductor del vehículo ajeno puede hacer civilmente responsable al empresario que ha contratado sus servicios, o, simplemente, ha arrendado la máquina con conductor.

En Chile este fenómeno ha sido enfrentado y resuelto por la jurisprudencia administrativa y por la judicial aunque -como puede fácilmente colegirse- desde ángulos distintos y con efectos diversos.

Así, la Dirección del Trabajo ha estudiado el tema en relación con los denominados “contratos de administración y servicios para vehículos del transporte colectivo urbano”. En virtud de este contrato atípico, el propietario de un vehículo de locomoción colectiva hace cesión del mismo -con su respectivo chofer- a la empresa adjudicataria de una concesión de transporte público urbano para que ésta explote el servicio respectivo.

En este sentido, creemos que constituye un valioso aporte lo señalado por la jurisprudencia de la Dirección del Trabajo en orden a señalar diversos criterios que -sólo para los efectos laborales, previsionales y sociales- permiten definir cuándo el conductor respectivo pasa a ser empleado o dependiente de la empresa comitente o principal, concesionaria del trayecto urbano licitado. Esta jurisprudencia administrativa ha sido muy fecunda en señalar diversos criterios que permiten establecer si existe o no vínculo de subordinación y dependencia entre el conductor culpable y la empresa que contrató los servicios del transportista individual. Por ejemplo, ha señalado los siguientes criterios, sin determinar ningún orden o prioridad entre ellos y sin ser taxativo:

- a) ¿Quién contrata y despide efectivamente a los conductores del vehículo respectivo?
- b) ¿Quién se encarga de la declaración y pago de sus obligaciones laborales, previsionales y sociales?
- c) ¿Quién asigna y controla los turnos de trabajo?
- d) ¿Quién imparte órdenes, instrucciones y aplica sanciones a los conductores desobedientes?
- e) ¿Quién asigna y controla la ruta por donde deben circular los vehículos?
- f) ¿Quién controla el despacho, salida y entrada, de los vehículos al lugar de la prestación del servicio?
- h) ¿Dónde se guardan y desde dónde se deben retirar los vehículos respectivos? ¿quién es el dueño o titular de dicho lugar?
- i) ¿Quién controla las entradas y salidas, incluida la colación, de los choferes?
- j) ¿Cuál es la permanencia y continuidad de la prestación de los servicios prestados por los choferes?

En definitiva, la jurisprudencia de la Dirección del Trabajo señala que es empleador aquél que -en la práctica diaria- tiene los poderes para organizar, dirigir y supervisar el trabajo diario de esos conductores, ejerciendo una labor de continua supervisión y estableciendo los diversos niveles de fiscalización atendida la naturaleza de las labores encomendadas al chofer respectivo. Así, la Dirección del Trabajo ha señalado que *"los conductores de vehículos de la locomoción colectiva urbana que laboran en recorridos licitados de transporte urbano de pasajeros prestan sus servicios personales bajo subordinación y dependencia de las entidades constituidas como sociedades (empresas de transporte o empresas adjudicatarias del transporte público) y no respecto de los propietarios de los vehículos que se los entregaron en administración a dichas sociedades ya que dentro del marco de las facultades de administración de los respectivos vehículos están los poderes para organizar, dirigir y supervisar el trabajo diario de esos conductores en las líneas licitadas. Las máquinas fueron entregadas por sus propietarios en tenencia, uso y administración a las empresas con sus respectivos choferes, siendo éstas las que detentan la organización y dirección de los recorridos incluidos en la concesión"*³⁷.

³⁷ Dictamen Nº 212/04 de la Dirección del Trabajo de 11 de enero de 1995. En idéntico sentido ver Ordinario Nº 1136/72

En relación con nuestra jurisprudencia judicial podemos señalar que el asunto ha sido resuelto por medio de la aplicación del Código civil ya que —como pudimos señalar anteriormente— la propia Ley del Tránsito deja abierta la posibilidad de aplicar el derecho común o legislación vigente para perseguir la responsabilidad de otros sujetos distintos del propietario.

Han existido algunos pronunciamientos jurisprudenciales al respecto. Por ejemplo, la Corte Suprema ha resuelto —en un caso donde no era posible invocar la responsabilidad solidaria del propietario porque no se podía aplicar la Ley del Tránsito— que aún cuando el camión que causa el daño no pertenece a la empresa demandada, ésta es civilmente responsable si se acredita que el conductor respectivo estaba al cuidado o dependencia de la misma, aunque no fuera su dependiente desde el punto de vista estrictamente laboral. De esta forma la Corte realiza una interpretación extensiva del vínculo de dependencia al señalar que "debe sentarse, como regla general, que basta que una persona preste sus servicios a las órdenes de otra para que aquélla tenga el carácter de dependiente respecto de ésta, sin que se tome en cuenta ninguna otra consideración. No es ni siquiera necesario el vínculo contractual, como quiera que debe aún ser estimado "dependiente" el que presta su trabajo voluntariamente"³⁸.

Así también, la jurisprudencia judicial ha señalado que se entiende que un vehículo ajeno está al servicio de la empresa demandada —y ésta es civilmente responsable de los daños causados por el conductor negligente— cuando se prueba que dicho vehículo está al servicio permanente y exclusivo de la misma; está obligado a llevar letreros o propaganda de la empresa civilmente responsable; el conductor está sometido a los reglamentos y al horario de trabajo de los demás empleados de la compañía (con inde-

de la Dirección del Trabajo de 17 de marzo de 1993, en Revista Laboral y de Seguridad Social Nº 21 (Mayo), 1993, pp. 37 y ss.

³⁸ Cfr. CS de 18 de julio de 1985, en RDJ, t. 83, secc. 1ª, pp. 96 y ss. Se trató de un recurso de queja rechazado por la Corte Suprema. Por ello se publicó íntegramente la sentencia de la Corte de Concepción de 23 de abril de 1985 que condenó a la empresa demandada. De los hechos probados en la instancia se desprende que una empresa constructora, como adjudicataria de una obra pública, había contratado —junto a otra maquinaria pesada (motoniveladoras, tractores, bulldozer, palas mecánicas, cargadores, etc.)— los servicios de un camión ajeno para realizar ciertas labores de acarreo de material en el sitio donde se llevaban a cabo los trabajos a que se refería la propuesta pública adjudicada (trabajos de relleno de material estabilizante en nudo y conexión vial). Por una negligencia del conductor de dicho camión (retroceder sin percatarse de la total ausencia de personas), se causó la muerte a dos menores que se encontraban en el sitio en aquel momento. El abogado de la empresa demandada, entre otras cosas, alegó que el conductor no era dependiente de la empresa constructora. Aunque en la especie no era aplicable el art. 65 de la Ley 15.231 porque el sitio en que sucedió el accidente no estaba destinado al tránsito público y aunque el camión no pertenecía a la empresa demandada, la Corte condenó como civilmente responsable a la constructora y declaró expresamente que "habiéndose justificado la culpa del dependiente o subordinado, surge la presunción legal de responsabilidad de la empresa 'Enrique Reyes Larraín y Cía. Ltda., a cuyo cargo estaba el autor del daño, la que comprende también la relación causal entre la culpa y el daño cometido, ya en este evento la ley presume de parte de la persona que tiene a otra a su cuidado, falta de vigilancia y que esta omisión contractual ha sido una de las causas que han originado el resultado dañoso que motiva la demanda indemnizatoria."

pendencia de si existen o no repartos de combustible); el conductor lleva consigo las guías de ventas, percibiendo el valor de ellas, etc.³⁹.

En definitiva todos estos criterios pueden llegar a ser útiles a la hora de determinar si el vehículo y su conductor han entrado a formar parte de la organización empresarial (esquema organizativo) del comitente principal y son, en definitiva, una pieza más en toda la cadena de su prestación de servicios o, por el contrario, el propietario conserva una real autonomía respecto de la empresa comitente, considerándose contratantes independientes para los efectos de la responsabilidad civil.

IV CONCLUSIONES

Es notable constatar que, no obstante existir un doble régimen jurídico en relación con la responsabilidad civil del empresario transportista (uno basado en la culpa ex Código civil y el otro en el riesgo ex Ley del Tránsito), la práctica jurisprudencial chilena -principal fuente de nuestro moderno derecho de daños- ha enfrentado y resuelto el tema en estudio con criterios más o menos semejantes.

Por otro lado, es claro que nuestra jurisprudencia ha iniciado -desde hace ya varios años- un fuerte proceso objetivador en contra del empresario transportista y ha configurado su responsabilidad -sin decirlo expresamente- en torno a los criterios propios de la llamada doctrina del riesgo de empresa.

Sin embargo, y para obtener una mayor certeza jurídica en esta importante materia, creemos necesario que nuestra jurisprudencia declare con mayor claridad que la responsabilidad del propietario del vehículo no es una responsabilidad causal, objetiva, *ex re* o *in re ipsa* sino que se trata de una responsabilidad estricta del sujeto que detenta el control y la dirección empresarial del vehículo. Creemos que la última modificación al art. 137 inc. 2º de la Ley del Tránsito ayudará, en gran medida, a este propósito pues la nueva eximente de responsabilidad civil establecida en favor del propietario (cuando el vehículo ha sido usado sin su conocimiento o autorización del dueño) es clara en el sentido de que no sólo el hurto de uso (sacar o tomar *ab initio* el vehículo) exime de toda responsabilidad civil al dueño sino también la conducción contraria o ajena a la autorización del empresario (conducción in consentida que genera riesgos ajenos al giro propio de la empresa).

Por otro lado, y en aras a conseguir mayor certeza jurídica, sería conveniente que se delimite con mayor precisión los hechos impositivos o causales eximentes de esta especial forma de responsabilidad estricta y, en particular, el valor que tienen las llamadas cesiones abdicativas. De esta forma, el simple propietario podrá estar más

³⁹ Cfr. CS de 28 de junio de 1939 (cas. fondo), en RDJ, t. 37, secc. 1ª, pp. 94 y ss. El abogado de la compañía demandada alegó, entre otros extremos, que el conductor del camión ajeno no era dependiente o empleado de la empresa ya que se trataba de un contrato de transporte celebrado entre su cliente y el propietario del camión, siendo la primera remitente o cargador y porteador el segundo, puesto que se encargaba de conducir de un lugar a otro, por un precio determinado, las mercaderías o productos que el cargador remitía a los distintos compradores. En definitiva, el abogado de la compañía demandada intentó, con mucha habilidad, demostrar que el propietario del camión y su conductor eran una empresa transportista o porteadora y, con ello, contratantes independientes que deben asumir sus costos y riesgos con total autonomía del cliente.

seguro de su total falta de responsabilidad civil cuando ha dejado de ser detentador y explotador del vehículo porque lo ha cedido su uso y goce permanente a un tercero, que asume toda la responsabilidad consiguiente.

Por último, creemos útil y conveniente que la jurisprudencia judicial distinga entre el uso empresarial y el uso privado del vehículo en el sentido que la responsabilidad civil del simple particular que presta gratuitamente su vehículo a un pariente o a un amigo (autorización por mera liberalidad) debe ser menos estricta que la del empresario que entrega sus vehículos y los mantiene en abierta disponibilidad de sus conductores para una mayor y más eficiente prestación del servicio respectivo. Por ello, el llamado hurto de uso y las cesiones abdicativas -como límites o hechos impeditivos de esta responsabilidad estricta- deberían ser aplicados en modos y grados diversos a uno y otro supuesto.