

NOMENCLATURA : 1. [40]Sentencia
JUZGADO : 19° Juzgado Civil de Santiago
CAUSA ROL : C-9727-2022
CARATULADO : FAÚNDEZ/EDYCE METALÚRGICA S.A.

Santiago, treinta y uno de Julio de dos mil veintitrés

Vistos:

Con fecha 09 de septiembre del 2022, comparece **don Francisco Javier Hurtado Peñaloza**, abogado, domiciliado en calle Morandé N°322, oficina 601, comuna y ciudad de Santiago, Región Metropolitana, quién en representación judicial de **doña Jacqueline Meris Sánchez Sandoval**, asistente de educación, viuda, **don Cristóbal Alejandro Faúndez Sánchez**, estudiante y **Fernanda Victoria Faúndez Sánchez**, estudiante universitaria, todos ellos con domicilio en Parcela Doce, Las Carmelitas, comuna de Bulnes, Región del Ñuble, viene en interponer demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual en contra de: 1) **Edyce Metalurgica S.A.**, sociedad fabricante de estructuras metálicas, representada legalmente por don Sergio Iván Rocco Galdames, ingeniero civil mecánico, ambos con domicilio en Puerta del Sol, número 55, Piso 7, Las Condes, Santiago, Región Metropolitana y; 2) **Copcisa S.A. Agencia en Chile**, sociedad del giro de la construcción, representada legalmente por don Augusto Arancibia Zúñiga, ignoro profesión u oficio, ambos con domicilio en Avenida Las Hualtatas N°9050, comuna de Vitacura, Región Metropolitana.

Con fecha 05 de octubre del 2022, la sociedad demandada Copcisa S.A. Agencia en Chile, mediante su representante legal fue notificada en forma personal subsidiaria de la demanda.

Con fecha 20 de octubre del 2022, la sociedad demandada Edyce Metalurgica S.A., mediante su representante legal, fue notificada en forma personal subsidiaria de la demanda.

Con fecha 11 de noviembre del 2022, comparecieron las demandadas e interpusieron excepciones dilatorias.

Con fecha 17 de noviembre del 2022, las excepciones dilatorias fueron rechazadas.

Con fecha 29 de noviembre del 2022, las demandadas evacuaron la contestación de la demanda.

Con fecha 01 de diciembre del 2022 se tuvo por contestada la demanda y se confirió traslado a la réplica.

Con fecha 02 de diciembre del 2022, la demandante evacuó el trámite de la réplica.



Foja: 1

Con fecha 05 de diciembre del 2022, se tuvo por evacuada la réplica y se confirió traslado a la réplica.

Con fecha 09 de diciembre del 2022, la demandada Edyce Metalúrgica S.A., evacuó la réplica.

Con fecha 13 de diciembre del 2022, la demandada Copcisa S.A. Agencia en Chile, evacuó la réplica.

Con fechas 12 y 14 de diciembre del 2022, se tuvo por evacuadas los trámites de la réplica.

Con fecha 14 de diciembre del 2022, se citó a las partes a audiencia de conciliación.

Con fecha 17 de enero del 2023, llamadas las partes a conciliación, ésta no se produce por rebeldía de Copcisa S.A. Agencia en Chile.

Con fecha 24 de enero del 2023, fue recibida la causa a prueba.

Con fecha 23 de febrero del 2023, fueron resueltas las reposiciones contra la resolución que recibe la causa a prueba, fijándose definitivamente los puntos de prueba sobre los cuales ha de recaer la prueba.

Con fecha 15 de junio del 2023, encontrándose la causa en estado, se citó a las partes a oír sentencia.

CONSIDERANDO:

I.- EN CUANTO A LAS TACHAS INTERPUESTAS POR LA PARTE DEMANDANTE:

PRIMERO: Que en audiencia testimonial de fecha 25 de abril del año 2023, mediante exhorto E-612-2023, seguido ante el 2º Juzgado Civil de Talcahuano, la parte demandante interpuso tacha en contra de los testigos don Marcelino Dottis Maldonado y don José Luis Morales Araneda, por la causal del numeral 5 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, fundado en que los testigos son trabajadores de la empresa demandada Edyce Metalúrgica S.A., pues su calidad de empleados les hace carecer de la necesaria imparcialidad para rendir testimonio por ser parte de los hechos del juicio, existiendo interés pecuniario por parte de los testigos, en que serán analizadas sus conductas y tareas respecto al camión accidentado.

SEGUNDO: Que conferido el traslado a la contraparte demandada, Edyce Metalúrgica S.A., señala que la disposición legal por la cual se invoca la tacha, se encuentra vigente desde hace más de cien años, antes de la legislación laboral vigente, la que se contrapone al inciso final del numeral 5 del artículo 454 del Código del Trabajo, de modo que no hay consecuencias adversas para el trabajador derivadas de su testimonio o la falta de aquél, además de privar a su parte del derecho a rendir prueba.

TERCERO: Que no existiendo una afectación a la permanencia de los testigos en sus empleos por el mérito de las declaraciones que presten en este juicio en virtud de la protección en sus funciones establecidas por el Código del Trabajo, no teniendo tampoco un interés pecuniario en los resultados del juicio, se rechaza en todas sus partes los incidentes de tacha impetrados, sin costas por las razones señaladas en la consideración cuadragésimo cuarta.



Foja: 1

II.- EN CUANTO A LAS TACHAS INTERPUESTAS POR LA PARTE DEMANDADA:

CUARTO: Que en audiencia testimonial de fecha 28 de abril del año 2023 mediante exhorto E-184-2023, seguido ante el Juzgado de Letras y Garantía de Bulnes, ofrecida por la parte demandante., la contraparte, interpone tacha en contra de los testigos don Jaime Hernán Paredes Contreras, doña Sandra Ester Suazo Morales y don Rafael Andrés Monsalve Tamarin, por la causal del numeral 7 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, por tener una amistad con los demandantes, lo que resta de imparcialidad su testimonio.

QUINTO: Que evacuado el traslado conferido, la parte demandante señala que los testigos no han manifestado un vínculo de amistad con quienes representa. El primer testigo, Jaime Paredes, sólo conoce al demandante Cristóbal; Entre la demandante Jacqueline y la testigo Sandra Suazo sólo hay una relación de colegas y no de íntima amistad. Lo mismo ocurre con el último testigo que sólo tiene una relación de vecindad con los demandantes y el fallecido don Sinforiano Faúndez.

SEXTO: Que no estimándose que los testigos, a los que se pretenden tachar, tengan efectivamente una íntima amistad con algunos de los demandantes, siendo más bien conocidos de años, lo que permite calificar que es posible recibir de ellos un testimonio suficientemente imparcial, se rechaza las tachas interpuestas, sin costas por las razones señaladas en la consideración cuadragésimo cuarta.

III.- EN CUANTO AL FONDO:

SÉPTIMO: Que don Francisco Javier Hurtado Peñaloza, abogado, quién en representación judicial de los demandantes: 1) **doña Jacqueline Meris Sánchez Sandoval**, asistente de educación, viuda; 2) **don Cristóbal Alejandro Faúndez Sánchez**, estudiante y; 3) **doña Fernanda Victoria Faúndez Sánchez**, estudiante universitaria, viene en interponer demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual en contra de: 1) **Edyce Metalurgica S.A.**, sociedad fabricante de estructuras metálicas, representada legalmente por don Sergio Iván Rocco Galdames, ingeniero civil mecánico y; 2) **Copcisa S.A. Agencia en Chile**, sociedad del giro de la construcción, representada legalmente por don Augusto Arancibia Zúñiga, a fin que la demanda sea acogida y se declare: **a)** la responsabilidad solidaria de ambos demandados por el accidente de fecha 18 de abril del 2021 en que tuvo lugar el fallecimiento del familiar de los demandantes, don Sinforiano Segundo Faúndez Cerda; **b)** la condena solidaria por daño moral por repercusión para cada demandante en la suma de \$200.000.000.- de pesos para cada uno y en la suma de \$800.000.000.- de pesos para todos ellos en la calidad de herederos por el propio daño moral sufrido por la víctima fallecida; **c)** la condena de los reajustes e intereses, contados desde la fecha del accidente y; **d)** la condena en costas. **En subsidio**, solicita que se condene a las empresas demandadas al pago de las de las indemnizaciones y/o conceptos reclamados, en las sumas menores a las de la petición principal, que el Tribunal determine, por concepto de daño moral por repercusión y daño moral propio de la víctima, respectivamente, en equidad y justicia y de acuerdo al mérito de autos, con los reajustes e intereses que se establezcan, desde la época que el Tribunal determine y todo ello con costas, de manera individual, simplemente conjunta o mancomunada.

Contextualiza que la demandante, doña Jacqueline Meris Sánchez Sandoval es cónyuge de don Sinforiano Segundo Faúndez Cerda, Q.E.P.D. Los jóvenes, don Cristóbal Alejandro Faúndez Sánchez y doña Fernanda Victoria Faúndez Sánchez son sus hijos.



Foja: 1

Señala que el día 18 de Abril de 2021, alrededor de las 15 horas, el señor Sinfioriano Segundo Faúndez Cerda, Q.E.P.D., cónyuge y padre de los demandantes respectivamente, conducía por la Ruta 146, Concepción Cabrero, Km 25, Sector El Litre, el camión marca volvo, color blanco, modelo FH, placa patente BTCD21, año 2011, en el cual transportaba vigas metálicas de gran dimensión y tonelaje, con destino hacia una construcción del Puente Duqueco, ubicado sobre el río Duqueco, y que une las comunas de Quilleco con Santa Bárbara. El móvil en referencia, al igual que otros dos camiones, cuyos conductores eran los señores Rafael Andrés Monsalve Tamarin y don Carlos Enrique Romero Ramírez, pertenecían a servicios de transporte que brindaba la empresa Starblue Transportes SpA, a las demandadas, y los cuales eran escoltados por Carabineros. Dichos camiones salieron, conjuntamente, desde la ciudad de Talcahuano, desde la empresa Edyce, fabricante y proveedor de las vigas metálicas estructurales en referencia, de sus instalaciones industriales, ubicadas en Algarrobo 159, Talcahuano. La viga transportada consistía en una estructura metálica de cincuenta metros de largo, aproximadamente. Es así, como al llegar a la altura del kilómetro 27 de la Ruta 146, del camino Concepción Cabrero, a la altura del kilómetro, a dos kilómetros de la localidad de Tomeco, producto del excesivo tonelaje de las vigas respecto del camión, y la deficiente estructura de aseguramiento de la carga, - como quedará claramente atestado en las líneas venideras - , se verifica un grave accidente y fatal, y respecto de cuya dinámica del accidente cita el siguiente Informe Técnico SIAT. En lo pertinente, señala: *“Volcamiento con resultado de muerte y daños, en la Calzada Poniente Nor Poniente de la Ruta 146, entre los 7.082,40 metros y los 7.142,40 metros, al Nor Nor Oriente de la Ruta o- 634, comuna de Cabrero [...] Fecha del accidente Hora del accidente Hora de aviso Hora de llegada Solicita Equipo S.I.A.T.; Domingo, 18 de abril del 2021./ 15:10 horas /16:10 horas 16:20 horas/ Fiscal Rodrigo Villagrán Crisosto / Personal a cargo del Sitio Del Suceso : Suboficial Ramón Molina Rivera de dotación del Retén de Carabineros "Tomeco". / Área : Rural / Parte Policial : 334 / Parte Policial : Nro.29 del retén de Carabineros "Tomeco". Tribunal : Fiscalía Local de Yumbel. Solicitud Fiscalía (posterior a Causa R.U.C. N°2100378539-1, la fecha de ocurrencia del mediante oficio Nro. 1586-21 de la accidente) Fiscalía Local de Yumbel. Terreno: Tiempo : Día, semidespejado, con nubes cubriendo hasta / del cielo./ Calzada : Asfalto, seca, en buen estado Visibilidad / Buena, luz natural. Visual del participante : Para el participante buena. Participantes: Entidades (1) (2): EMPRESA EDYCE CORP.; EMPRESA DE TRANSPORTES FIERRO SUR./ Conductor (3): SINFORIANO SEGUNDO FAUNDEZ CERDA./ Móvil: TRACTO CAMION, P.P.U. BTCD-21-5; SEMIREMOLQUE, P.P.U. HGJX-73-3; DINAMICA GENERAL DEL ACCIDENTE INVESTIGADO [...] El participante, conducía el móvil traccionando el móvil (A) por la segunda pista de circulación de la calzada Oriente Nor Oriente de la Ruta 146 en dirección hacia el Sur Sur Oriente, a una velocidad calculada técnicamente como no inferior a los 111,6 km/hr. [...] En las condiciones antes descritas, la entidad encargada de asegurar y estibar la carga y la entidad encargada de transportar y autorizar su salida, exponen permanentemente al riesgo de accidente al conductor del móvil y móvil (A) el cual al entrar al desarrollo de una curva descendente hacia la derecha, su carga perdió la sujeción, a raíz de lo cual perdió el control y maniobrabilidad de ambos móviles desviando su desplazamiento hacia la izquierda, ingresando con parte de su estructura a la berma izquierda, ingresando con parte de su estructura a la berma izquierda de la vía, chocando con el lateral izquierdo de la estructura del móvil, la barrera de contención de tipo New Yersey y rejilla con bases metálicas ubicado en la mediana, hecho ocurrido en la zona "A", de impacto acotada y achurada en el levantamiento planimétrico adjunto, en los instantes en que el móvil y móvil (A) se desplazaban en proceso de frenado por la vía. [...] Ocurrido lo anterior, el móvil y móvil (A) luego del impacto desviaron su trayectoria en dirección hacia el Sur*



Foja: 1

Poniente perdiendo la horizontalidad de su desplazamiento volcando en / de vuelta sobre el lateral izquierdo de su carrocería, hecho ocurrido en la zona "B" de impacto y volcamiento acotada y achurada en el plano adjunto; por su parte el móvil continuó con su desplazamiento en proceso de arrastre, en dirección hacia el Sur Poniente, chocando con el tercio anterior de la parte superior de la carrocería del móvil (A), una barrera de contención, hecho ocurrido en la zona "C" de impacto mencionada anteriormente, hasta quedar detenido en la posición final ilustrada en el plano adjunto, siendo además descrito por medio de set fotográfico anexo en CD. En tanto su conductor salió desde el interior del móvil, desplazándose hasta la primera pista de circulación de la calzada Poniente Nor Poniente, hasta quedar detenido en la posición final ilustrada en el plan o adjunto y descrito en fotografías anexas al presente informe técnico. [...] La causa basal del accidente de tránsito investigado es que la entidad encargada de asegurar y estibar la carga y la entidad encargada de transportar y autorizar su salida, expusieron permanentemente al riesgo de accidente al conductor del móvil y móvil (A), el cual al entrar al desarrollo de una curva descendente hacia la derecha, su carga pierde la sujeción y a su vez el control y maniobrabilidad del móvil, desviando su desplazamiento hacia la izquierda, chocando con una barrera de contención y rejilla con bases metálicas, para luego volcar y finalmente chocar con una barrera de contención”.

Declara que como consecuencia de las graves deficiencias en materia de seguridad, imputables a las demandadas, el cónyuge y padre de sus representados, falleció de una manera terriblemente desgarradora, con su cuerpo quemado y severos traumatismos, tendido en la ruta, frente a sus compañeros y escolta policial. Hace presente que se consignó Que, se consignó en el certificado de defunción como causa de muerte: “traumatismo craneoencefálico complicado/ accidente de tránsito, conductor que vuelca/”.

A continuación, adjunta imágenes del accidente en las páginas 7 de la demanda.

Prosigue, relatando que a como consecuencia del accidente, se inició una investigación a cargo del Ministerio Público, Fiscalía Local de Yumbel, bajo el RUC N°2210026215-4, y RIT 149-2022 del Juzgado de Garantía de Yumbel. En dicha investigación constan los siguientes antecedentes: “I.- Parte Policial N°29, de la Quinta Comisaría de Yumbel, Unidad Policial Tomeco y que se transcribe: relación de los hechos doy cuenta Ud, que el día de hoy, a las 15 horas, se recibieron varios llamados telefónicos en la oficina de guardia de este destacamento, por parte de conductores, quienes manifestaban que en la ruta 146 a la altura del kilómetro 25 sector el litre, en dirección poniente oriente, se había producido un accidente de tránsito con volcamiento. Ante tal situación, el suscrito de guardia, procedió a dar de inmediato el comunicado al personal de servicio en la población, a cargo del suboficial ramón molina rivera acompañado del sargento segundo Jonathan Matamala ,atamala, quienes concurrieron al lugar antes mencionado quienes constataron la veracidad de lo antes denunciado, encontrando un camión color blanco, el cual estaba volcado el cual transportaba carga sobre dimensionada entrevistándose con los conductores quienes se identificaron como Rafael Andrés Monsalve Tamarin, 35 años, casado, chileno estudios medios, teléfono 987331531, cédula de identidad número 16185914-1 domiciliado en las carmelitas sin número, comuna de Bulnes, y Carlos Enrique Romero Ramírez, 37 años, soltero, chileno, estudios medios, teléfono número 951001249 cédula de identidad número 15227975-2, domiciliado en pasaje dos sur, casa número 222 villa cap de la ciudad de Concepción, quienes manifestaron lo siguiente: versión del primero: que el día de hoy en circunstancias que conducía el camión placa patente sr3890 con el semirremolque placa patente hgjx58 desde la comuna de Talcahuano hacia la comuna de santa bárbara y lo hacía con carga sobre dimensionada vigas de 45 m de largo, lo



Foja: 1

hacía acompañado de otros dos conductores que transportaban en la misma carga. aparte lo hacían escoltados en la parte posterior, por personal de carabineros, siendo el primer conductor, al pasar unos minutos, observó por el espejo retrovisor que su compañero que era el segundo conductor, se había volcado y la carga que llevaba arrastraba al camión por la carretera y a raíz de lo anterior comenzó a arder, ante tal situación procedió en forma inmediata a detener su camión para concurrir a prestar los primeros auxilios a su compañero. Al llegar al lugar en donde quedó la cabina del camión observó que su colega estaba tirado en la pista ya fallecido. Versión del segundo: que el día de hoy, conducía el camión placa patente zr8034, con el semirremolque placa patente hgjx-59 desde la comuna de Talcahuano hacia la comuna de santa bárbara y lo hacía acompañado por dos camiones más quienes transportaban carga sobre dimensionada siendo el tercer conductor, al salir de la cuesta el litre, logra observar que su compañero que era el segundo conductor, se le había cortado un tirante de la carga y comenzó así zigzaguar el camión y la carga. Producto de lo anterior observó que se le corta desde el otro lado otro tirante que sujetaba la carga, lo que provocó que el camión se vuelque, arrastrándose por la ruta al llegar al punto de qué éste comienza a incendiarse, procediendo en esos instantes a detener la marcha de su camión para ir a prestar los primeros auxilios a su colega. Al llegar al lugar, observó que su colega se encontraba tirado en la ruta con su cuerpo quemado y fallecido. Participante del segundo camión conductor Sinforiano Segundo FaúndezCcerda, 56 años, casado, chileno, estudios medios, cédula identidad número 10474779-5, domiciliado en parcela las Carmelitas, comuna de Bulnes, quien resultó fallecido. se hace presente a esa fiscalía local, que los camiones eran escoltados por personal de la tenencia carreteras a cargo del sargento primero José Mendoza Espinosa, en el rp 5409, quienes iban en la parte posterior del tercer camión en dirección a santa bárbara. carga: los camiones transportaban vigas de acero de 35 toneladas, siendo las medidas ancho de 02, 6 metros alto 4,2 metros y largo de 54 metros.daños: el camión marca volvo, color blanco, modelo fh, placa patente btcd-21 año 2011, de propiedad de banco itaú, rut número 76284920-8, con domicilio en avenida santa clara número 207, de la ciudad de los Ángeles, quemado con pérdida total, y el semi remolque placa patente hgjx73, marca goosneck, año 2017, de propiedad de comercial e industrial al con domicilio en calle Lautaro nro. 740 de concepción, resultó con pérdida total. Documentación: el conductor del camión PPU btcd-21 lo hacía con licencia de conducir clase a2 b, c, d de la ilustre municipalidad de Bulnes con fecha de control 21 03 2021, permiso de circulación nro. 0839151, con fecha vencimiento 30 09 2021, seguro obligatorio póliza nro. 68826019-1, de la compañía bci seguros, tomado a nombre de volvo chile spa. rut nro. 76284920-8, vigente hasta el 30/9/2021, certificado de revisión técnica nro. a 0826000000013579, vigente hasta el 22 agosto 2021 y el semirremolque ppu hgjx-73 lo hacía con permiso de circulación número 083-9148 con fecha 30.09.2021, seguro obligatorio, póliza número 68829795-8, tomado a nombre de fierro sur transporte spa, rut nro. 76729993-1 vigente 30 09 2021 y certificado de revisión técnica número a 0826000000011976, vigente hasta 11 julio 2021 situación del camión: el camión es trasladado hasta las dependencias de la siat bio bio, para su peritaje avalúo: se espera por parte de la concesionaria valles del bio bio hagan un avalúo de los daños. testigos del hecho: los mencionados anteriormente huellas de frenada: sí hay. Estado del tiempo: despejado calzada. en buenas condiciones de asfalto. Señalización: sí hay, se trata de una señalética en donde indica 60 km. SIAT al lugar concurrió personal de la SIAT a cargo del teniente sr. Sebastián Barría Bórquez, con personal a su cargo. Causa basal probable: el participante Faundez Cerda, por circunstancias que se investigan, pierde el control y maniobrabilidad del móvil, desviando su desplazamiento hacia la izquierda, chocando, para luego volcarse. Instrucciones del fiscal de turno: al tomar conocimiento se procedió a tomar contacto con el fiscal de turno Sr. Rodrigo Villagrán Crisósto dejando constancia del obrado en el



Foja: 1

folio número 271 del libro respectivo. SML a cargo. del técnico en tanatología Patricio Gutiérrez Sánchez cédula de identidad número 14469994-7 el cual traslada al occiso a las dependencias del SML los Ángeles. Citación ambos testigos quedaron en espera de citación por parte de la fiscalía local de Yumbel. Cristian Vargas Fernández. Cabo primero de carabineros. suboficial de guardia. Ramón Mauricio Molina Rivera suboficial de carabineros jefe de retén (s)".

Indica que la fundamentación del accidente en el tránsito investigado es: "La velocidad a la cual transitaba el móvil y móvil (A), fue determinada sobre la base del cálculo físico matemático, en donde se consideró la fuerza de gravedad de $9,8 \text{ (m/seg)}^2$, coeficiente de roce de la calzada y los neumáticos estimada por el Oficial Investigador para este caso en 0.7 (carpeta de rodado seca) constante 2, la longitud de la huella de frenado de 70,4 mts., la cual arroja como velocidad resultante del móvil en no inferior a 31,10 m/s, que en definitiva es de 111,6 km/hr. ($V^2 = 2 * M * g * d$). [...] Se fundamente la zona "A" de impacto entre el móvil y la barrera de contención y reja metálica, la zona "B" de impacto con base metálica de señal informativa y volcamiento y la zona "C" de impacto entre el móvil y móvil (A) con la barrera de contención en base a los siguientes elementos y antecedentes técnicos analizados por el Oficial Investigador: a) Diseño geométrico de la ruta 146, el cual es un tramo curvo hacia la derecha, con un peralte de 3° y una inclinación descendente de 4° , regulado por señalización tanto horizontal como vertical, con sentido unidireccional en razón del móvil y móvil (A). [...] b) Ubicación y concentración de los daños estructurales del móvil y móvil (A) y dimensión de los mismos (largo, alto y ancho), los cuales se encuentran debidamente señalizados, descritos y detallados en el Peritaje Técnico Mecánico realizados por parte del Perito Técnico Mecánico Luis Fuentealba Sepúlveda. [...] c) Inicio, desarrollo y lineamiento de la huella de frenado del móvil (A), la cual inicia en la segunda pista de circulación de la calzada Poniente Nor Poniente y luego termina en la línea continua borde de calzada del costado izquierdo de la vía, los cuales se encuentran debidamente demarcados en el plano anexo e ilustrado en fotografías, señalizador por medio de los indicadores "1 y 2". La cual termina a un costado de la barrera de contención ubicado en la mediana, barrera que mantiene daños en su estructura, específicamente en el costado Poniente Nor Poniente, al igual que en la reja que mantiene en su base, daños generados producto del primer impacto entre el móvil y móvil (A) y las estructuras en mención, describiendo así la zona "A" de impacto. [...] d) Inicio, desarrollo y lineamiento de la huella de la huella de arrastre del móvil y móvil (A) impresa en la calzada Poniente Nor Poniente de la Ruta 146, la cual se encuentra proyectada hacia el Sur Poniente, los cuales se encuentran debidamente demarcados en el plano anexo e ilustrado en fotografías, señalizador por medio de los indicadores "C" y "F" instante en que una parte de la carga del móvil (A) choca con una base metálica de una señal informativa, daños generados en el segundo impacto, ilustrando del mismo modo la zona "B" de impacto y volcamiento. [...] e) Inicio, desarrollo y lineamiento de la huella de ronco del móvil y móvil (A) impresa en la primera pista de circulación de la calzada Poniente Nor Poniente de la Ruta 146, toda vez que ya a esa altura ambos móviles se desplazaban en proceso de descontrol por la vía, los cuales se encuentran debidamente demarcados en el plano anexo e ilustrado en fotografías, señalizador por medio de los indicadores "3 y 5". [...] f) Concentración de daños en la barrera de contención ubicada en el costado Poniente Nor Poniente de la misma vía, daños generados producto de ser impactado tanto por el móvil como por el móvil (A), ilustrando la zona "C" de impacto. [...] g) Posición final tanto del móvil como del móvil (A), el primero de éstos se encuentra con la totalidad de su estructura en el terreno irregular adyacente a la calzada Poniente Nor Poniente en desnivel descendente (-1,00), mientras que el móvil (A) quedó detenido sobre



Foja: 1

la carga que transportaba, volcado en 2/4 de vueltas, los cuales se encuentran debidamente acotados en el plano e ilustrado en fotografías anexas en CD”.

Agrega que el fundamento del el direccionamiento y la causa Basal del accidente en el tránsito investigado, sobre la base de los siguientes antecedentes y elementos técnicos analizados por el Oficial Investigador son: “a) *El accidente en el tránsito se genera en un contexto en el cual se realizaba una escolta policial en horario diurno donde móviles de tipo tracto camión y Semi remolque trasladaban cargas sobredimensionadas consistentes en vigas para puentes , las cuales en su totalidad mantenían una longitud de 54 metros, cargadas de forma vertical sobre los móviles, haciendo presente que se encontraban debidamente autorizadas por los informes que más abajo se detallan, el convoy se conformaba por 03 móviles, en donde el primero y último de ellos se desplazaban sin mayores alteraciones , sin embargo tal como posteriormente se hace presente, estos mantenían 08 puntales, ángulos o sujeciones metálicas que sujetaban la carga soldados, desde la base sólida y metálica, mientras que el móvil y móvil (A) los que se desplazaban en segundo lugar mantenían solo 04 puntales, ángulos o sujeciones, la que mantenía una base en la que tal como se describe en los videos adjuntos presentaban un sin número de soldaduras presumiblemente por trabajos anteriores. Es por esto que el Oficial Infrascrito logra establecer que desde la Empresa Edyce Corp. Sus soldados realizaron un trabajo de soldadura en la estructura de la carga del móvil (A) y en su base no adecuado para el traslado de dicha estructura, toda vez que el puntal o ángulo metálico posicionado en el lateral derecho del móvil (A), el cual tiene como objetivo sostener y fijar la carga, cedió debido a una incorrecta soldadura en su base, generando una oscilación de la carga la que a su vez produce que el conductor del móvil no pueda mantener el control y maniobrabilidad tanto del móvil como del móvil (A), a raíz de lo cual el participante acciona el sistema de frenado en emergencia, desviando su trayectoria hacia la izquierda hasta chocar , luego volcar y finalmente volver a chocar. En este orden de ideas la Empresa de Transportes Fierro Sur SPA autorizó la salida desde el interior de las dependencias de la Empresa Edyce Corp. Quienes con anterioridad mantenían conocimiento al inicio del desplazamiento del móvil y móvil (A) de que los puntales o ángulos de material sólido no era suficiente para entregar una plena seguridad durante la trayectoria de la carga, toda vez que dicho móvil sólo contaba con 04 ángulos, mientras que los móviles que acompañaban al convoy mantenían 08 ángulos metálicos en total cada uno de ellos , por lo que para el inicio de dicho desplazamiento debe ser visado, autorizado y aceptado por un integrante de la empresa en mención con el objeto de trasladar la carga hasta su destino el cual era en la Ruta Q-605 Puente Duqueco, comuna de Santa Bárbara. b) Ubicación en la zona "A" de impacto entre el móvil y la barrera de contención y reja metálica, la zona "B" de impacto entre el móvil y móvil (A) con la barrera de contención establecida por el Oficial Investigador, conforme a la fundamentación señalada precedentemente, determinándose que el volcamiento y posterior choque ocurrió en el terreno irregular adyacente a la calzada Oriente Sur Oriente de la Ruta Q-469. c) Sentido de dirección de tránsito que posee las pistas de circulación de la Ruta 146 (con sentido hacia el Sur Sur Oriente), vía por la cual se desplazaba el móvil previo al accidente en el tránsito. d) Eje de trayectoria y direccionamiento descrito por el móvil y móvil (A), antes, durante y después del accidente investigado, de acuerdo a lo establecido en el Sitio del Suceso por parte del Oficial Investigador. e) Diseño y configuración vial del lugar del accidente en el tránsito, el cual consiste en un tramo de la vía con 02 pistas de circulación en dirección hacia el Sur Sur Oriente, perteneciente a una zona rural, con un diseño geométrico en curva hacia la derecha, con un peralte de 3° e inclinación descendente de 4°. El Oficial Investigador comprobó empíricamente el estado y conservación de la calzada la que se encontraba en buen estado, con su carpeta de rodado seca. f) Se hace presente que, el*



Foja: 1

Peritaje Técnico Mecánico realizado por parte del Perito Mecánico que más abajo se detalla, determinó que los daños generados en las estructuras y sistemas mecánicos del móvil y móvil (A) son atribuibles a los choques, volcamiento e incineración de ambos, no manteniendo alteraciones de la índole en mención previos al primer impacto. Sin embargo, es dable hacer presente que el Perito Mecánico se abocó al estudio de la estructura y sistema mecánicos de ambos móviles y no así de la base que sostiene el ángulo como tampoco al ángulo en cuestión. Continuando en este orden de ideas de igual forma se logró comprobar que los sistemas de tracción se encontraban en buenas condiciones, no manteniendo neumáticos con deficiencia en el dibujo de la huella de la banda de rodadura, del mismo modo se verificó en el Sitio del Suceso que, el móvil al desplazarse y accionar su sistema de frenado éstos respondieron de forma normal al dejar impresa una huella de frenado descrita en la fundamentación precedente, llegando el perito mecánico a la siguiente conclusión; Del peritaje técnico mecánico realizado al móvil P.P.U. BTCD-21 se concluye que éste presenta daños en toda su estructura (cabina, tren, motor y chasis) producto de la ignición generada por acción del fuego, la cual concentra su acción en el tercio izquierdo parte posterior de cabina, esto debido a que se presume en que los instantes que el móvil P.P.U. BTCD-21, se encontraba en proceso de volcamiento, se produjo un roce y cortocircuito de baterías; sumado a las condiciones necesarias para generar combustión con algún elemento combustible, iniciando la fase de ignición y posterior propagación del fuego en toda su estructura, generando daño total; adicional a lo anterior posee daños en el lateral izquierdo de la cabina, producto del volcamiento, el móvil no presenta fallas ni alteraciones en los distintos sistemas mecánicos periciados". En tanto el móvil (A) concluye; "éste presenta daños en su lateral izquierdo, todas sus partes, en parte superior tercio medio de su estructura, daños atribuibles a su participación en un accidente de tránsito de tipo volcamiento; adicional posee daños antiguos en plataformas de carga anterior y posterior en su parte superior por soldaduras reiteradas por fijación de tirantes de sujeción de carga; además no presenta fallas ni alteraciones en los distintos sistemas periciados". En esta última parte es ilustrada por medio de una videgrabación adjunta al presente Set Fotográfico, donde a simple vista se observa que la base del semirremolque donde va soldado la parte inferior del puntal o ángulo metálico de sujeción ha sido utilizado en innumerables veces anteriores por lo cual sus propiedades han cambiado, siendo sometido a diferentes temperaturas por distintos objetivos o motivos, logrando percatarse que su superficie no está limpia ni óptima como para asegurar una carga del tonelaje mencionado en el punto "g". g) Continuando el orden de ideas respecto al punto anterior se adjunta el Informe Técnico de Sobre peso N° 1824 con N° de resolución 1106 y N° de solicitud 13337, el cual indica que el traslado estará a cargo de la empresa Fierrosur Transporte SPA, pesando la Viga de Acero 35.17 toneladas, con una Tara de 15 y PBT 50,17, siendo su origen desde Talcahuano s/n Edyce y destino Ruta Q-605, Puente Duqueco, comuna de Santa Barbara, recorriendo en total 170 km., teniendo un largo total desde la parte anterior del móvil hasta la parte posterior del móvil (A) una longitud de 54 metros, altura de 4, 02 mts. Y ancho de 2,6 mts. h) Informe de Alcoholemia N° 08-CCP-OH-3695-21 quien arroja un resultado de 0,00 g/l (CERO COMA CERO CERO) en la sangre, informe emitido por parte del Servicio Médico Legal de Concepción; sumado a ello el Informe Toxicológico N° 08-CCP-OX- 790-21 llegó a la conclusión que, en la muestra de Sangre Central y Periférica No se detectó la presencia de drogas de abuso estudiadas, del mismo modo el resultado de Carboxihemoglobina fue negativo. Finalmente, el Informe de Autopsia N° VIII-LAN-112-2021 concluyó que la causa de muerte del participante identificado como SINFORIANO SEGUNDO FAUNDEZ CERDA fue un Traumatismo Cráneo Encefálico Complicado, teniendo características de accidente de tránsito, encontrando además lesiones constituidas por quemaduras del 90% de la superficie corporal, de



Foja: 1

aspecto de incendio del vehículo que se accidentó. i) Declaración del testigo "A" individualizado como RAFAEL ANDRES MONSALVE TAMARÍN quien era el conductor del camión P.P.U. SR-3890, el cual manifestó lo siguiente; "Lo que paso que cuando mi compañero de trabajo hizo la curva, se reventó el puntal del lado derecho arriba y sé que paso se carao la vía al lado izquierdo y al otro lado también se quebró la parte de abajo donde va el yugo, se desplazó hacia al lado y se dio vuelta el Dolly y arrastro el camión y lo dio vuelta, al arrastrar el camión por el pavimento el camión exploto, hizo una explosión y se empezó a prender y aquí vemos ya lo que sucedió hacia delante. A su pregunta: ¿Esta carga que ustedes estaban transportando es sobredimensionada? R. Sí, es sobredimensionada de 49 metro de largo, total 54 metros, A su pregunta: ¿Eso es contando camión y viga? R. Viga 49 y camión completo 54. A su pregunta: ¿De dónde venían ustedes? R. De Talcahuano Edyce. A su pregunta: ¿Hacia dónde iban? R. Hacia el Puente Duqueco Santa Bárbara. A su pregunta: ¿Por qué ruta transitaban? R. Ruta Cabrero Kilómetro 25. A su pregunta: ¿Qué puntal específicamente cede? R. El del lado derecho cede, llevándose el del lado izquierdo. A su pregunta: ¿El del lado derecho pero de la parte posterior o de la parte anterior? R. De superior hacia arriba del de arriba. A su pregunta: ¿A lo que me refiero es de? R. El lado derecho. A su pregunta: ¿Pero la parte de atrás o de adelante? R. La parte de atrás. A su pregunta: ¿Usted conocía al conductor? R. Sí, era mi amigo, compañero de trabajo y mi vecino. A su pregunta: ¿Hace cuantos años que trabajan juntos? R. Hace 3 años. A su pregunta: ¿Este tipo de transporte lo hacían frecuentemente? R. Todas las semanas. A su pregunta: ¿Cuántos años lo hacen aproximadamente? R. Él lo hace 4 años yo lo hago hace 15 años. A su pregunta: ¿Cuántas veces por semana o por mes pasan por esta ruta con este tipo de transporte? R. 4 veces al mes. A su pregunta: ¿Algo más que pueda agregar? R. Eso no más porque, que se puede agregar y porque el camión explotó eso es lo que no sé. A su pregunta: ¿Ustedes recibieron la carga y la incorporaron sobre los camiones desde la empresa de inicio o venía ya puesto de otro lado? R. De la empresa de inicio que es Edyce se cargó la viga y ahí se soldó todo el sistema. A su pregunta: ¿Con cuántos puntales soldaron? R. Con dos atrás y dos adelante. A su pregunta: ¿Y este camión que se quemó también iba con dos por lado? R. No con uno por lado. A su pregunta: ¿Y lo normal cuanto debiese ser? R. Son dos por lado normal. A su pregunta: ¿Sabe usted la razón de porque venía con uno por lado? R. Porque le cambiaron el material le pusieron unos puntales más gruesos de más calidad por eso los cambiaron le pusieron uno porque era más grueso el que le pusieron. A su pregunta: ¿Según su experiencia este cambio servía o no servía aunque haya sido más grueso o no? R. Servía, pero el problema es que quedó mal soldado, cedió la soldadura, si el puntal igual se dobló porque aun cedió del lado derecho y se cargó pal lado izquierdo, se torció porque cedió porque llevaba todo el peso para un solo lado, Perfecto. A su pregunta: ¿Algo más que pueda agregar? R. Eso no más puedo agregar". Conforme a lo expresado es posible establecer que tanto el conductor que presta la declaración y el fallecido con anterioridad habrían realizado el desplazamiento con diferentes cargas por la Ruta 146, del mismo modo que según lo manifestado el puntal posterior derecho cedió provocando que el tanto el Tracto Camión como su Semi Remolque hayan perdido el control de su trayectoria hasta finalizar en el accidente en el tránsito, finalmente afirma que efectivamente éste último móvil fue soldado con 04 puntales y no con 08 tal como lo hacían el primer y último móvil que componían el convoy, debido a que presumiblemente esos 04 ángulos eran de mejor material. j) Declaración del testigo "B" individualizado como CARLOS ENRIQUE ROMERO RAMIREZ, quien conducía el 3er y último camión P.P.U. ZR-8004 quien conducía el 3er y ultimo camión P.P.U. ZR-8004 quien declaró lo siguiente; "De hecho en primera instancia nosotros cuando cargamos en Edyce. vi que en un camión y mi compañero el operador me dice oye que le están poniendo un puntal a las vigas, yo fui y le dije al jefe



Foja: 1

no puede ser, ese camión ya estaba fuera del recinto y a mí me estaban cargando y me pusieron una viga yo les dije que no podía ser con una viga porque una viga yo les dije que no podía ser con una viga porque una viga sujeta en caso de si se cortaba tenemos dos otras dos vigas, otra viga para que sujete, dijo no que este material de fierro era más mejor que el otro y toda la cuestión, y no importa eso yo se lo reitere y el hombre está aquí y esa es la parte que más me duele que yo les dije que esto podía pasar porque les dije como ser movía esta viga la forma y me dijo que no que el material era tan resistente que no se dobla con nada ok listo ni un problema. A su pregunta: ¿Quién le dice todo esto? R. Don Reinaldo Vera. A su pregunta: ¿Quién es él? R. Soldador de Edvce, perfecto continúe, de hecho yo al momento de salir vino el hijo de mi jefe, que es mi jefe Paolo Dapelo y le explique lo que estaba pasando y que estaban cargando los camiones con un puntal no más y que al Andrés al otro camión de adelante con dos puntales y tiene que ponerle los cuatro puntales atrás no uno no más y me dice ok, él le mandó un mensaje al Jefe, habló con don REINALDO VERA, habló con otro jefe más y le explicó lo que podía pasar y la seguridad para nosotros y le dijeron que si no había problema y nunca hicieron el arreglo de colocar el otro puntal, hay un Whatsapp hay un mensaje todo, salimos de EDYCE cuatro esquina hasta llegar al peaje Huinanco, pasan dos camiones adelante y yo me quedo atrás y hoy día como alrededor de dos y media un cuarto para las tres nos vinieron a buscar vimos nuestros papeles todo al día v aquí al momento de llegar a la altura de la pasarela yo vengo unos 60 metros detrás del camión veo cuando se corta un tensor v se le va la viga para un lado v el conductor parece que le hizo una maniobra para poder enderezar el equipo v se cortó la otra v ahí pegó un pencazo para allá. A su pregunta: ¿En primera instancia usted ve que se corta un tensor? R. Sí. A su pregunta: ¿qué es los puntales que me está hablando usted? R. Exacto. A su pregunta: ¿Cuál se corta específicamente? R. EL del lado derecho. A su pregunta: ¿del lado derecho del Dollv o del camión? R. Del Dolly, OK. A su pregunta: ¿y luego se corta el otro? R. Sí po, porque se levantaron para arriba, se levantaron y ahí quedó, de ahí yo llegue y frene ya cuando ya el humo se prendió al tiro el camión y de ahí yo que dé en shock y no me pude bajar frene ahí quedé en shock y no me pude bajarme nada de hecho mi operador Jesús partió corriendo él ya estaba en llamas abajo en el piso, OK. A su pregunta: ¿Usted de donde hacía donde iba de donde había salido? R. De EDYCE Talcahuano con altura cuatro esquina mall y tomar ruta que es cabrero, con destino puente Duqueco camino Santa Bárbara, OK. A su pregunta: ¿Usted y el otro camión que tuvo el accidente iban por la primera o la segunda o se iban cruzando por el diseño geométrico? R. Segunda pista Ok, segunda pista para poder la cola, siempre tomamos la segunda puesta que es pista izquierda. A su pregunta: ¿qué número de camión era usted en el convoy? R. Tercer camión. A su pregunta: ¿Ósea el camión siniestrado iba delante suyo? R. Adelante mío segundo camión. A su pregunta: ¿Este segundo camión usted ve cómo impacta y después se vuelca? R. Sí hasta el momento se me frene como que quede en shock. A su pregunta: ¿Pero que pasa usted ve con que impacta este vehículo? R. Primero cuando se le fue el equipo la viga comenzó a colearse para todos lados, el camión se vino para este lado y de ahí choco al tiro para allá, de ahí volvió y pego un pencazo allá y choco a la altura de la barrera cuando vi eso ya iba en fuego y ahí quede. A su pregunta: ¿Ósea este camión se arrastró en llamas? R. He ahí se pude ahí sí, Perfecto. A su pregunta: ¿Hace cuantos años conduce este tipo de vehículos? R. Llevo 8 años con equipo con cargas largas, una vez me había pasado eso pero justo en una salida en una curva que se reventó porque llevábamos un solo tirante y se lo explique al Jefe lo que pasaba ni con eso me hizo caso. A su pregunta: ¿Usted conocía al fallecido? R. Sí. A su pregunta: ¿Hace cuantos años? R. Como dos, tres años. A su pregunta: ¿Trabajando en esto mismo? R. Sí. A su pregunta: ¿Este tramo hace cuanto tiempo que lo hacían? R. Bueno hemos salido varias veces por aquí, pero este es el cuarto viaje ya con estas vigas, Perfecto. A su pregunta:



Foja: 1

¿Algo más que pueda agregar? R. Lo que podría agregar es que yo avise lo que podía pasar, avise, le dije la forma del equipo que se movía, le dije como se movía como chicle cuando tenía una curva y se podía cortar y ya me había pasado eso y por eso le pedía yo que tenían que ser cuatro puntales. A su pregunta: ¿Me puede mostrar en su camión cual fue el primer puntal que se cortó? R. Este se levantó. A su pregunta: ¿Qué pasó con este? R. Este se levantó para arriba, este hizo para arriba, este hizo como así se levantó y ahí este como que dio la vuelta así, y allá empezó el otro y se cortó el otro. A su pregunta: ¿El otro se refiere al mismo del otro lado? R. Este cuando hizo porque iba ahí pum, como que con la presión quedo al otro lado y quedo todo doblado. A su pregunta: ¿Usted con su mano puede hacer el movimiento de la viga en la punta? R. Sí. A su pregunta: ¿Podría mostrar por favor? R. Puede dar vuelta hasta el camión, ok gracias. A su pregunta: ¿Algo más que pueda agregar? R. Si, ya lo dije fue una negligencia yo creo, Ok gracias". Conforme a lo expuesto, el testigo en mención se percató con anterioridad de la anomalía en la seguridad que mantenía la sujeción del móvil y móvil (A), anomalías según su propia experiencia que dio cuenta a su jefe del momento, señalando además que se desplazaba detrás del móvil siniestrado, percatándose de que el puntal que se encontraba en el lateral derecho del semirremolque se desoldó provocando la pérdida de control y maniobrabilidad de los móviles hasta desencadenar el accidente en el tránsito investigado, finalmente hace mención que el traslado de la carga sobredimensionada ya la habían realizado con anterioridad, no siendo desconocida para los conductores. **k) Declaración del testigo "C" individualizado como PAOLO VINCENZO DAPELO VALENZUELA**, representante de la empresa Transportes Fierro Sur, quién expresó lo siguiente; "Los que pasó fue que no estaban debidamente reforzados, digamos la carga que no está debidamente reforzada, para lo cual yo cuando revise las cargas antes de partir, la revise partida la faena para ver cómo estaban cargadas el 16 de abril y me doy cuenta de que tenía un camión debidamente asegurado que tenía dos puntales en la cola, digamos 4, dos a cada lado en la cola y había otro que tenía solamente un puntal en la cola, digamos un par de puntales en la cola, a lo que yo dirigí con el señor Reinaldo Vera, quien es el Jefe de Bodega creo de EDYCE en Talcahuano y le hice saber mi preocupación de que no estaban debidamente asegurada a lo que responde que no me preocupara porque estaba con un perfil digamos de mayor densidad y que no pasaba nada, yo le dije es que si me preocupo porque tengo que velar por la seguridad de mi gente de mis equipos y de su carga, entonces yo no quedé conforme con su respuesta porque me dijo no te preocupes hablamos con los choferes y dijeron que no pasa nada, entonces yo justo después de cortar ese llamado me contacte vía WhatsApp con Andrés Roco de EDYCE también y le hice llegar mi inquietud, puedo leerlo textual, bueno este es una tanda era la penúltima tanda de transporte de vigas para la obra desde EDYCE a Duqueco, ya habíamos hecho otros transportes digamos de este mismo viaje y que no había pasado nada porque bueno ahora paso, con fecha 16 de abril yo tomé registro fotográfico, ese es el camión que estaba bien asegurado que tiene dos puntales atrás, lo saque por ambos lados y después le saque foto al que no está bien asegurado porque tenía solamente un par de puntales atrás, le escribí 16 de abril 2021, "cómo estas chefo, oiga master me preocupa la carga del volvo patente btcd, en la cola esta solamente asegurado con un puntal", hola paolo ok, yo lo veo con reinaldo", "debo velar por la seguridad de mi gente, equipo y de su carga, hablé con el recién y dice que no me preocupe, pero si me preocupo avísame porfa" "yo lo veo con él a ver que hacemos", "oka porfa. prevenir siempre es más barato" [...] "va ahí quedo coordinado para que refuercen ese puente, seguramente lo van a hacer mañana pero ahí vamos viendo", Ok gracias", después ahí yo entregándole información de cando salíamos yo no pude ir a verificar la carga porque me quede con lo que dijo y también mi papa, esta empresa es de mi padre y él lleva un mes peleándola con el covid, entonces yo tuve que asumir el cargo y nada



Foja: 1

ahora paso esta tragedia. A su pregunta: ¿Cuántos puntales en total debe tener esta carga una de la carga? R. Mire por lo menos en la parte digamos anterior de la carga hay puede ir con uno pero en la parte y todo eso se refuerza con la cadena es más un apoyo el refuerzo principal está dado por los puntales, la cola tiene que tener por lo menos un par de puntales y deben estar debidamente fijos no me sirve un puntal con dos puntos no más me entiende, porque que es lo que pasa, la carga claro el hombre me dice no si va aguantar no le pasa nada, no se mueve, pero la carga se comporta de manera distinta cuando va en movimiento, entonces un solo puntal no es suficiente para sostener la carga, ok perfecto. A su pregunta: ¿Algo más que puede agregar, cuanto tiempo llevan haciendo este tipo de trabajo? R. Mira la verdad es que mi papa lleva mucho tiempo haciendo este tipo de trabajo yo recién me empecé a meterme con él cómo hace un año y medio dos años porque él estaba cansado y me hizo llegar su inquietud de que él necesitaba alguien de confianza para poder hacer esto y dado que yo, mis otros hermanos no pueden hacerlo yo asumí la responsabilidad, así que me dediqué por dos años aprendiendo con él todos sus negocios y como se hace y eso, OK. A su pregunta: ¿Cuántos viajes aproximadamente se había hecho antes entre Talcahuano y Santa Barbara? R. Por esta misma obra eran ¿Cuántos ya se habían hecho ya?, Ya se habían hecho como seis viajes. A su pregunta: ¿En esos seis viajes era esta misma forma de asegurar la carga o la otra iban con dos puntales por costado en la parte trasera? R. Con dos puntales. A su pregunta: ¿Es la primera vez que se hace con un puntal? R. Es la primera vez que se hace con un puntal. Conforme a la presente declaración el testigo individualizado señala que mantenía conocimiento de la diferencia de puntales que se colocaron en 2 camiones en comparación con el cual fue sujetado el camión siniestrado, haciendo presente además que no concurrió hasta la empresa EDYCE el día del accidente para verificar el estado de seguridad de los móviles al momento de la salida de cada uno de ellos. [...] 1) Declaración del testigo "D" identificado como JESUS ALBERTO CID PEREZ, quien era el copiloto del móvil P.P.U. SR-3890, señaló lo siguiente: "Saliendo de EDYCE, nosotros nos dimos cuenta que los puntales que le colocaron a la viga no estaban soldados e incluso le faltaban más puntales, y yo le comenté a mi colega que faltaban puntales y se le dijo a la Jefatura allá en EDYCE, y acá en la ruta como pueden ver quedo. [...] Le voy a hacer unas preguntas. A su pregunta: ¿En cuanto a lo que se refiere usted a puntales, esos puntales cuales son los que no iban con una buena seguridad, los de parte de adelante o de la parte de atrás? R. Atrás y adelante. A su pregunta: ¿A qué se refiere que no iban con buena seguridad como debe haber ido? R. Le faltaban los otros, siempre salíamos con cuatro puntales ósea dos por lados adelante y atrás. OK, esta vez no fue así. A su pregunta: ¿Usted en que camión iba? R. En el último camión. A su pregunta: ¿Y el camión que tuvo el accidente cual número era? R. El número tres. A su pregunta: ¿El que tuvo el accidente? R. No, el del medio el segundo. A su pregunta: ¿A qué hora salen Uds. de EDYCE? R. Doce y media. A su pregunta: ¿Y después a qué hora salen del peaje Huinanco aproximadamente? R. Como veinte para las tres, como diez para las tres más o menos. A su pregunta: ¿Usted iba de chofer o de copiloto? R. No, yo soy el operador del Dolly iba de copiloto, operador del Dolly. A su pregunta: ¿Ósea usted conoce la seguridad del Dolly? R. Si. A su pregunta: ¿Cuántas veces había hecho este tipo de maniobra? R. Yo llevo casi dos años trabajando acá con la empresa, ya llevamos cinco viajes con ese, OK. A su pregunta: ¿Usted vio que hizo el vehículo que tuvo el accidente, vio la dinámica cuando choca después se vuelca incendia y termina a un costado de la ruta o no? R. Si, algo alcance a ver. A su pregunta: ¿Qué alcanzo a ver me lo podrías describir el movimiento? R. El movimiento fue que la cola de la viga se fue hacia la solera y se montó la rueda. A su pregunta: ¿Hacia la solera como hacia el centro de la ruta completa? R. Sí, al centro de la Ruta justamente y hay en eso cedió la soldadura y ahí se quiso hacer un amague al conductor para volver y se vio lo que paso.



Foja: 1

A su pregunta: ¿Y la viga hacia donde la izquierda o la derecha? R. Hacia la izquierda.

A su pregunta: ¿Y el camión vio en qué momento se empieza a incendiar? R. Sí. A su pregunta: ¿Cuándo fue cuando se arrastraba o cuando llegó al final? R. Cuando se arrastró exploto al tiro inmediatamente. A su pregunta: ¿Algo más que pueda agregar? R. No nada más que eso. En concordancia a lo expuesto este hace presente que en la empresa EDYCE ya se habrían dado cuenta de la falta de puntales en el camión, haciendo del mismo modo presente dicha situación a su jefatura, además manifiesta que siempre salían con 08 puntales, mientras que esta vez no fue así. Hace presente que mantiene conocimiento de la seguridad del Dolly o semi remolque, realizando 5 viajes con las mismas características, finalmente observa cómo el puntal se desolda de su base provocando que el móvil pierda el control y maniobrabilidad del mismo desencadenando el accidente en el tránsito. [...] m) Declaración del testigo "E" identificado como OSCAR GUILLERMO CISTERNAS LATIF quien declaró lo siguiente; A su pregunta: ¿Cuál es su cargo acá? R. Ahora estoy a cargo de logística que eso incluye despacho, movilización y bodegas de aseo. A su pregunta: Don Oscar, ¿Para quién trabaja, para qué empresa? R. EDYCE. A su pregunta: ¿Usted sabe quién fue el soldador? R. He si, si, era el chico que está en despacho, ahora está con licencia, pero está en despacho, es José Luis Morales. A su pregunta: ¿Usted sabe si él está calificado? R. Sí, por supuesto está calificado. A su pregunta: ¿Acá tienen un procedimiento de proceso de soldadura que se aplica en convoy? R. Así es. A su pregunta: ¿Nosotros podemos llegar a tener ese procedimiento? R. Si, de hecho, la persona que viene después que yo es él que le puede dar todos esos procesos, no hay problemas. A su pregunta: ¿Acá existe un esquema de soldadura? R. Si, por supuesto. A su pregunta: ¿Me podría explicar más o menos como es el esquema de soldadura? R. ¿En cuanto a los puentes en general? ¿En cuanto a las vigas de 49 metros que trasladan? R. Estas vigas son, bueno una vez puestas arriba tanto en la base de la viga hacia la estructura del camión por la parte delantera, que son unos perros unas planchas más o menos entre 24 a 30 m.m. de espesor, son adosadas, soldadas, en los costados la misma situación, entonces todo lo que es que le llamamos perros que so planchas más o menos de esa misma índole más o menos de hasta 32 m.m. de ancho de espesor dependiendo de lo que tengamos a disposición ya, y ahí también se agregan los ángulos que van hacia los costados con sujeción de soldadura tanto en la parte superior como en la parte inferior. A su pregunta: ¿Qué tipo de soldadura es la que tiene esos ángulos? R. Es una MIG, pero eso, el detalle también se lo puede dar mi colega, porque yo poco lo hago, pero lo puede hacer en ese caso Toti. A su pregunta: ¿Existe o usted conoce también algún procedimiento de estibas de estos equipos? R. Si, tal cual, que lo hemos hecho por un tiempo, pero a su vez también ahí nos ayudan todo lo que más soldamos también, cierto, viene el proceso de amarre de los mismos camioneros que en este caso es con sistema de cadenas, que son una sujeción también que nos favorece bastante, en ayuda de que la viga sea más, este más controlada y más firme. A su pregunta: ¿Entiendo que esas cadenas son puestas por parte de la empresa de transporte o camionero? R. Sí, sí. A su pregunta: ¿No por parte de ustedes? R. No, no esas se exigen a ellos obviamente. A su pregunta: ¿Usted sabe quién certifica o da el visto bueno para que este tipo de carga salga desde el interior de la empresa? R. Tenemos la inspección interna que es la que nos da, pero en ese momento no sé quién estaba porque como le digo yo llegue después de este proceso de despacho. A su pregunta: ¿Pero insisto, esa inspección interna o dar el visto bueno sale de esta empresa EDYCE? R. Si, por supuesto. A su pregunta: Este servicio de transporte, ¿usted sabe quién lo contrata? R. EDYCE también, por medio de adquisición de nuestra gerencia hace los pedidos correspondientes. A su pregunta: ¿Con ustedes había trabajado o lleva un tiempo trabajando esta empresa de transporte? R. Me parece que sí, no estoy muy, o sea, sé que todos estos procesos los últimos todos puentes que habrían hecho los estuvo trabajando esta empresa, más allá no sé porque como le digo llegue



Foja: 1

hace poco también al proceso. Estas preguntas como se llama, que le he hecho y que claro como usted ha llegado hace 2 meses. A su pregunta: ¿Quién me las podría responder o quien estuvo en su momento? R. Sí, he podría ser Don Reinaldo Vera puede ser, que era el que estaba a cargo de todo ese proceso. A su pregunta: ¿Don Reinaldo sigue trabajando acá? R. No, no está trabajando ahora. A su pregunta: ¿Usted sabe si hay o existe algún respaldo o algún documento que respalde la realización de la estiba? R. Yo creo que no, porque ahí lo que a nosotros nos da respaldo es la guía que se le entrega al chofer, la firma y la conformidad a que la estiba está bien. Perfecto. A su pregunta: ¿El procedimiento de carga quien me lo puede explicar? ¿El proceso de carga de esta viga sobre el camión... lo que me explico delante? R. Esto es lo que le explique delante, esto es lo que se hace y lo típico digamos. A su pregunta: ¿Existe o se podría realizar una réplica metalográfica de la soldadura? R. Sí, si se puede. ¿Cómo es ese proceso disculpe, me lo podría explicar a qué se refiere una réplica metalográfica de la soldadura? R. En realidad técnicamente yo creo que se puede hacer, no estoy seguro yo, como no se mucho de soldadura por eso está indicado mi colega que es experto en soldadura, él le podría dar mejor esa señal. OK. A su pregunta: ¿Usted conoce quien firmó la recepción de carga o quien está a cargo de esa firma de recepción de carga? R. Deberíamos tenerlas en nuestros registros, habría que verlos, sí. Perfecto. A su pregunta: ¿Algo más que usted nos pueda agregar con respecto a esto? R. Eh, no que seguimos siempre los mismos procesos que le habíamos comentado en un principio seguimos tal cual como se está haciendo, no hay nada nuevo, porque todo lo que se ha hecho están bajo las normas que establecemos acá, entonces no tenemos grandes cambios ni mucho menos, porque todo se hace con respecto a lo que siempre se ha hecho. Perfecto. A su pregunta: ¿Entiendo y ha quedado claro durante la declaración que efectivamente usted estaba hace dos meses aproximadamente a la fecha a cargo de esta supervisión? R. Así es. A su pregunta: ¿pero usted me podría, según su conocimiento dar alguna respuesta o alguna aclaración sobre porque del convoy compuesto por tres camiones, el primer camión y el tercer camión iban con ocho puntales en total y el camión que tuvo el accidente iban con cuatro puntales, es decir con la sujeción de acero que se soldadura? r. no, ahí no podría dar una apreciación no sé por qué lo habrán hecho eso, ahora independiente, a lo mejor el ángulo puede haber sido de mayor espesor, yo creo que por ese lado, ya, pero eso no te lo podría decir algo concreto y objetivo. A su pregunta: ¿Con respecto al ángulo eso ustedes ocupan un tipo de ángulo específico para cada desplazamiento de este tipo de transporte? R. Si, son ángulos laminados que son más, con una capacidad bastante buena y enorme a este tipo de procedimiento y de carga. A su pregunta: ¿Y puede variar la dimensión de estos ángulos? R. Claro, claro va a depender del, como se llama, de la dimensión también y la altura de los puentes también, claro, pero en general son estándar así que no deberíamos tener problemas en ese aspecto. A su pregunta: ¿Recuerda cuál es la medida de este ángulo? R. Lo que me había dicho delante. No sé qué ángulo le habrán puesto a ellos y ahí no te podría decir algo concreto. A su pregunta: ¿Y eso quien me lo podría responder? R. Yo creo que a lo mejor el mismo chico. Perfecto. A su pregunta: ¿Algo más que pueda agregar? R. No yo creo que eso nada más, bueno lamentable la situación nada más, que quieres que diga...terrible". n)

Declaración del testigo "F" individualizado como ANTONIO MARCELINO DOTTIS MALDONADO quien expresó lo siguiente; A su pregunta: ¿Su cargo en esta empresa? R. SUPERVISOR DE SOLDADURA, DE EDYCE. A su pregunta: La fecha de este accidente, ¿usted estaba trabajando en esta empresa? R. Sí, si estaba trabajando acá. A su pregunta: ¿Seguía cumpliendo ese cargo o tenía otro? R. Si, vigente al cargo. A su pregunta: ¿Usted sabe quién fue el soldador de ese componente? R. Si, son dos soldadores que trabajaban conmigo que son Pablo Aguayo y José Morales. A su pregunta: ¿Ellos siguen trabajando acá? R. No, ninguno de los dos, uno esta con



Foja: 1

licencia, José Morales esta con licencia y Pablo Aguayo encontró mejor pega a Arauco, según las averiguaciones que hice A su pregunta: ¿ellos estaban certificados? R. Calificados y certificados por EDYCE y por las calificaciones Idiem, Instituto de Normalización. A su pregunta: ¿Qué tipo de certificado o calificación tenían ellos? R. Ellos tenían, bueno ellos tenían varias, pero las que nos compete es de 1.5, que es AWS soldadura para puentes. A su pregunta: ¿Ese registro o ese tipo de calificación o certificación lo mantiene la empresa? R. Si, lo mantiene el Departamento de Calidad. Certificación de calidad tiene ese registro. A su pregunta: ¿Me podría explicar por favor, más o menos, como es el proceso de soldadura de este tipo de componentes? R. Claro, mira este es un ángulo de acero de 36 que nosotros lo soldamos que va soldado al puente, va a ser soldado en viga a la torna mesa del puente, es un ángulo, como le digo, el espesor lo desconozco pero es porque viene de otra área, pero nosotros lo que hacemos destinamos dos soldadores calificados que estén, que estén para este trabajo, nosotros trabajamos con un proceso semi automático, el proceso que nosotros usamos es FCAW, proceso semi automático un electrodo de rollo cierto, que se trabaja con gas y el soldador cuenta con las competencias capacitaciones para hacer este trabajo y a la vez se le entrega un WPS, significa doble proceso de soldadura, que es para soldar este tipo de estructuras, donde vienen los parámetros con que va a trabajar y como va a soldar la pieza. Esa se le entregan las pautas y en todo momento se revisan, nosotros tenemos una política acá en la empresa, la política nuestra, y mía, que nosotros revisamos el antes, el durante y el después de la soldadura. El antes, que vamos a hacer que trabajo vamos a hacer se planifica la pega que vamos a realizar, se planifica, se ve que tipo de soldadura vamos a usar, ya. Durante, vamos a ver el proceso si el soldador está cumpliendo el WPS de acuerdo con los rango con los valores del WPS, si está cumpliendo con la normativa, con lo que uno le entregó y el resultado final lo realizamos una inspección visual minuciosa, revisamos si quedo de acuerdo a estándares de calidad. A su pregunta: ¿La base donde se coloca los ángulos, o sea, la base inferior, ustedes también revisan esa base? R. En realidad eso lo coloca el transportista, el camión lo trae el transporte y nosotros cuando vemos, cuando le echamos una revisión visual nomas, pero nosotros cuando detectamos alguna anomalía lo denunciemos, le decimos al camionero oye no solo tienes que cambiarlo, eso está fuera de norma, etc. Pero es solamente visual, nada más que eso porque el camión es del transportista, o sea, a nosotros no nos compete meternos ahí. A su pregunta: ¿Hay un procedimiento, también de estiba de los equipos? R. Del estrobado, si, bueno el estrobado generalmente lo hace los del transporte, generalmente se colocan dos – cuatro ángulos por, dos ángulos se colocan a cada lado, dos adelante lado izquierdo lado derecho, dos acá atrás, pero también depende del espesor del ángulo, porque es el espesor del ángulo el que da la firmeza, también se le colocan cuatro, bajo uno centrado, generalmente no te da el espacio para colocar dos ángulos, y la torna mesa la plancha es más delgada, no te da el espacio así que le colocamos uno centrado y un ángulo de mayor grosor. A su pregunta: ¿Entonces usted recuerda porque el camión que tuvo el accidente llevaba cuatro ángulos y no llevaba ocho como lo llevaba el primero y el tercero? R. Si, lo lógico es que espesor del ángulo era mayor, era mayor al que se requiere generalmente son ángulos de 8, 10, 12, 16 hasta 16, hasta 20, hasta 20, la soldadura que se le realiza al ángulo es una soldadura completa en su base, completa arriba, cierto, más se colocan unos perros, unos perros que amarran el puente a la torna mesa por abajo, más unas amarras que amarra los puentes entre sí que se sueldan, va el puente, va el puente y se coloca una cierto, un ángulo arriba soldado que van los dos fijos, más después llega en este caso el transportista que le coloca su cadena que van con tecles y todo eso. A su pregunta: ¿Generalmente la cadena donde la colocan? R. Generalmente va justo al medio donde se soldaron los dos ángulos. A su pregunta: ¿Y por la parte superior del componente? R. Superior, van por la parte superior, pasan por arriba de los puentes y se enganchan



Foja: 1

abajo y se tiran con el teclé y eso queda totalmente afianzado. Perfecto. A su pregunta: ¿Quién, usted sabe quién certifica y da el visto bueno para que pueda salir este componente desde acá? R. Eso es transporte. La parte, la parte que certifica todo, bueno, hay hartos procesos, un proceso, un proceso de la pieza en sí, la viga en si eso ya está aprobado certificado, ya está aprobado para su despacho y después el despacho lo ve el mismo Reinaldo ya ve si el camión está listo para irse o no, yo me preocupo de mi trabajo que es Supervisor de Soldadura yo certifico que mi trabajo que la soldadura esta buena y si hubiera un error para la maniobra vuelvo a rectificar la soldadura y si viera que falta, puta aquí estamos bajos échale más, cierto, y una vez que termine, don reinaldo estamos listos me retiro, yo me retiro con mi gente y él se encarga de aprobar, despachar el camión, darle la salida. Perfecto. A su pregunta: ¿Qué en su momento era el supervisor de transporte de la empresa? R. Claro, era el supervisor de transporte. A su pregunta: ¿Hay, por si acaso, hay replica metalográfica de la soldadura? ¿Fotos? Sí. R. Fotos, generalmente les tomamos fotos, les tomamos fotos al despacho, cuando el camión está cargado, pero de este, de este, de ese camión no sé si están por si acaso, yo me desvincule después, pero siempre, pero nosotros, por ejemplo, en el caso mío es velar por eso, o sea, incluso nosotros yo personalmente verifico la maniobra hasta, hasta en la calle cuando el camión sale de acá por la maniobra hasta, hasta en la calle cuando el camión sale de acá por la maniobra que cuesta salir aquí en la salida y yo verifico si es que el puente la soldadura sufrió algún daño, alguna cosa y ahí, veo reviso, revisamos con el soldador, con el inspector de pintura en este caso, porque yo hacia la pega de supervisor e inspector y visto bueno, nuestra pega terminó. A su pregunta: algo más que pueda agregar con respecto a lo último? r. no, una pena, lamentable lo que paso, una vida que se perdió, pero como le digo nosotros fueron 16 vidas que se despacharon, fueron 16 vigas en ese proyecto de Duquenco, el cliente lo vino a ver acá, vino varias veces, me toco atenderlo, la gente de Cocsisa y la gente del MOP. Y generalmente bueno no le vimos nunca una anomalía algún rechazo, nosotros, no sé si ustedes ven se haciendo el puente Malleco y casi todo igual po', o sea, todo, todo lo que nosotros hacemos es igual, o sea, hay un procedimiento, nadie no cualquiera puede soldar, ósea, lo tenemos claro nosotros, un soldador que no esté calificado no puede soldar, ahora, si el soldador está calificado y no esté calificado no puede soldar, ahora, si el soldador está calificado y no está o no tiene las competencias, le faltan las experiencias tampoco lo mandamos a soldar porque sabemos que hay vidas, hay riesgos, carreteras, caminos, autos, entonces, no queremos algo así. Pero no le digo, no, eso es lo que hacemos, súper transparente y no, no hemos tenido nunca habíamos tenido anomalías, lamentable ese día lo que pasó y una pena. o) Declaración voluntaria del testigo "G" individualizado como JOSE EMILIANO MENDOZA ESPINOZA, quien estaba a cargo de realizar la escolta sobredimensionada, señalando lo siguiente: "Que, hoy a las 16:00 horas aproximadamente mientras me encontraba de servicio primer patrullaje conjuntamente con el Sgto. 2do. Nelson Caro Pérez realizábamos una escolta sobredimensionada compuesta por 03 camiones, los cuales en su carga mantenían vigas de acero las cuales cada una de ellas medían 49 metros de largo. Dicha escolta la iniciamos unos 10 a 15 minutos antes del accidente, desde el Peaje Huinanco y tenían como destino Santa Bárbara, ya que hago presente que no iban a gran velocidad. Sin embargo, cuando ya nos acercábamos a una cuesta ascendente conteníamos el tránsito de vehículos menores par que no nos adelantaran o sobrepasaran, ya que sabíamos que venía una cuesta y luego una pendiente o bajada y que también era con una curva hacia la derecha, viendo que primero pasa el primer camión y luego el segundo, perdiendo la visibilidad de estos móviles y quedando solo a nuestra avista el tercer y último camión y ya cuando íbamos en la última curva observo que el 3er camión se detiene, bajando el conductor, viendo que se lanza al suelo y se toma la cabeza, a lo cual detengo en el vehículo policial, bajando de éste para saber qué es lo que había pasado, viendo que se lanza al suelo y se



Foja: 1

toma la cabeza, a lo cual detengo en el vehículo policial, bajando de éste para saber qué es lo que había pasado, viendo que el segundo camión ya se encontraba en llamas, llegando donde estaba el cuerpo y me percaté que se encontraba calcinado y fallecido, alejándome un poco ya que hubo una especie de explosión". A su pregunta: No mi teniente, yo no vi el accidente, ni cuando impacta ni cuando vuelca ni cuando empezó el incendio. A su pregunta: si mi teniente, el último camión por lo menos iba a unos 25 km/hr., no asegurando a cuánto iba el primer y segundo camión a que los perdí de vista. Sin embargo, desde el inicio y en recta se desplazaban a una velocidad constante y similar entre los 3, pero en la cuesta ya no sé a qué velocidad iban. A su pregunta: Si mi teniente, toda la documentación la mantenían al día. A su pregunta: No mi teniente, antes de empezar no me fijé si tenían más o menos puntales que los otros, sin embargo escuche que uno de los conductores de los otros camiones, el tercero de ellos, comentaba a su jefe que justamente el segundo camión no tenía la misma cantidad de puntales que los otros. A su pregunta: Si mi Teniente, ese día la calzada estaba despejada habiendo poco tráfico vehicular ya que era domingo, estando expedita la Ruta, Ruta que no mantenía fallas en su estructura, no habiendo trabajos ni cortes". **p)** De conformidad a las declaraciones mencionadas en los testigos E Y F, quienes trabajan en EDYCE expresan el tipo de soldadura que se utiliza en la implementación de los puntales, indicando que cada soldador debe tener una calificación específica para cada tipo de soldadura, utilizando una maniobra determinada para poder ejecutarla, indicando además que el Sr. Reinaldo Vera, José Morales y Pablo Aguayo fueron quienes estuvieron a cargo de la soldadura. Finalmente se propone si lo tiene a bien dicha Fiscalía Local complementar las declaraciones antes mencionadas con quien corresponda de la empresa EDYCE la información acerca del registro de tipo de certificación y calificación del soldador de la viga, registro textual de quién o quiénes fueron los soldadores, quien certificó y dio el visto bueno para que el transporta ya cargado con la viga saliera desde el interior de la empresa EDYCE, cuál es el procedimiento de carga y quién a su vez firma recepción de carga y finalmente registro, tipo o especificaciones del ángulo o puntal de acero o metálico utilizado en el móvil y móvil (A) y cuál es la diferencia con los utilizados en los otros móviles que componían el convoy. Según dichas declaraciones es claro que los soldadores mantienen diferentes calificaciones para soldar, sin embargo, no fue posible ser comprobado si efectivamente los soldadores en mención están certificados para realizar trabajos del tipo de material y para el motivo que se hace presente en el Informe Técnico Pericial, no existiendo o en caso de existir no fue habido por parte de este Oficial Investigador un estudio previo que avale la resistencia mecánica o física de los elementos, toda vez que la base del semirremolque donde la parte inferior del puntal va soldada es proporcionada por parte de la Empresa a cargo de cargar y asegurar. **q)** Por su parte fue solicitado al Dr. En Física Claudio Romero Zúñiga un cálculo de fuerza que debe soportar cada tensor de los 4 que sujetaban la viga a la plataforma, cuando el camión es sometido a un proceso de frenado en emergencia y el torque al que debe ser capaz de resistir los tensores soldados a la viga, cálculo físico matemático explicado más abajo, siendo adjunto al presente informe técnico pericial, en el cual se logró plantear como discusión un análisis cuantitativo del accidente, el que requiere conocer la resistencia de las soldaduras a los requerimientos de torque en la dirección del eje de la viga de fuerza en la dirección en que viajaba el camión. Es muy posible que la soldadura de uno de los tensores haya cedido debido a la fatiga de material como consecuencia de repetidas frenadas en el trayecto. Una vez que el tensor se cortó, la viga giró hacia el lado opuesto comprimiendo al tensor de ese lado. El peso de la viga (casi 03 veces la masa del camión) hizo volcar al camión, que continuó resbalando hasta detenerse. Concluyendo que el accidente en el tránsito se produjo por la falla de uno de los tensores que sujetaba la viga (aparentemente falla de la soldadura). Es posible que el accidente no hubiese ocurrido si el número de tensores hubiese sido 8



Foja: 1

en lugar de 4 (como en los otros 2 camiones que componían el convoy). **r)** En concordancia a lo antes expuesto tanto el móvil como el móvil (A) y la conjugación de situaciones que resultaron en que dichos móviles se hayan volcado, es porque los Newton metros ejercidos en su carga fue en un momento superaba provocando el accidente en el tránsito antes descrito, a lo cual el Oficial Investigador al realizar la totalidad de las diligencias escritas en el presente Informe Técnico Pericial logra concluir que no existe un estudio o cálculo físico matemático que diga expresamente que a tal velocidad, con tal carga, con tal base en la que se posa la carga, con tal medidas de seguridad y fijación de la misma, en tal diseño geométrico de la vía se pueda producir un hecho de estas características, si no según el Manual de Autorización para Transportes en su página 18 señala indicar las características de lo antes expuesto, sin un cálculo de medición. Por lo cual es factible establecer que el conductor mantenía experiencia en este tipo de transportes, que tal como declaran los testigos antes mencionados, debido a la cantidad de veces y de forma periódica donde habrían realizado ese tipo de transporte con cargas parecidas, por lo cual no es posible determinar técnicamente por medio de cálculos o estudios siquiera por las entidades involucradas a los riesgos a los cuales se exponen sus conductores si no queda al arbitrio de la sola experiencia. Del mismo modo el conductor en este tipo de desplazamientos se aboca solo a conducir ya que no tiene los conocimientos técnicos suficientes para poder advertir las condiciones de seguridad de la carga que traslada. Es por lo expuesto en el presente punto que de haber existido un estudio acabado, con los riesgos presentes y posibles en diferentes escenarios con las cargas y formas de seguridad en que se traslada la carga sobredimensionada existe una gran posibilidad de que el accidente en el tránsito posiblemente no se haya generado. **s)** Conforme a lo anterior este Oficial Investigador descarta un mayor grado de responsabilidad en la generación del accidente en el tránsito por parte del participante individualizado como Sinforiano Segundo Faundes Cerda, toda vez que si bien es cierto conducía a una velocidad calculada técnicamente como no inferior a los 111,6 km/hr. Dicha situación no es la que genera que uno de sus insuficientes puntales o ángulos de sujeción cediera presumiblemente por una incorrecta soldadura, los cuales componían el convoy y cargaban vigas similares, pero con la diferencia de mantener 08 puntales o ángulos no tuvieron inconveniente alguno en desplazarse por una vía cuyo diseño geométrico mantenía una característica de curva hacia la derecha con una inclinación descendente de 4° y un peralte de 3°, no así el móvil y el móvil (A). **t)** Se hace presente que se requiere de todas formas para la complementación de la conclusión en mención un análisis cuidadoso de las soldaduras y del material de los tensores para llegar a una conclusión exacta, sugiriendo en primera instancia a LABOCAR por medio de la Instrucción particular oficio N° 3462/2021, quienes respondieron que no mantienen los elementos técnicos idóneos para realizar un cálculo metalográfico de la superficie de base del móvil (A) el cual presentaba soldaduras anteriores, en segundo lugar se sugirió un estudio por parte de IDIEM por medio del oficio N° 3834/2021 los cuales vía mail respondieron que no pueden realizar el servicio dada las condiciones (vehículo en movimiento), no pudiendo determinar si la forma de sujeción de la viga es la correcta o no y menos inspeccionar la soldadura que poco aporta a determinar la causa de la raíz del problema. Por la cual este Oficial Investigador sugiere si lo tiene a bien ese Ministerio Público solicitar el mismo estudio a ASMAR Astilleros, con el objeto de entregar la información requerida. **u)** Los participantes (1) y (2) incurrir en el Artículo 65 de la Ley de Tránsito N° 18.290, la cual expresa lo siguiente: "La carga no podrá exceder los pesos máximos que las características técnicas del vehículo permitan, y deberá estar estibada y asegurada de manera que evite todo riesgo de caída desde el vehículo". En razón a la totalidad de los elementos y antecedentes técnicos mencionados en las letras precedentes de la fundamentación en mención, señalando nuevamente que el conductor en este tipo de



Foja: 1

desplazamiento se aboca solo al traslado de la carga de un punto hacia otro, velando que la totalidad de la documentación de los móviles se encuentren vigentes, al igual que su licencia de Conductor, respetando las condiciones que se emiten en los Informes Técnicos emitidos por parte de la dirección de vialidad y las leyes del tránsito por lo que como chofer no se obliga a tener el conocimiento de algún estudio con las características descritas en la letra "i", estableciendo por medio de las declaraciones y características encontradas en el sitio del suceso que el volcamiento es producido debido a una falla en la seguridad de la carga. Haciendo finalmente presente que quien se encuentre a cargo de la empresa de transporte mantenía conocimiento de la inseguridad de la fijación de la carga, sin embargo, de igual forma coordinó la realización del traslado de la carga sobredimensionada. v) Finalmente se establece que el mayor grado de participación en la generación del accidente en el tránsito en mención es atribuida a los participantes identificado como Entidad 1 y Entidad 2. w) Marcha analítica del accidente, realizada por el Oficial Investigador durante el desarrollo del proceso investigativo del accidente en el tránsito, el cual abarcó peritaje técnico mecánico al móvil, un levantamiento planimétrico y set fotográfico adjunto a la carpeta investigativa, además de un acabado análisis y estudio en el terreno". Infracción accesoria: "El participante conducía el móvil a una velocidad calculada técnicamente como no inferior a los 111,6 km/hr., en zona de velocidad restringida a 100 km/hr." Señalización ubicada en el km. 18.2 de la ruta 146 en razón de los móviles que se desplazan desde Concepción hacia la Ruta 5 Sur".

A continuación cita el anexo peritaje técnico mecánico N°30-A-2021 sobre el daño del vehículo: "Fecha de accidente: Domingo, 18 de abril de 2021. Descripción de daños: VEHICULOS: TRACTO CAMION, P.P.U. BTCD-21-5, marca Volvo, modelo FH, año 2011, color blanco, 02 puertas, largo: 7,00 metros, ancho: 2,50 metros, alto: 3,30 metros, de propiedad de VFS Chile S.A., domiciliado en Avenida presidente Eduardo Frei Montalva N° 8691, comuna de Quilicura. Revisión Técnica Nro. A0826000000013579 válida hasta el 22 de agosto 2021. Póliza de Seguro Nro. 68826019-1 de la Compañía de Seguros BCI al día hasta el 30.09.2021. Permiso de circulación Nro. 0839151 de la Ilustre Municipalidad de Hualpén al día hasta 30.09.2021. (Informe incluye fotografías de los documentos). Nota: El peritaje Técnico Mecánico fue confeccionado por C.P.R. Gonzalo A. Gacitúa Villagra, de la Subcomisaría I.A.T. Concepción, conforme al Informe Técnico Pericial Nro. 03-B-2021, el que se adjunta como anexo al final al presente Informe Técnico, el cual quedó archivado y debidamente firmado en esta Unidad especializada, conforme a lo siguiente: Antecedentes técnicos de la pericia mecánica identificación del vehículo móvil. tipo: tracto camión / p.p.u.: btcd.21-5/ propiedad: vfs chile s.a. / domicilio: avenida presidente Eduardo Frei Montalva 8691/ comuna: Quilicura / marca: volvo / modelo: fh 7,00 metros / año: 2011/ color: blanco/ n° puertas 02/ revision tecnica/ poliza de seguros/ compañía BCI/ valido hasta el 30.09.2021/ permiso de circulacion válido hasta el 30.09.2021 estructura: / a. zona exterior: Parte Frontal: Funda plástica parachoques inexistente, moldura plástica negra parachoques, moldura plástica central de calandra inexistentes; moldura plástica bajo parabrisas inexistente; brazos limpia parabrisas (ambos lados) inexistentes; parabrisas fundido inexistente; calandra; córneres laterales medios (ambos lados), estructura inferior soportes parachoques quemados (todos daños por siniestro incendiario posterior al volcamiento). [...] Lateral Derecho: Espejo retrovisor, manilla puerta inexistentes; vidrio puerta fundido, inexistente; puerta, pisaderas, pilar anterior, lateral posterior (litera cabina) quemados; guardafangos anterior y posteriores fundidos, inexistentes (todos daños por siniestro incendiario posterior al volcamiento). Parte Posterior: Cabina con rotura de material, abolladuras, deformada en tercio izquierdo superior, englobada en tercio izquierdo medio, hendiduras en toda su estructura (daños por volcamiento); parte posterior cabina quemada en toda su



Foja: 1

estructura, concentración de daños por fuego en tercio izquierdo; parachoques inexistente (daños por siniestro incendiario y volcamiento); sistema de suspensión cabina (pulmones, tensores, candados, cañerías hidráulicas) quemados (daños por siniestro incendiario). [...] Lateral izquierdo: Espejo retrovisor, manilla puerta inexistentes, vidrio puerta fundido, inexistente; puerta, pisaderas, pilar anterior, lateral posterior (litera cabina) quemados; guardafangos anterior y posteriores fundidos, inexistentes (todos daños por siniestro incendiario posterior al volcamiento; puerta deformada en tercio posterior inferior con rotura de material (daños por acción de terceros); pilar anterior con abolladuras en parte superior; pilar posterior con hendiduras en parte superior; pisaderas posteriores deformadas (daños por volcamiento); tercio posterior cabina todas sus partes con concentración de daños por fuego (esto da indicios que el fuego se inició en el sector posterior izquierdo de la cabina). Techo: Con hendiduras en toda su estructura, rotura de material en tercio izquierdo posterior (daños por volcamiento), quemado en toda su estructura (daños por siniestro incendiario). / B. Zona interior: Tapices (todos), tablero, asientos, litera, inexistentes (daños por siniestro incendiario). CHASIS: Tipo de Chasis: Independiente; bastidores deformados (ambos lados) en tercio anterior, desplazado hacia el tercio izquierdo (daños por volcamiento). / 1. Sistema motriz/ número de cilindros: 06 en línea/ tipo de motor: Diesel/ **DAÑOS QUE PRESENTA**: Motor completo, tapa de válvulas, culata, block, cárter, múltiple admisión y escape, ventilador, radiador refrigerante, radiador intercooler, radiador enfriador de aceite, depósito de líquido refrigerante, depósito líquido limpia parabrisas, depósito aceite hidráulico, cañerías de combustible, cañerías de refrigerante, tomas de aire, turbo, filtro de aire, correas todos quemados (daños por siniestro incendiario); estanque de combustible izquierdo con rotura de material, quemado, desalojado de su base (daños por volcamiento y siniestro incendiario); estanque de combustible derecho con rotura y desprendimiento de material (daños por acción de terceros), quemado (daños por siniestro). / 2. Sistema de transmisión: Mecánica 14 velocidades; caja de cambios, ejes cardanes, palanca de cambios, accionamiento de cambios, eje diferencial quemados (daños por siniestro incendiario). / 3. Sistema de tracción: Ruedas delanteras y traseras (todas) quemadas (llantas y neumáticos); llanta rueda delantera izquierda, llanta delantera trasera externa izquierda, trasera izquierda externa con abolladuras, deformadas, rotura de material (daños por volcamiento). / 4. Sistema de Suspensión: Amortiguadores (todos), paquete de resortes (todos) quemados (daños por siniestro incendiario); tirante posterior eje trasero izquierdo con rotura de material, semidesalojado de su base (daños por volcamiento). / 5. Sistema de Dirección: Tipo de Dirección: Asistida hidráulica. / Juego radial del volante: No comprobado por daño estructural. / Eficiencia mecánica: No comprobado por daño estructural. / Estado de conservación del sistema: No, comprobado por daño estructural. / 6. Daños que presente: Volante, columna de dirección, caja de dirección, depósito aceite hidráulico, bomba hidráulica quemados (daños por siniestro incendiario). El sistema mecánico (columna, caja de dirección, barras, terminales) se encuentran en buen estado mecánico, solo quemados por siniestro incendiario. / 7. Sistema de Frenos. Freno principal: Neumático. Tipo de circuito: Doble. Reacción mecánica del sistema: No comprobado por daño estructural. Grado de eficiencia: No comprobado por daño estructural. Estado de conservación del sistema: No, comprobado por daño estructural. Daños que presenta: Cañerías, pulmones, chicharras, compresor, válvulas de aire, acumuladores de aire, tambores de freno, zapatas de freno quemados (daños por siniestro incendiario); balatas y tambores se aprecian en buen estado mecánico, solo quemados por siniestro incendiario. Freno de mano: Mecánico de palanca sobre tablero, palanca quemada. Otro sistema usado: Freno motor escape/ 8. Sistema Eléctrico General: Cableado, baterías, cajas de fusibles, alternador, motor de partida, todos componentes quemados por siniestro incendiario/ Velocímetro: Inexistente quemado por siniestro incendiario./ 10. Sistema de Alumbrado: ópticos (ambos lados), foco de trocha,



Foja: 1

focos traseros inexistentes, consumidos por acción del fuego en siniestro incendiario./ 11. Elementos de seguridad del móvil "sí o no" Airbag frontal: no/ Airbag lateral: no/ Cinturones de Seguridad: ""/ Barras laterales : "sí" "quemados"/ Apoya Cabezas: "no"/ Pasajeros menores de 4 años: "sí" "quemados"/ Asiento bebe: "No"/ Ubicación de pasajero : "no" / Menores de 8 años: "".

CONCLUSION: Del peritaje técnico mecánico realizado al móvil P.P.U. BTCD-21, se concluye que éste presenta daños en toda su estructura (cabina tren motriz y chasis) producto de la ignición generada por acción del fuego, la cual concentra su acción en el tercio izquierdo parte posterior de cabina, esto debido a que se presume en que en los instantes que el móvil P.P.U. BTCD-21, se encontraba en proceso de volcamiento, se produjo un roce y corto circuito de baterías; sumado a las condiciones necesarias para generar combustión con algún elemento combustible, iniciando la fase de ignición y posterior propagación del fuego en toda su estructura generando daño total; adicional a lo anterior posee daños en el lateral izquierdo de la cabina producto del volcamiento; el móvil no presenta fallas ni alteraciones en los distintos mecánicos periciados. Lo anterior no significa que sea la causa basal del accidente en que participo [...] (Informe incluye fotografías de los documentos). Nota: El peritaje Técnico Mecánico fue confeccionado por C.P.R. Gonzalo A. Gacitúa Villagra, de la Subcomisaría I.A.T. Concepción, conforme al Informe Técnico Pericial Nro. 03-B-2021, el que se adjunta como anexo al final al presente Informe Técnico, el cual quedó archivado y debidamente firmado en esta Unidad especializada, conforme a lo siguiente:

IDENTIFICACION DEL VEHICULO MOVIL

(A). Tipo: Semiremolque / PPU: HGJX.73-3; Propiedad: STARABLU TRANSPORTES SpA / Domicilio: Bandera 883/ Comuna: Santiago / Marca: GOOSNECK/ Modelo: SR LOW BOY/ Largo: 54,00 metros / Año: 2017 / Ancho: 2,60 metros / Color: Amarillo / Alto: 4,20 metros / Nº puertas: 0 / Revisión técnica: Válido hasta el 30/09/2021 / Revisión técnica: válido hasta el 30.09.2021 / Póliza de seguros: Nº 68829795-8 CÍA BCI válido hasta el 30.09.2021/ Permiso de circulación: válido hasta el 30.09.2021 [...] **ESTRUCTURA:** A. **ZONA EXTERIOR:** Parte Frontal: Bastidor izquierdo tercio anterior deformado, con demostraciones de roce recientes (daños por volcamiento); plataforma de carga anterior instalada en quinta rueda de móvil P.P.U. BTCD-21 con demostraciones de roce recientes en tercio izquierdo, con soportes de sujeción laterales anteriores con deformación y rotura de material, posterior con deformación y demostraciones de roce recientes (daños por volcamiento); perno rey con rotura y desprendimiento de material (daños por volcamiento); parte superior de plataforma con restos de soldadura en toda su estructura por fijación de tirantes tensores de carga (daños antiguos). Lateral Derecho: extensión anterior de plataforma deformada (daño reflejado). Parte Posterior: Parachoques deformado en tercio izquierdo, con demostraciones de roce recientes en extremo (daños por volcamiento). Lateral izquierdo: Extensiones de plataforma (anterior, medio y posterior) deformadas, con demostraciones de roce recientes; plataforma anterior con desgaste de material, demostraciones de roce recientes en tercio anterior y medio (daños por volcamiento). Parte Superior: Cama de carga posterior deformada, con rotura de material en tercio medio anterior y posterior (daños por volcamiento); con restos de soldadura en parte anterior y posterior todos sus tercios (daños antiguos). B. **ZONA INTERIOR:** No posee. Chasis: Tipo de Chasis: Independiente; bastidor izquierdo tercio posterior con adherencia de caucho por roce con neumático (daños por volcamiento). / 1. Sistema Motriz: No posee/ Sistema de transmisión: Traccionado por móvil P.P.U. BTCD-21; sin observaciones a la inspección ocular / Sistema de tracción: Rueda exterior izquierda delantera con llanta deformada, rotura de material, demostraciones de roce recientes, neumático con rotura de material, desalojado de su base; rueda izquierdas exteriores ejes trasero delantero y trasero trasero con demostraciones de roce recientes en neumáticos y llantas; llantas deformadas (daños por volcamiento) / Sistema de suspensión. Sin observaciones a la inspección ocular/ 5.



Foja: 1

Sistema de dirección: No posee/ 6. Sistema de frenos: freno principal: Neumático. Tipo de circuito: Doble. Reacción mecánica del sistema: No comprobado por daño estructural. Grado de eficiencia: No comprobado por daño estructural; Estado de conservación del sistema: Visiblemente bueno. **DAÑOS QUE PRESENTA:** Cañerías de alimentación de aire desde móvil P.P.U. BTCD-21 inexistente, conector con demostraciones de roce, hilos de rosca con rotura y desprendimiento de material (daños por volcamiento). / Freno de mano: No posee / Otro sistema usado: No posee/ 7. Sistema eléctrico general: Conector eléctrico de alimentación desde móvil P.P.U. BTCD-21 inexistente, base con rotura y desprendimiento de material (daños por volcamiento)/ 8. Velocímetro: No posee/ 9. Sistema de alumbrado: Foco trasero izquierdo con rotura de material, desalojado de su base; base deformada (daños por volcamiento)/ Elementos de seguridad del móvil "sí o no": Airbag frontal: "NO"; Airbag lateral: "NO" Cinturones de Seguridad: "NO" Barras laterales: "NO" Apoya Cabezas: "NO" Pasajeros menores de 4 años: "NO" Asiento bebe: "NO" Ubicación de pasajero: "NO" Menores de 8 años [...] **CONCLUSION:** Del peritaje técnico mecánico realizado al móvil P.P.U. HGJX-73, se concluye que éste presenta daños en su lateral izquierdo todas sus partes, en parte superior tercio medio de su estructura, daños atribuibles a su participación en un accidente en el tránsito del tipo volcamiento; adicional posee daños antiguos en plataformas de carga anterior y posterior en su parte superior por soldaduras reiteradas por fijación de tirantes de sujeción de carga; además no presenta fallas ni alteraciones en los distintos sistemas mecánicos periciados. [...] Lo anterior no significa que sea la causa basal del accidente en que participo. Set fotográfico: El informe adjunta un set de 38 fotografías. Nota: Este Informe Técnico consta de 12 horas y un CD con fotografías digitales. **ANEXO 2 PARTICIPANTE: CONDUCTOR: SINFORIANO SEGUNDO FAUNDEZ CERDA**, 56 años, casado, chileno, conductor, estudios medios, Cédula de Identidad Nro. 10.474.779-5 nacional, fecha de nacimiento 21.03.1965, domiciliado en Parcela 12 Las Carmelitas, comuna de Bulnes. Posee licencia de conductor clase "A2, B, C Y D" de la Ilustre Municipalidad de Bulnes, quien resultó fallecido. **NOTA:** Producto de la gravedad de sus lesiones el ciudadano individualizado anteriormente falleció antes de la llegada del personal especializado al sitio del suceso, no logrando obtener su declaración de los hechos. **TESTIGO "A": RAFAEL ANDRÉS MONSALVE TAMARÍN**, 35 años, casado, chileno, conductor, estudios básicos, Cédula de Identidad Nro 16.185.914-1 Nacional, fecha de nacimiento 23.10.1985, domiciliado en Las Carmelitas S/N, comuna de Bulnes, teléfono de contacto Nro. 987331531. Entrevistado el domingo 18 de abril del 2021, a las 17:00 horas, en Ruta 146 km. 23, Cabrero, previa autorización del Fiscal Rodrigo Villagra Crisosto, de la Fiscalía Local de Yumbel, se procede a entrevistar al testigo, el cual libre y voluntariamente, manifiesto su deseo de declarar siendo previamente notificado de sus derechos que le asisten conforme al Código Procesal Penal, manifiesta lo siguiente: "Lo que pasó que cuando mi compañero de trabajo hizo la curva, se reventó el puntal del lado derecho arriba y sé que paso se cargó la viga al lado izquierdo y al otro lado también se quebró la parte de abajo donde va el yugo, se desplazó hacia al lado y se dio vuelta el Dolly y arrastro el camión y lo dio vuelta, al arrastrar el camión por el pavimento el camión explotó, hizo una explosión y se empezó a prender y aquí vemos ya lo que sucedió hacia delante. A su pregunta: ¿Esta carga que ustedes estaban transportando es sobredimensionada? R. Sí, es sobredimensionada de 49 metros de largo, total 54 metros, A su pregunta: ¿Eso es contando camión y viga? R. Viga 49 y camión completo 54. A su pregunta: ¿de dónde venían ustedes? R. De Talcahuano EDYCE. A su pregunta: ¿Hacia dónde iban? R. Hacia el puente Duqueco Santa Bárbara. A su pregunta: ¿Por qué ruta transitaban? R. Ruta Cabrero Kilómetro 25. A su pregunta: ¿Qué puntal específicamente cede? R. El del lado derecho cede, llevándose el del lado izquierdo. A su pregunta: ¿el del lado derecho, pero de la parte posterior o de la parte anterior? R. De superior hacia arriba



Foja: 1

del de arriba. A su pregunta: ¿a lo que me refiero es de ¿R. El lado derecho. A su pregunta: ¿Pero la parte de atrás o de adelante? R. La parte de atrás. A su pregunta: ¿Usted conocía al conductor? R. Sí, era mi amigo, compañero de trabajo y mi vecino. A su pregunta: ¿Hace cuantos años que trabajan juntos? R. Hace tres años. A su pregunta: ¿Este tipo de transporte lo hacían frecuentemente? R. Todas las semanas. A su pregunta: ¿Cuántos años lo hacen aproximadamente? R. Él lo hace 4 años yo lo hago hace 15 años. A su pregunta: ¿Cuántas veces por semana o por mes pasar por esta ruta con este tipo de transporte? R. 4 veces al mes. A su pregunta: ¿Algo más que pueda agregar? R. Eso no más porque, que se puede agregar y porqué el camión exploto eso es lo que no sé. A su pregunta: ¿Ustedes recibieron la carga y la incorporaron sobre los camiones desde la empresa de inicio o venía ya puesto de otro lado? R. De la empresa de inicio que es EDYCE se cargó la viga y ahí se soldó todo el sistema. A su pregunta: ¿Con cuántos puntales soldaron? R. Con dos atrás y dos adelante. A su pregunta: ¿Y este camión que se quemó también iba con dos por lado? R. No con uno por lado. A su pregunta: ¿y lo normal cuanto debiese ser? R. Son dos por lado normal. A su pregunta: ¿Sabe usted la razón de porque venía con uno por lado? R. Porque le cambiaron el material le pusieron unos puntales más gruesos de más calidad por eso los cambiaron le pusieron uno porque era más grueso el que le pusieron. A su pregunta: ¿Según su experiencia este cambio servía o no servía, aunque haya sido más grueso o no? R. Servía, pero el problema es que quedó mal soldado, cedió la soldadura, si el puntal igual se dobló porque aun cedió del lado derecho y se cargó pal lado izquierdo, se torció porque cedió llevaba todo el peso para un solo lado, Perfecto. A su pregunta: ¿algo más que pueda agregar? R. Eso no más puedo agregar." Nota: Se procedió a obtener su versión de los hechos en forma voluntaria, mediante registro de videgrabación adjunto al presente informe técnico en CD, se le dieron a conocer los derechos del Artículo 93° del Código Procesal Penal, adjuntando acta de notificación de derechos debidamente firmada. TESTIGO "B": CARLOS ENRIQUE ROMERO RAMIREZ, 37 años, soltero, chileno, conductor, estudios medios, Cédula de Identidad Nro 15.227.975-2 Nacional, fecha de nacimiento 14.06.1983, domiciliado en Pasaje 2 Sur casa Nro. 222, Villa Cap, comuna de Concepción, teléfono de contacto Nro. 981001249. Entrevistado el domingo 18 de abril del 2021, a las 18:10 horas, en Ruta 146 km. 23, Cabrero, previa autorización del Fiscal Rodrigo Villagra Crisosto, de la Fiscalía Local de Yumbel, se procede a entrevistar al testigo, el cual libre y voluntariamente, manifiesto su deseo de declarar siendo previamente notificado de sus derechos que le asisten conforme al Código Procesal Penal, manifiesta lo siguiente: "De hecho en primera instancia nosotros cuando cargamos en EDYCE, vi que un camión u mi compañero el operador me dice oye que le están poniendo un puntal a las vigas, yo fui y le dije al Jefe no puede ser, ese camión ya estaba fuera del recinto y a mí me estaban cargando y me pusieron una viga yo les dije que no podía ser con una viga porque una viga sujeta en caso de si se cortara tenemos dos otras dos vigas, otra viga para que sujete, dijo no que este material de este fierro era más mejor que el otro y toda la cuestión, y no importa eso yo se lo reitere y el hombre está aquí y esa es la parte que más me duele que yo les dije que esto podía pasar porque les dije como se movía esta viga la forma y me dijo que no que el material era tan resistente que no se dobla con nada ok listo ni un problema. A su pregunta: ¿Quién le dice todo esto? R. Don reinaldo Vera. A su pregunta: ¿Quién es él? R. Soldador de EDYCE, perfecto continúe, de hecho yo al momento de salir vino el hijo de mi Jefe, que es mi Jefe Paolo Dapelo y le explique lo que estaba pasando y que estaban cargando los camiones con un puntal no más y al Andrés al otro camión de adelante con dos puntales y tiene que ponerle los cuatro puntales atrás no uno no más y me dice ok él le mandó un mensaje al Jefe, habló con don reinaldo Vera, habló con otro jefe más y le explicó lo que podía pasar y la seguridad para nosotros y le dijeron que si no había problema y nunca hicieron el arreglo de colocar el otro puntal, hay un WhatsApp



Foja: 1

hay un mensaje todo, salimos de EDYCE cuatro esquina hasta llegar al peaje Huinanco, pasan dos camiones adelante y yo me quedé atrás y hoy día como alrededor de dos y media un cuarto para las tres nos vinieron a buscar vimos nuestros papeles todo al día y aquí al momento de llegar a la altura de la pasarela yo vengo unos 60 metros detrás del camión veo cuando se corta un tensor y se le va la viga para un lado y el conductor parece que le hizo una maniobra para poder enderezar el equipo y se cortó la otra y ahí pego un pencazo para haya. A su pregunta: ¿En primera instancia usted ve que se corta un tensor? R. Sí. A su pregunta: ¿Qué es los puntales que me está hablando usted? R. Exacto. A su pregunta: ¿Del lado derecho del Dolly o del camión? R. Del Dolly. OK. A su pregunta: ¿Y luego se corta el otro? R. Si po, porque se levantaron para arriba, se levantaron y ahí quedo, de ahí yo llegue y frené ya cuando ya el humo se prendió al tiro el camión y de ahí yo quedé en shock y no me pude bajar frene ahí quedé en shock y no me pude bajarme nada de hecho mi operador Jesús partió corriendo él ya estaba en llamas abajo en el piso. OK. A su pregunta: ¿Usted de donde hacia donde iba de donde había salido? R. De EDYCE Talcahuano con altura cuatro esquinas malí y tomar ruta que es cabrero, con destino puente Duqueco camino Santa Bárbara. Ok. A su pregunta: ¿Usted y el otro camión que tuvo el accidente iban por la primera o la segunda o se iban cruzando por el diseño geométrico? R. Segunda pista ok, segunda pista pa poder la cola siempre tomamos la segunda pista que es pista izquierda. A su pregunta: ¿Qué número de camión era usted en el convoy? R. Tercer camión. A su pregunta: ¿O sea el camión siniestrado iba delante suyo? R. Adelante mío segundo camión. A su pregunta: ¿Este segundo camión usted ve cómo impacta y después se vuelca? R. Sí hasta el momento se me frene como que quede en shock. A su pregunta: ¿Pero que pasa usted ve con que impacta este vehículo? R. Primero cuando se le fue el equipo la viga comenzó a colearse para todos lados, el camión se vino para este lado y de ahí choco altiro para allá, de ahí volvió y pego un pencazo allá y choco a la altura de la barrer cuando vi eso ya iba en fuego y ahí quede. A su pregunta: ¿O sea este camión se arrastró en llamas? R. He ahí si pu de ahí si. Perfecto. A su pregunta: ¿Hace cuantos años conduce este tipo de vehículos? R. Llevo 8 años con equipo con cargas largas, una vez me había pasado eso, pero justo en una salida en una curva que se reventó porque llevábamos un solo tirante y se lo explique al Jefe lo que pasaba n con eso me hizo caso. A su pregunta: ¿Usted conocía al fallecido? R. Sí. A su pregunta: ¿Hace cuantos años? R. Como dos, tres años. A su pregunta: ¿Trabajando en esto mismo? R. Sí. A su pregunta: ¿Este tramo hace cuanto tiempo que lo hacían? R. Bueno hemos salido varias veces por aquí, pero este es el cuarto viaje ya con estas vigas, Perfecto. A su pregunta: ¿Algo más que pueda agregar? R. Lo que podría agregar es que yo avise lo que podía pasar, avise, le dije la forma del equipo que se movía, le dije como se movía como chicle cuando tenía una curva y se podía cortar y ya me había pasado eso y por eso le pedía yo que tenían que ser cuatro puntales. A su pregunta: ¿Me puede mostrar en su camión cual fue el primer puntal que se cortó? R. Este se levantó. A su pregunta: ¿Qué pasó con este? R. Este se levantó para arriba, ese hizo como así se levantó y ahí este como que dio la vuelta así, y allá empezó el otro y se cortó el otro. A su pregunta: ¿El otro se refiere al mismo del otro lado? R. Este cuando hizo porque iba ahí pum, como que con la presión quedo al otro lado y quedó todo doblado. A su pregunta: ¿usted con su mano puede hacer el movimiento de la viga en la punta? R. Si. A su pregunta: ¿podría mostrar por favor? R. Puede dar vuelta hasta el camión. Ok gracias. A su pregunta: ¿algo más que pueda agregar? R. Sí, ya lo dije fue una negligencia yo creo, Ok, gracias". Nota: Se procedió a obtener su versión de los hechos en forma voluntaria, mediante registro de videgrabación adjunto al presente informe técnico en CD, se le dieron a conocer los derechos del Artículo 93° del Código Procesal Penal, adjuntando acta de notificación de derechos debidamente firmada. TESTIGO "C": PAOLO VINCENZO DAPELO VALENZUELA, 27 años, soltero, chileno, kinesiólogo,



Foja: 1

Ingeniero Administrativo, Cédula de Identidad Nro 18.411.270-1 Nacional, fecha de nacimiento 14.07.1993, domiciliado en Lonquén Nro. 571, Cerro Lo Pequen, comuna de Concepción, teléfono de contacto Nro. 957926030. Entrevistado el domingo 18 de abril del 2021, a las 18:50 horas, en Ruta 146 km. 23, Cabrero, previa autorización del Fiscal Rodrigo Villagra Crisosto, de la Fiscalía Local de Yumbel, se procede a entrevistar al testigo, el cual libre y voluntariamente, manifiesto su deseo de declarar siendo previamente notificado de sus derechos que le asisten conforme al Código Procesal Penal, manifiesta lo siguiente: "Los que pasó fue que no estaban debidamente reforzados, digamos la carga no está debidamente reforzada, para lo cual yo cuando revise las cargas antes de partir, la revise partida la faena para ver cómo estaban cargadas el 1 de abril y me doy cuenta de que tenía un camión debidamente asegurado que tenía dos puntales en la cola, digamos 4, dos a cada lado en la cola y había otro que tenía solamente un puntal en la cola, digamos un par de puntales en la cola, a lo que yo me dirigí con el señor reinaldo Vera, quien es el Jefe de Bodega creo de EDYCE en Talcahuano y le hice saber mi preocupación de que no estaban debidamente asegurada a lo que responde que no me preocupara porque estaba con un perfil digamos de mayor densidad y que no pasaba nada, yo le dije es que si me preocupo porque tengo que velar por la seguridad de mi gente de mis equipos y de su carga, entonces yo no quede conforme con su respuesta porque me dijo no te preocupes hablamos con los choferes y dijeron que no pasa nada, entonces yo justo después de cortar ese llamado me contacte vía WhatsApp con Andrés Roco de EDYCE también y le hice llegar mi inquietud, puedo leerlo textual, bueno este es una tanda era la penúltima tanda de transporte de vigas para la obra desde EDYCE a Duqueco, ya habíamos hecho otros transportes digamos de este mismo viaje y que no había pasado nada porque bueno ahora pasó, con fecha 16 de abril yo tomé registro fotográfico, ese es el camión que está bien asegurado que tiene dos puntales atrás, lo saque por ambos lados y después le saque foto al que no está bien asegurado porque tenía solamente un par de puntales atrás, le escribí 16 de abril 2021, COMO ESTÁS Chefó, oiga master me preocupa la carga del volvo patente BTCD, en la cola esta solamente asegurado con un puntal" "hola Paolo Ok yo lo veo con Reinaldo", "debo velar por la seguridad de mi gente, equipo y de su carga, hablé con el recién y dice que no me preocupe, pero si me preocupo avísame porfa", "Yo lo veo con él a ver que hacemos", "Oka porfa, prevenir siempre es más barato", "ya ahí quedo coordinado para que refuercen ese puente, seguramente lo van a hacer mañana pero ahí vamos viendo", "ok, gracias", después ahí yo entregándole información de cuando salíamos yo no pude ir a verificar la carga porque me quede con lo que dijo y también mi papa, esta empresa es de mi padre y él lleva un mes peleando con el covid, entonces yo tuve asumir el cargo y nada ahora paso esto tragedia. A su pregunta: ¿Cuántos puntales en total debe tener esta carga una de la carga? R. Mire por lo menos en la parte digamos anterior de la carga hay puede ir con uno pero en la parte y todo eso se refuerza con la cadena que son cosas que nosotros proporcionamos pero la cadenas es más un apoyo el refuerzo principal está dado por los puntales, la cola tiene que tener por menos un par de puntales y deben estar debidamente fijos no me sirve un puntal con dos puntos no más me entiende, porque que es lo que pasa, la carga claro el hombre me dice no si va a aguantar no le pasa nada, no se mueve, pero lo carga se comporta de manera distinta cuando va en movimiento, entonces un solo puntal no es suficiente para sostener la carga.Ok Perfecto. A su pregunta: ¿Algo más que puede agregar, cuanto tiempo llevan haciendo este tipo de trabajo? R. Mira la verdad es que mi papa lleva harto tiempo haciendo este tipo de trabajo yo recién me empecé a meterme con él cómo hace un año y medio dos años porque él estaba cansado y me hizo llegar su inquietud de que él necesitaba alguien de confianza para poder hacer esto y dado que yo, mis otros hermanos no poden hacerlo yo asumí la responsabilidad, así que me dedique por dos años aprendiendo con el todo



Foja: 1

sus negocios y como se hace y eso. Ok. A su pregunta: 'Cuántos viajes aproximadamente se había hecho antes entre Talcahuano y Santa Bárbara?' R. Por esta misma obra eran ¿Cuántos ya se habían hecho ya? Ya se habían hecho como seis viajes, A su pregunta: ¿en esos seis viajes era esta misma forma de asegurar la carga o la otra iban con dos puntales por costado en la parte trasera? R. Con dos puntales. A su pregunta: ¿Es la primera vez que se hace con un puntal? R. Es la primera vez que se hace con un puntal. Nota: Se procedió a obtener su versión de los hechos en forma voluntaria, mediante registro de videgrabación adjunto al presente informe técnico en CD, se le dieron a conocer los derechos del Artículo 93° del Código Procesal Penal, adjuntando acta de notificación de derechos debidamente firmada. TESTIGO "D": JESUS ALBERTO CID PEREZ, 2x años, soltero, chileno, operador, estudios básicos, Cédula de Identidad Nro 17.975.252-2 Nacional, fecha de nacimiento 26.04.1992, domiciliado en Víctor del Solar Manzana Nro. 38, comuna de Concepción, teléfono de contacto Nro. 942053863. Entrevistado el domingo 18 de abril del 2021, a las 19:00 horas, en Ruta 146 km. 23, Cabrero, previa autorización del Fiscal Rodrigo Villagra Crisosto, de la Fiscalía Local de Yumbel, se procede a entrevistar al testigo, el cual libre y voluntariamente, manifiesto su deseo de declarar siendo previamente notificado de sus derechos que le asisten conforme al Código Procesal Penal, manifiesta lo siguiente: "Saliendo de EDYCE, nosotros nos dimos cuenta que los puntales que le colocaron a la viga no estaban bien soldados e incluso le faltaban más puntales, y yo le comenté a mi colega que faltaban puntales y se le dijo a la Jefatura allá en EDYCE, y acá en la ruta como pueden ver que quedo. Le voy a hacer unas preguntas. A su pregunta: ¿En cuanto a lo que se refiere usted a puntales, esos puntales cuales son los que no iban con una buena seguridad, los de la parte de adelante o de la parte de atrás? R. Atrás y adelante. A su pregunta: ¿A qué se refiere que no iban con buena seguridad, como debe haber ido? R. Le faltaban los otros, siempre salíamos con cuatro puntales ósea dos por lados adelante y atrás. OK, esta vez no fue así. A su pregunta: ¿Usted en que camión iba? R. En el último camión. A su pregunta: ¿Y el camión que tuvo el accidente cual número era? R. El número tres. A su pregunta: ¿El que tuvo el accidente? R. No, el del medio el segundo. A su pregunta: ¿A qué hora ustedes salen de EDYCE? R. Doce y media. A su pregunta: ¿después a qué hora salen del peaje Huinanco aproximadamente? R. Como veinte para las tres, como diez para las tres más o menos. A su pregunta: ¿Usted iba de chofer o de copiloto? R. No, yo soy el operador del Dolly iba de copiloto, operador del Dolly. A su pregunta: ¿Ósea usted conoce la seguridad del Dolly? R. Sí. A su pregunta: ¿Cuántas veces había hecho este tipo de maniobra? R. Yo llevo casi dos años acá en las empresas, ya llevamos cinco viajes con este. OK. A su pregunta: ¿Usted vio que hizo el vehículo que tuvo el accidente, vio la dinámica cuando choca después se vuelca incendiado y termina a un costado de la ruta o no? R. Si, algo alcance a ver. A su pregunta: ¿Qué alcanzo a ver me lo podrías describir en movimiento? R. El movimiento fue que la cola de la viga se fue hacia la solera y se montó la rueda. A su pregunta: ¿Hacia la solera como hacia el centro de la ruta completa? R. Si, al centro de la Ruta justamente y hay en eso cedió la soldadura y ahí se quiso hacer un amague el conductor para volver y se vio lo que paso. A su pregunta: ¿Y la viga hacia donde la izquierda o la derecha? R. Hacia la izquierda. A su pregunta: ¿Y el camión vio en qué momento se empieza a incendiar? R. Sí. A su pregunta: ¿Cuándo fue cuando se arrastraba o cuando llego al final? R. Cuando se arrastró explotó al tiro inmediatamente. A su pregunta: ¿Algo más que pueda agregar? R. No nada más que eso. Nota: Se procedió a obtener su versión de los hechos en forma voluntaria, mediante registro de videgrabación adjunto al presente informe técnico en CD, se le dieron a conocer los derechos del Artículo 93° del Código Procesal Penal, adjuntando acta de notificación de derechos debidamente firmada. TESTIGO "E": OSCAR GUILLERMO CISTERNAS LATIF, 27 años, casado, chileno, supervisor de transporte, estudios técnicos, Cédula de



Foja: 1

Identidad Nro 9.677.358-7 Nacional, fecha de nacimiento 04.04.1964, domiciliado en Algarrobo Nro. 159, comuna de Talcahuano, teléfono de contacto Nro. 972397686. Entrevistado el día miércoles 15 de septiembre del 2021, a las 11:45 horas, en Algarrobo Nro. 159, comuna de Talcahuano, previa autorización del Fiscal Rodrigo Villagra Crisosto, de la Fiscalía Local de Yumbel, se procede a entrevistar al testigo, el cual libre y voluntariamente, manifiesto su deseo de declarar siendo previamente notificado de sus derechos que le asisten conforme al Código Procesal Penal, manifiesta lo siguiente: "A su pregunta: ¿Cuál es su cargo acá? R. Ahora estoy a cargo de logística que eso incluye despacho, movilización y bodegas de aseo. A su pregunta: Don Oscar ¿para quién trabaja, para qué empresa? R. EDYCE. A su pregunta: ¿Usted sabe quién fue el soldador? R. He sí, sí, era el chico que está en despacho, ahora está esta con licencia, pero está en despacho, es José Luis Morales. A su pregunta: ¿Usted sabe si él está calificado? R. Sí, por supuesto está calificado. A su pregunta: A: ¿Acá tienen un procedimiento de proceso de soldadura que se aplica en convoy? R. Sí, de hecho, la persona que viene después que yo es él que puede dar todos esos procesos, no hay problemas. A su pregunta: ¿Acá existe un esquema de soldadura? R. Sí, por supuesto. A su pregunta: ¿Me podría explicar más o menos como es el esquema de soldadura? R. ¿En cuanto a los puentes en general? ¿En cuanto a las vigas de 49 metros que trasladan? R. Estas vigas son, bueno una vez puestas arriba tanto en la parte trasera como delantera, se soldan unos pernos de sujeción, tanto en la base de la viga hacia la estructura del camión por la parte delantera, que son unos pernos unas planchas más menos entre 24 a 30 m.m. De espesor, son adosadas, soldadas, en los costados la misma situación, entonces todo lo que sé es que le llamamos pernos que son planchas más menos de esa misma índole más menos de hasta 32 m.m. de ancho de espesor dependiendo de lo que tengamos a disposición ya, y ahí también se agregan los ángulos que van hacia los costados con sujeción de soldadura tanto en la parte superior como en la parte inferior. A su pregunta: ¿Qué tipo de soldadura es la que tiene esos ángulos? R. Es una MIG, pero eso, el detalle también se lo puede dar mi colega, porque yo poco lo hago, pero lo puede hacer en este caso Toti. A su pregunta: ¿Existe o usted conoce también algún procedimiento de estibas de estos equipos? R. Sí, tal cual, que lo hemos hecho por un tiempo, pero a su vez también ahí nos ayudan todo lo que más soldamos también, cierto, viene el proceso de amarre de los mismos camioneros que en este caso es con sistema de cadenas, que son una sujeción también que nos favorece bastante, en ayuda de que la viga sea más, este más controlada y más firme. A su pregunta: ¿Entiendo que esas cadenas son puestas por parte de la empresa de transporte o camionero? R. Sí, sí. A su pregunta: ¿No por parte de Ustedes? R. No, No esas se exigen a ellos obviamente. A su pregunta: ¿Usted sabe quién certifica o da el visto bueno para que este tipo de carga salga desde el interior de la empresa? R. Tenemos la inspección interna que es la que nos da, pero en ese momento no sé quién estaba porque como le digo yo llegue después de este proceso de despacho. A su pregunta: ¿Pero insisto, esa inspección interna o dar el visto bueno sale de esta empresa EDYCE? R. Sí, por supuesto. A su pregunta: Este servicio de transporte ¿usted sabe quién lo contrata? R. Me parece que sí, no estoy muy, o sea, sé que todos estos procesos los últimos todos puentes que había hecho los estuvo trabajando esta empresa, más allá no sé porque como le digo llegue hace poco tiempo al proceso. Estas preguntas como se llama, que le he hecho y que claro como usted ha llegado hace dos meses. A su pregunta: ¿quién me las podría responder o quien estuvo en su momento? ¿Se recuerda? R. Sí, he podría ser Don Reinaldo Vera puede ser, que era el que estaba a cargo de todo ese proceso. A su pregunta: ¿Don Reinaldo sigue trabajando acá? R. No, no está trabajando ahora. A su pregunta: ¿Usted sabe si hay o existe algún respaldo o algún documento que respalda la realización de la estiba? R. Yo creo que no, porque ahí lo que a nosotros nos da respaldo es la guía que se le entrega al chofer, la firma y la



Foja: 1

conformidad a que la estiba está bien. Perfecto. A su pregunta: ¿El procedimiento de carga quien me lo puede explicar? ¿El proceso de carga de esta viga sobre el camión...lo que me explico denante R. Esto es lo que le explique denante, esto es lo que se hace y lo típico digamos. A su pregunta: ¿Algo más que pueda agregar? R. No nada más que eso. A su pregunta: ¿Existe o se podría realizar una réplica metalográfica de la soldadura? R. Si, si se puede. ¿Cómo es ese proceso disculpe, me lo podría explicar a qué se refiere una réplica metalográfica de la soldadura? R. En realidad técnicamente yo creo que se puede hacer, no estoy seguro yo, como no se mucho de soldadura por eso está indicado mi colega que es experto en soldadura, él le podría dar mejor esa señal. Ok. A SU PREGUNTA: ¿Usted conoce quien firmó la recepción de carga o quien está a cargo de esa firma de recepción de carga? R. Deberíamos tenerlas en nuestros registros, habría que verlos, sí. Perfecto. A su pregunta: ¿Algo más que usted nos pueda agregar con respecto a esto? R. Eh, No que seguimos siempre los mismos procesos que le habíamos comentado en un principio seguimos tal cual como se está haciendo, no hay nada nuevo, porque todo lo que se ha hecho están bajo las normas que establecemos acá, entonces no tenemos grandes cambios ni mucho menos, porque todo se hace con respecto a lo que siempre se ha hecho. Perfecto. A su pregunta: ¿Entiendo y ha quedado claro durante la declaración que efectivamente usted estaba hace dos meses aproximadamente a la fecha a cargo de esta supervisión? R. Así es. A su pregunta: ¿Pero usted me podría como se llama, según su conocimiento dar alguna respuesta alguna aclaración sobre porque del convoy compuesto por tres camiones, el primer camión y el tercer camión iban con ocho puntales en total y el camión que tuvo el accidente iban con cuatro puntales, es decir con la sujeción de acero que se soldadura? R. No ahí no podría dar una apreciación no sé por qué lo habrán hecho eso, ahora independiente, a lo mejor el ángulo puede haber sido de mayor espesor, y creo que va por ese lado, ya, pero eso no te lo podría decir algo concreto objetivo. A su pregunta: ¿Con respecto al ángulo eso ustedes ocupan un tipo de ángulo específico para cada desplazamiento de ese tipo de transporte? R. Si, son ángulos laminados que son más, con una, tienen una capacidad bastante buena y enorme a este tipo de procedimiento y de carga. A su pregunta: ¿y puede variar la dimensión de estos ángulos? R. Claro, claro va a depender del, como se llama, la dimensión también y la altura de los puentes también, claro, pero en general son estándar así que no deberíamos tener problemas en este aspecto. A su pregunta: ¿Recuerda cuál es la medida de este ángulo? R. Lo que me había dicho denante. No sé qué ángulo le habrá puesto a ellos y ahí no te podría decir algo concreto. A su pregunta: ¿eso quien me lo podría responder? R. Yo creo que a lo mejor el mismo chico. Perfecto. A su pregunta: ¿Algo más que pueda agregar? R. No yo creo que eso nada más, bueno lamentable la situación nada más, que quieres que diga...terrible. Nota: Se procedió a obtener su versión de los hechos en forma voluntaria, mediante registro de videgrabación adjunto al presente informe técnico en CD, se le dieron a conocer los derechos del Artículo 93° del Código Procesal Penal, adjuntando acta de notificación de derechos debidamente firmada. TESTIGO "F": ANTONIO MARCELINO DOTTI MALDONADO, 46 años, casado, chileno, supervisor de transporte, estudios técnicos, Cédula de Identidad Nro 14.372.691-6 Nacional, fecha de nacimiento 04.04.1975, domiciliado en Algarrobo Nro. 159, comuna de Talcahuano, teléfono de contacto Nro. 976082274. Entrevistado el día miércoles 15 de septiembre del 2021, a las 12:05 horas, en Algarrobo Nro. 159, comuna de Talcahuano, previa autorización del Fiscal Rodrigo Villagra Crisosto, de la Fiscalía Local de Yumbel, se procede a entrevistar al testigo, el cual libre y voluntariamente, manifiesto su deseo de declarar siendo previamente notificado de sus derechos que le asisten conforme al Código Procesal Penal, manifiesta lo siguiente: "A su pregunta: ¿Su cargo en esta empresa? R. Supervisor de soldadura, deEDYCE. A su pregunta: La fecha de este accidente, ¿usted estaba trabajando en esta empresa? R. Si, si estaba trabajando acá. A



Foja: 1

su pregunta: ¿Seguía cumpliendo ese cargo o tenía otro? R. Si, vigente al cargo. A su pregunta: ¿Usted sabe quién fue el soldador de ese componente? R. Si, son dos soldadores que trabajaban conmigo que son Pablo Aguayo y José Morales. A SU PREGUNTA: ¿Ellos siguen trabajando acá? R. No, ninguno de los dos, uno está con licencia, José Morales esta con licencia y Pablo Aguayo encontró mejor pega a Arauco, según las averiguaciones que hice. A su pregunta: ¿Ellos estaban certificados? R. Calificados y certificados por EDYCE y por las calificaciones Idiem, Instituto de Normalización. A su pregunta: ¿Qué tipo de certificado o calificación tenían ellos? R. Ellos tenían, bueno ellos tenían en varias, pero las que nos compete es de 1,5, que es AWS soldadura para puentes. A su pregunta: ¿Ese registro o ese tipo de calificación o certificación lo mantiene la empresa? R. Si, ¿o mantiene el Departamento de calidad. Certificación de calidad tiene ese registro A su pregunta: ¿Me podría explicar por favor, más menos, como es el proceso de soldadura de este tipo de componentes? R. Claro, mira este es un ángulo de acero de 36 que nosotros lo soldamos que va soldado al puente, va a ser soldado al puente, va a ser soldado en viga la torna mesa del puente, es un ángulo, como le digo, el espesor desconozco pero es porque viene de otra área, pero nosotros lo que hacemos destinamos dos soldadores calificados que estén para este trabajo, nosotros trabajamos con un proceso semi automático, proceso que nosotros usamos es FCAW, proceso semi automático un electrodo de rollo cierto, que se trabaja, que se trabaja con gas y el soldador cuenta con las competencias capacitaciones para hacer este trabajo y a la vez se le entrega un WPS, significa doble proceso de soldadura, que es para soldar este tipo de estructuras, donde vienen los parámetros con que va a trabajar y como va a soldar la pieza. Esa se le entregan las pautas y en todo momento se revisan, nosotros tenemos una política acá en la empresa, la política nuestra, y mía, que nosotros revisamos el antes, el durante y el después de la soldadura. El antes, que vamos a hacer que trabajo vamos a hacer se planifica la pega que vamos a realizar, se planifica, se ve que tipo de soldadura vamos a usar ya. Durante, vamos a ver el proceso si el soldador está cumpliendo el WPS de acuerdo con los rangos con los valores del WPS, está cumpliendo con la normativa, con lo que uno le entregó el y el resultado final lo realizamos una inspección visual minuciosa, revisamos si quedo de acuerdo a estándares de calidad. A su pregunta: ¿La base donde se coloca los ángulos, o sea, la base inferior, ustedes también revisan esa base? R. En realidad eso lo coloca el transportista, el camión lo trae transporte y nosotros cuando vemos, cuando le echamos una revisión visual no más, pero nosotros cuando detectamos alguna anomalía lo denunciamos le decimos al camionero oye no eso lo tienes que cambiarlo, eso está fuera de norma, etc. Pero es solamente visual, nada más que eso porque el camión es del transportista, o sea, a nosotros no nos compete meternos ahí. A su pregunta: ¿Hay un procedimiento, también, de estiba de los equipos? R. Del estrobado, si, bueno el estrobado generalmente lo hacen los de transporte, generalmente se colocan dos - cuatro ángulos por, dos ángulos se colocan a cada lado, dos adelante lado izquierdo lado derecho dos acá atrás, pero también depende del espesor del ángulo, porque es el espesor del ángulo el que da la firmeza, también se colocan cuatro, bajo uno centrado, generalmente va de acuerdo igual a la torna mesa que trae el camión, generalmente no te da el espacio para colocar dos ángulos, y en torna mesa la plancha es más delgada, no te da el espacio así que colocamos uno centrado y un ángulo de mayor grosor. A su pregunta: ¿Entonces usted recuerda porque el camión que tuvo el accidente llevaba cuatro ángulos y no llevaba ocho como lo llevaba el primero y el tercero? R. Si, lo lógico es que el espesor del ángulo era mayor, el mayor al que se requiere generalmente son ángulos de 8, 10, 12, 16, hasta 16, hasta 20, hasta 20, la soldadura que se le realiza al ángulo es una soldadura completa en su base, completa arriba, cierto, más se colocan unos perros, unos perros que amarran los puentes entre sí que se sueldan, va el puente, va el puente y se coloca una cierto, un ángulo arriba soldado que van los dos fijos, más, después llega



Foja: 1

en este caso el transportista que le coloca su cadena que van con tecles y todo eso. A su pregunta: ¿Generalmente la cadena donde la colocan? R. Generalmente va justo al medio donde se soldaron los dos ángulos. A su pregunta: ¿Y por la parte superior del componente? R. Superior, van por la parte superior, pasan por arriba de los puentes y se enganchan abajo y se tiran con el teclé y eso queda totalmente afianzado. Perfecto. A su pregunta: ¿Quién, usted sabe quién certifica y da el visto bueno para que pueda salir ese componentes desde acá? R. Ese es transporte. La parte, la parte que certifica y todo, bueno, hay hartos procesos, un proceso, un proceso de la pieza en sí, la viga en si eso ya está aprobado certificado, ya está aprobado para su despacho y después el despacho lo ve el mismo Reinaldo ya ve si el camión está listo para irse o no, yo me preocupo de mi trabajo que es Supervisor de Soldadura yo certifico que mi trabajo que la soldadura esta buena y si hubiera un error para la maniobra vuelvo a rectificar la soldadura y si viera que falta, puta aquí estamos bajos échale más, cierto, y una vez que termine, don reinaldo estamos listos me retiro, yo me retiro con mi gente y él ya se encarga de aprobar, de despachar el camión, darle la salida. Perfecto. A su pregunta: ¿Qué en su momento era el supervisor de transporte de la empresa? R. Claro, era el supervisor de transporte. A su pregunta: ¿Hay, por si acaso, hay replica metalográfica de la soldadura? ¿fotos? Sí. R. Fotos, generalmente les tomamos fotos, les tomamos fotos al despacho, cuando el camión está cargado, pero, de este, de este, de ese camión no sé si están por si acaso, yo me desvincule después, pero siempre, pero nosotros, por ejemplo en el caso mío es velar por eso, o sea, incluso nosotros yo personalmente verifico la maniobra hasta, hasta en la calle cuando el camión sale de acá por la maniobra que cuesta salir aquí en la salida y yo verifico si es que el puente la soldadura sufrió algún daño, alguna cosa y ahí, veo reviso, reviso, revisamos con el soldador, con el inspector de pintura en este caso, porque yo hacia la pega de supervisor e inspector y visto bueno, nuestra pega termino. A su pregunta: ¿Algo más que pueda agregar con respecto a lo último? R. No, una pena, lamentable lo que paso, una vida que se perdió, pero como le digo nosotros fueron 16 vigas que se despacharon, fueron 16 vigas en ese proyecto de Duqueco, el cliente lo vino a ver acá, vino varias veces, me toco atenderlo, la gente de COCSISA y la gente del MOP y generalmente bueno no le vimos nunca una anomalía algún rechazo, nosotros, no sé si ustedes ven se haciendo el puente Malleco y casi todo igual po', o sea, hay un procedimiento, nadie, no cualquiera puede soldar, ósea, lo tenemos claro nosotros, un soldador que no esté calificado no puede soldar, ahora, si el soldador está calificado y no está o no tiene las competencias, le faltan las experiencias tampoco lo mandamos a soldar porque sabemos que hay vidas, ha y riesgos, carreteras, caminos, autos, entonces, no queremos algo así. Pero como le digo, no, eso es lo que hacemos, súper transparente y no, no hemos tenido nunca habíamos tenido anomalías, lamentable ese día lo que paso y una pena. Nota: Se procedió a obtener su versión de los hechos en forma voluntaria, mediante registro de videograbación adjunto al presente informe técnico en CD, se le dieron a conocer los derechos del Artículo 93° del Código Procesal Penal, adjuntando acta de notificación de derechos debidamente firmada. TESTIGO "G": JOSE EMILIANO MENDOZA ESPINOZA, 50 años, casado, chileno, empleado público, estudios medios, Cédula de Identidad Nro 11.583.237-9 Nacional, domiciliado en el Km 476 de la Ruta 5 Sur, de la comuna de Cabrero, teléfono de contacto Nro. 43-2243044. Entrevistado el día domingo 18 de abril del 2021, a las 08:00 horas, dependencias de la Subcomisaría I.A.T. y Carreteras Biobío, comuna de Cabrero, previa autorización del Fiscal Rodrigo Villagra Crisosto, de la Fiscalía Local de Yumbel, se procede a entrevistar al testigo, el cual libre y voluntariamente, manifiesto su deseo de declarar siendo previamente notificado de sus derechos que le asisten conforme al Código Procesal Penal, manifiesta lo siguiente: "Que, hoy a las 16:00 horas aproximadamente mientras me encontraba de servicio primer patrullaje conjuntamente con el Sgto. 2do. Nelson Caro Pérez realizábamos una escolta sobredimensionada



Foja: 1

compuesta por 03 camiones, los cuales en su carga mantenían vigas de acero las cuales cada una de ellas medían 49 metros de largo. Dicha escolta la iniciamos unos 10 a 15 minutos antes del accidente, desde el Peaje Huinanco y tenían como destino Santa Bárbara, ya que hago presente que no iban a gran velocidad. Sin embargo, cuando ya nos acercábamos a una cuesta ascendente contemplamos el tránsito de vehículos menores para que no nos adelantaran o sobrepasaran, ya que sabíamos que venía una cuesta y luego una pendiente o bajada y que también era con una curva hacia la derecha, viendo que primero pasa el primer camión y luego el segundo, perdiendo la visibilidad que éstos móviles y quedando solo a nuestra vista el tercer y último camión y ya cuando íbamos en la última curva observo que el tercer camión se detiene, bajando el conductor, viendo que se lanza al suelo y se toma la cabeza, a lo cual detengo en el vehículo policial, bajando de éste para saber qué es lo que había pasado, viendo que el segundo camión ya se encontraba en llamas, llegando donde estaba el cuerpo y me percaté que se encontraba calcinado y fallecido, alejándome un poco ya que hubo una especie de explosión". A su pregunta: No mi Teniente, yo no vi el accidente, ni cuando impacta ni cuando vuelca ni cuando empezó el incendio. A su pregunta: Si mi Teniente, el último camión por lo menos iba unos 25 km/hr., no asegurando a cuánto iba el primer y segundo camión ya que los perdí de vista. Sin embargo, desde el inicio y en recta se desplazaban a una velocidad constante y similar entre los 3, pero en la cuesta ya no sé a qué velocidad iban. A su pregunta: Si mi Teniente, Toda la documentación la mantenían al día. A su pregunta: No mi Teniente, antes de empezar no me fijé si tenían más o menos puntales que los otros, sin embargo escuché que uno de los conductores de los otros camiones, el tercero de ellos, comentaba a su jefe que justamente el segundo camión no tenía la misma cantidad de puntales que los otros. A su pregunta: Si mi Teniente, ese día la calzada estaba despejada habiendo poco tráfico vehicular ya que era domingo, estando expedita la Ruta, Ruta que no mantenía fallas en su estructura, no habiendo trabajos ni cortes. Nota: Esta declaración debidamente firmada por el participante, quedó archivada en este Unidad Especializada y se le dieron a conocer los derechos del Artículo 93° del Código Procesal Penal, adjuntando acta de notificación de derechos debidamente firmada. Este informe Técnico consta de 71 hojas, incluyendo 2 anexos, 07 declaraciones digitalizadas, 01 levantamiento planimétrico del lugar del accidente y 03 DVD-ROM que contiene un set fotográfico, declaraciones videograbadas y peritaje técnico mecánico. Confeccionado por: Sebastián A. Barría Bórquez, Teniente de Carabineros, Oficial Investigador. Corregido por: Daniel E. Andrade Barriga, Capitán de Carabineros, Subcomisario; Arnaldo José Ferrari García, Mayor de Carabineros, SubPrefecto Administrativo".

En el siguiente apartado, en el texto del libelo se incorpora textual otro informe técnico, correspondiente a la autopsia de don Sinforiano, que es la siguiente: "III. INFORME DE AUTOPSIA N° VIII-LAN-112-2021, desarrollado por el médico Legista de, Servicio Médico Legal don Jaime Gómez De La Fuente, y en el que en sus conclusiones establece: 1. Identificación: Sinforiano Segundo Faundez Cerda / 2. La causa de la muerte fue traumatismo craneo encefálico complicado / 3. La muerte tiene características de accidente de tránsito, conductor de vehículo motorizado vuelca / 4. Se encontraron lesiones constituidas por quemaduras del 90% de la superficie corporal, de aspecto de incendio del vehículo que se accidentó, / 5. Las lesiones son coetáneas, recientes, vitales de difícil sobre vida".

Después, hace otra cita textual no se sabe si del informe del SIAT o del parte policial, el que también se transcribe: cita Así las cosas de acuerdo a lo establecido en el parte policial, e informe técnico de SIAT, la gran estructura metálica que era trasladada tenía las siguientes características: "Carga: los camiones transportaban vigas de acero de



Foja: 1

35 toneladas, siendo las medidas ancho de 02, 6 metros alto 4,2 metros y largo de 54 metros. Daños: el camión marca volvo, color blanco, modelo fh, placa patente btcd-21 año 2011, de propiedad de banco itaú, rut número 76284920-8, con domicilio en avenida santa clara número 207, de la ciudad de los ángeles, quemado con pérdida total, y el semi remolque placa patente hgjx73, marca goosneck, año 2017, de propiedad de comercial e industrial con domicilio en calle Lautaro nro. 740 de concepción, resultó con pérdida total

Indica que la dinámica del brutal accidente está asociada a esta carga grande y peligrosa, más la ausencia de medidas de seguridad que se han verificado en el transporte de la carga, al establecer un número de topes o estructuras inferior a los utilizados en los otros camiones, y además con un deficitario sistema de soldadura.

Respecto de las declaraciones de testigos presenciales, destaca que cada camión llevaba ocho puntales, dos adelante 4 a cada lado y dos atrás, siendo ocho en total. Sin embargo, el camión siniestrado sólo le pusieron o instalaron, soldado, un puntal a cada lado de parte trasera y un puntal a cada lado de parte delanteras, es decir total 4 puntales. En la dinámica del accidente está estructura de fijaciones y de aseguramiento colapsó, desplazó la carga, llevo al camión a perder el control a mayor velocidad por el gran pesos, para en definitiva volcarse, incendiarse y causar con ello la muerte del cónyuge y padre de los actores.

Le parece que la relación de causalidad es prístina y sólo lo puede llevar a concluir que producto de esta deficitaria estructura y sistema de aseguramiento de la carga se verifica el accidente y la muerte. De haber existido una carga debidamente asegurada, con una buena, sólida y segura estructura en el camión del accidente, no se verifica la tragedia.

Al efecto destaca la declaración de don Paolo Dapelo, quién expresa reparo a lo estructura de puntales y preocupación por su personal, en el caso concreto el chofer malogrado y que fue desoído por los demandados, el que ya está transcrito en los informes técnicos transcritos textualmente en los párrafos anteriores.

Así, procede a enumerar los siguientes argumentos.

1.- *“Que, se trata en la especie del traslado de una carga peligrosa y al respecto el Decreto Supremo M.O.P. N° 19 de 1984, que Regula la circulación de vehículos que excedan los pesos máximos permitidos, señala que la autorización le corresponde a la Dirección de Vialidad, cuando reúnan los siguientes requisitos: - El vehículo deba transportar maquinarias u otro objeto indivisible. - El transporte no pueda realizarse adecuadamente por otros medios. - Los pesos a autorizar sean tales que la infraestructura vial no sea sometida a estados tensionales que comprometan su estabilidad. 2.3 DFL N° 1, de 2007, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito en su Artículo N° 63 se establece que en casos de excepción debidamente calificados y tratándose de cargas indivisibles, la Dirección de Vialidad podrá autorizar la circulación de vehículos que excedan las dimensiones o pesos establecidos como máximos, con las precauciones que en cada caso se disponga. Esta autorización deberá ser comunicada, oportunamente, a Carabineros de Chile a objeto que adopte las medidas de seguridad necesarias para el desplazamiento de dichos vehículos. Dichas autorizaciones estarán sujetas a un cobro de los derechos que se establezcan por decreto supremo del Ministerio de Obras Públicas, a beneficio de la Dirección de Vialidad. 2.4 Resolución N° 1, de 1995, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones Establece dimensiones máximas de vehículos, con o sin carga, para circular en los caminos públicos. Señala que, en casos de excepción debidamente*



Foja: 1

calificados, la Dirección de Vialidad podrá autorizar la circulación de vehículos que excedan las dimensiones establecidas como máximas, con las precauciones que en cada caso se dispongan, conforme lo establecido en el artículo 63 del DFL N°1, de 2007, que fija Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley de Tránsito”.

2. *“Que, la responsabilidad en el accidente por parte de la empresa EDYCE, es clara y elocuente, puesto que se trata de una carga que debió ser adecuadamente asegurada, estibada y trasladada en condiciones de seguridad, con las estructuras que verdaderamente, positivamente, efectivamente, brindasen la seguridad debida, en el traslado, en el camión respectivo, y así velar por la seguridad, vida e integridad física del familiar de los actores, todo lo cual ha sido desoído por las demandadas”.*

3. *“Que en la especie se trata de una obra pública, realizada con recursos tanto del Gobierno Regional como del Ministerio de Obras Públicas por intermedio de la Dirección de Vialidad”. En este punto hace una cita de prensa sobre las características de la obra en que se transportaban las vigas, correspondiente al nuevo puente Duqueco. Así, a partir de la nota de prensa transcrita, señala que tratándose de una obra pública, existiendo un contratista como la demandada Copcisa S.A. Agencia en Chile, en la construcción del denominado Puente Duqueco, para donde eran trasladadas las vigas, y una de ellas en el camión accidentado, estima que existe responsabilidad para esta empresa, por cuanto no tan sólo debía ocuparse de la construcción, también debió preocuparse de las condiciones de seguridad, de los protocolos en virtud de los cuales se deberían trasladar las vigas, tanto por su gran tamaño, longitud, tonelaje, y necesario transporte y traslado al lugar de las faenas. Dice que de la investigación del SIAT, consta la declaración de cierto testigo en que se acredita que el personal de Copcisa S.A. Agencia en Chile, conjuntamente con personal del MOP se apersonaron en varias oportunidades en las instalaciones de EDYCE para ver las estructuras, y coordinar lo asociado a ellas; por lógica el transporte. Dicho lo anterior, esta demandada tiene responsabilidad en los hechos, por cuanto debió exigir, aplicar, velar por la seguridad en el transporte de las vigas, y así con ello actuando de manera prudente, diligente y cuidadosa, evitar con ello el accidente. Es decir sobre esta contratista pesaba también obligaciones y deberes de seguridad, incumplidos. El testigo, según el cual, se acredita su aseveración, es don Antonio Marcelino Dotti Maldonado, supervisor de soldadura de Edyce, destacando el testimonio en la parte que dice “A su pregunta: ¿Algo más que pueda agregar con respecto a lo último?” R. No, una pena, lamentable lo que paso, una vida que se perdió, pero como le digo nosotros fueron 16 vigas que se despacharon, fueron 16 vigas en ese proyecto de Duqueco, el cliente lo vino a ver acá, vino varias veces, me tocó atenderlo, la gente de cocsisa y la gente del MOP”. Al respecto, aduce que si se hubiese actuado de manera diligente, cuidadosa, prudente, con las necesarias exigencias y cumplimientos de protocolos en materia de seguridad en el transporte o traslado el accidente no se produce. Es EDYCE quién puso en circulación el malogrado camión, con un inseguro establecimiento de puntales, y la empresa contratista de manera negligente no estableciendo un protocolo y/o exigencias en materia de seguridad, y no velando por su implementación de manera efectiva. Así estas acciones y omisiones culposas, de ambas demandadas, son la causa del accidente. De haberse dado seguridad, para el traslado de este tipo de estructuras, el accidente no se produce. Hace presente que el testimonio de los otros choferes, testigos, recogido en la investigación de SIAT, es bastante elocuente de haber advertido a EDYCE y su personal de las deficiencias y de la falta de seguridad de los puntales que fueron establecidos de manera deficitaria en número, estructura, anclaje, soldadura, todo así en un gran despliegue de actuaciones y omisiones culposas, que generaron un paisaje de inseguridad, con una total deficiencia en*



Foja: 1

materia de permitir el seguro traslado de la gran estructura que trasladaba el camión conducido por el familiar de sus representados.

4.- De ese modo, concluye que ambas demandadas han incurrido en actuaciones y omisiones culposas, donde el aspecto subjetivo surge por sí sólo con la cristalización del accidente y tragedia que los ocupa. Esas actuaciones negligentes, imprudentes, de acciones y omisiones, han dado lugar al daño y la relación de causalidad. De haberse actuado con los adecuados y necesarios estándares de seguridad, si se hubiesen tomado las medidas necesarias y cumplido los protocolos de seguridad que las demandadas debieron generar y aplicar, y que no han hecho ni cumplido, ya que éstas tenían a su cargo el traslado, la carga y descarga de esas estructuras, se habría evitado tamaño accidente carretero que costó la vida al cónyuge y padre de sus representados. Así este grave accidente y de acuerdo a la dinámica de lo ocurrido, da cuenta de la deficitaria estatura en materia de procedimientos y protocolos de seguridad para la carga y el traslado de la viga metálica en análisis en el camión y/o equipo que conducía la víctima.

Agrega que hubo un excesivo tonelaje, hubo estructuras de aseguramiento deficitarias, inseguras, de mala calidad tanto en cantidad, aseguramiento, anclaje, y trayendo esto consigo una carga deficitariamente asegurada, donde no existieron protocolos de seguridad. Todo esto por lo tanto es producto de un denominado hecho complejo, donde los demandados con sus acciones y omisiones culposas, han contribuido al paisaje de riesgo, han dado curso causal a un grave accidente y a una muerte que hoy enluta a las víctimas y demandantes.

En relación a lo ya alegado, destaca conversación registrada entre Paolo Dapelo y el encargado de montar la carga en la empresa EDYCE, adjuntando al efecto captura de pantalla de conversaciones de whatsapp en la página 74 de la demanda, la cual transcribe y es: *“Conversación entre Chefo Rocco y Paolo Dapelo el día 16 de Abril de 2021 [...] Luego de que el señor Dapelo le enviara fotografías de la ruta y de la parte lateral del camión que transportaba vigas, se da el siguiente dialogo: 15:43 Cómo está chefo oiga Master me preocupa la carga del Volvo patente BTCD, en la cola sólo está asegurado por un puntal 15:45 hola Paolo OK yo lo veo con Reinaldo 15:45 debo velar por la seguridad de mi gente, Equipo y de su carga Hablé con el recién, dice que no me preocupe pero si me preocupo jaja Avísame porfa 15:45 yo lo veo con él a ver qué hacemos 15:45 OK porfa 15:46 prevenir siempre es más barato 17:08 ya ahí quedó coordinado para que refuercen ese puente seguramente lo van a hacer mañana pero ahí vamos viendo 17:45 OK gracias”*.

Señalado lo anterior, transcribe la constancia laboral del accidente ante la Inspección del Trabajo: *“CONSTANCIA LABORAL / Dirección Del Trabajo, Gobierno De Chile / Región inspección 13 01 año 2021 correlativo 284664 / Comprobante De Constancia Laboral para empleadores / A través de Internet en fecha 23 de abril de 20 21 siendo las 15:59 el empleador que continuación se individualiza: Rut 76729993-1 Razón social: Fierrosur transportes Spa comuna Santiago Por Intermedio Del Declarante Rut 7960557-3 nombre: Patricio Rodrigo Hermosilla González / Datos Del Involucrado Rut 10474779-5 / Nombre: Sinforiano Segundo Faúndes Cerda / Deja constancia de lo siguiente indicando expresamente la finalidad que persigue con ello: el día 18 de abril de 2021 alrededor de las 15 horas a la altura de la cuesta el litro en el kilómetro 27, cinco de la ruta que conecta a concepción con cabrero se produjo un accidente de tránsito en medio de circunstancias que actualmente están siendo investigados por la ciudad de carabineros el accidente provocó el volcamiento y posterior incendio del camión dirigido por don Sinforiano Segundo Faundes Cerda. deja constancia de lo siguiente indicando expresamente la finalidad que*



Foja: 1

persigue con ello el día 18 de abril de 2021 alrededor de las 15 horas a la altura de la cuesta el litro en el kilómetro 27, cinco de la ruta que conecta a Concepción con Cabrero se produjo un accidente de tránsito en medio de circunstancias que actualmente están siendo investigados por la ciudad de Carabineros el accidente provocó el volcamiento y posterior incendio del camión dirigido por don Sinforiano Segundo Faundes Cerda Ruth 104-7477 nueve-cinco causando es lamentable fallecimiento del conductor en el lugar. Éste hecho se genera en el contexto del quinto de un total de seis viajes de transporte en caravana en el cual participaban tres camiones con carga de sobredimensión vigas de acero de 50 m de largo encomendados por la empresa estar Blue transportes Spad desde metalúrgica se dice en Talcahuano hacia Santa Bárbara lugar donde se encuentra en desarrollo la obra Puente Duqueco. [...] Se informa al declarante que la presente declaración se ha emitido a la y PT Santiago ubicada en moneda número 723 por corresponder a su jurisdicción el domicilio o lugar de trabajo involucrado en la constancia lo declarado es sólo una constancia y como tal no originará ningún trámite adicional de parte de esta... ”

Indicado lo anterior, vuelve a referirse a la dinámica del accidente, destacando que la sobre la prueba de responsabilidad debe estarse a lo establecido en el informe del SIAT, la que tiene naturaleza de instrumento público. Para sustentar su última declaración cita jurisprudencia de la Excm. Corte Suprema sobre su fuerza probatoria como instrumento público.

Agrega que el camión era cargado por Edyce, por tanto, se le debió brindar seguridad a don Sinforiano.

Argumentos de derecho.

Los argumentos de la parte demandante que sostiene la atribución de la responsabilidad de las demandadas por causar daño, se sustenta en lo dispuesto en el artículo 2329 del Código Civil.

En el caso concreto, señala que la inseguridad, deficitario aseguramiento de la carga, atendido el volumen, tamaño, estructura, longitud, de la viga que trasladaba el camión siniestrado, permite reflejar la actuación imprudente y negligente por los involucrados y responsables del traslado y/o transporte de la viga respectiva, donde a la víctima fatal no le cabía responsabilidad alguna, por estar realizando tareas de conducción del camión y ser una persona que se desempeñaba bajo un contrato de subordinación. Además, hace presente que la víctima no era jefe de operaciones, ni ejecutivo o supervisor, de ninguna de las involucradas en los aciagos hechos.

Reitera que las demandadas actuaron con negligencia, imprudencia e impericia, todos aspectos subjetivos concurrentes, y estructurados tanto por actuaciones como omisiones, respectivamente. Después, aduce que contrastada con una conducta normal, diligente, prudente, cuidadosa, con lo ocurrido en la presente situación, se puede advertir que no se ha realizado una actividad de manera diligente, cuidadosa, prudente, con protocolos de seguridad adecuados, necesarios para la protección a la víctima. Indica que fue autorizada tanto colocar la carga en el móvil como autorizar la salida del camión, no obstante haber hecho presente el representante de la empresa de transportes, quién divisó aspectos de inseguridad, que ponían en riesgo a su personal.

Indica que el contratista de la obra de construcción del puente Duqueco, debió ser también diligente, cuidadosa, establecer, exigir, supervisar, supervigilar, coordinar, que cada camión, estuviese cumpliendo con altos estándares de seguridad de aseguramiento de la carga para su traslado porque no se trataba de sacos de papas, verduras, o sacos de



Foja: 1

cemento. Era una gran estructura, de casi cincuenta metros y de gran tonelaje. Una empresa contratista, debe ser diligente, cuidados, asegurarse que esa gran estructura - la viga - , sería trasladada con seguridad, indicando que no hicieron experimentos de soldaduras en un número inferior de puntales: reducidos a la mitad, esto es 4 en vez de los 8 utilizados previamente, como en los otros dos camiones.

Destaca que el transporte es una actividad peligrosa, por lo cual ella ha de ser desarrollada, ejecutada, con prudencia, con diligencia, indicando que la doctrina aplica el artículo 2329 a las actuaciones, actividades, negocios de naturaleza peligrosa, y presumiéndose la responsabilidad. Así, precisa que su acción en contra de las sociedades demandadas, involucradas en los tristes hechos relatados, encuentra reposo en la responsabilidad extracontractual del título XXXV del Código Civil sobre Los Delitos y Cuasidelitos, y en la responsabilidad civil por el hecho propio de la persona jurídica, contenida en el artículo 2329 del Código Civil. De esta forma se viene en deducir demanda de indemnización de perjuicios de conformidad con las normas de la responsabilidad extracontractual, prevenida en los arts. 2314, 2329 y siguientes del Código Civil, ya que se trata en la especie de las normas de derecho común en materia reparatoria cuando se acciona sin vínculo contractual.

Así, tratándose en la especie de dos personas jurídicas, perseguimos la denominada responsabilidad directa de la persona jurídica por el hecho propio. De esta forma las empresas demandadas deben responder a la luz de lo estatuido en el artículo 2329 del Código Civil, respecto al cual y en base a lo expuesto por don Arturo Alessandri, la culpa se presume. Este artículo señala: *"Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparado por ésta..."*. En la misma senda el autor en su obra de Responsabilidad extracontractual, tomo II, segunda edición, acápite De las presunciones de responsabilidad, pág. 297, 298, señala: *"Esta presunción de culpabilidad se aplica en todos los casos en que el hecho presente los caracteres señalados en el número anterior y no sólo en los que menciona el art. 2329..."*, pues dicha enumeración es taxativa, sino vía ejemplar, como lo ha sostenido la Corte Suprema. Prosigue, indicando que para efectos de la presunción; si se acepta tal criterio, tratándose de un hecho susceptible de engendrar esta presunción, la víctima no necesita probar la culpa del autor del daño, ni la relación causal entre éste y aquélla: le bastará establecer la existencia del hecho perjudicial. Si se trata, por ejemplo, de un accidente ocasionado por un choque de trenes o de automóviles o por el hecho de caerse un ascensor, la víctima deberá probar únicamente el daño sufrido a consecuencia de ese choque o de la caída del ascensor.

A continuación enumera los requisitos para la procedencia de la responsabilidad en contra de las demandadas: **a)** Existencia de un hecho delictuoso por parte de las demandadas y que de acuerdo a la causa basal consignada en el Informe SIAT se traduce en negligencias, imprudencias, inexcusables, en la carga de la viga, así como también en lo concerniente a su seguro y debido aseguramiento de la viga, cuyo transporte realizaba el camión conducido por la víctima fatal; **b)** A las sociedades demandadas les asiste plena capacidad; **c)** El hecho por parte de los agentes se ha verificado con culpa, tanto imprudencia como negligencia, y ello hace lugar a la responsabilidad de las sociedades demandadas. Teniendo presente que lo que se juzga es el desenvolvimiento anormal, ilícito de las empresas demandadas, ya sea de manera directa o indirecta, sin ni siquiera requerir la doctrina y jurisprudencia, la identidad del agente que causa el daño; **d)** Existe un daño a los demandantes que se traduce en el daño moral por la pérdida de su cónyuge y padre, respectivamente; **e)** Existe relación de causalidad entre la conducta de los agentes, acciones y omisiones culposas, el colapso de la estructura de aseguramiento y amarre de la carga, y el accidente del camión, su



Foja: 1

pérdida de control, su volcamiento, e ignición, y fallecimiento de don Sinforiano; lo cual se traduce en que se causa un daño, tan grave, como lo es la muerte del familiar de los actores.

En concordancia con lo señalado previamente, se ha resuelto que no es de rigor que la sentencia determine quién o quienes han sido los autores del daño dentro de la organización, ni el demandante tiene que indicarlo, pudiendo hasta ignorar quienes hayan sido. El que persigue la responsabilidad de una persona jurídica no tiene sino que patentizar la existencia del daño mismo y que el hecho dañoso no se habría producido sin negligencia o culpa de alguien, dependiente de ella o a su cuidado.- Así Corte Suprema, Rev. de Derecho y Jurisprudencia, T XXII, sec. 1ra., pág.681: misma Rev.T.LV. sec. 4ta., pág. 209: *“Que, en la especie se han realizado actuaciones riesgosas por los demandados y dichos agentes no han estado a la altura de la diligencia y cuidados requeridos, de acuerdo a las circunstancias, condiciones, experiencia y capacidad de cada uno de ellos. Han actuado con culpa, lo cual por cierto con aplicación del artículo 2329 y la doctrina del riesgo creado o de cosa peligrosa, trae consigo que esa culpa se presume, y corresponderá también el onus probandi a los demandados. En armonía con ello, debemos añadir a lo anteriormente expuesto, que la teoría del riesgo, que da basamento a la responsabilidad por actividad o cosa riesgosa, tiene también un gran fondo de justicia: si el hombre con su actividad puede obtener un provecho o beneficio, justo es que repare los daños que así cause”*. Por ejemplo don Carlos Ducci en su Obra de Responsabilidad Civil, señala que el artículo 2329 también citado en este libelo, da lugar a una responsabilidad por el hecho de las cosas mismas (obra de Responsabilidad extracontractual) expresa , pág. 134 *“ Podemos deducir que el inciso primero del artículo 2329 cuyas disposiciones aclara este ejemplo, considera el caso del daño producido por cualquier cosa que alguien obligado a su vigilancia, mantenga, por malicia o negligencia, en estado de causar daño ”*. Ello por cuanto el tercer ejemplo de dicho artículo habla de puentes y acueductos *“en estado de causar daño”*. Del mismo modo lo estima la doctrina (Arturo Alessandri R. De la Responsabilidad Extracontractual en el Derecho Civil Chileno, pág.373).

Citado lo anterior, sostiene que las demandadas deben responder por el funcionamiento defectuoso al desarrollar su negocio lo acontecido en la presente controversia es claramente ilícito y dañoso, ya que se ha causado un grave accidente, causando la muerte de un conductor al no estar debidamente cargadas y asegurada la viga que trasladaba el camión sub lite. Esto es lo que se denomina responsabilidad en la corporación. Por otro lado, referir la culpa al proceso o actividad empresarial tiene la ventaja de valorar el conjunto de la actividad del empresario, a efectos de comprobar si observa el estándar de debido cuidado. Por eso, la culpa organizacional, a diferencia de la derivada del hecho del dependiente, no requiere ser localizada en un agente específico, sino directamente en la función. En otras palabras, la culpa radica en el incumplimiento de una expectativa de comportamiento, cual es, la conducta de la organización empresarial que la víctima tenía derecho a espera. En tal sentido, se pronuncia don Enrique Barros Bourie en su Tratado de Responsabilidad Extracontractual.

Indica que en materia de responsabilidad por hecho propio y en relación al artículo 2329 del Código Civil se ha consignado lo siguiente: *“Que, para arribar a tal conclusión, se ha considerado especialmente: (a) la redacción misma de dicha disposición, pues, al utilizarse por el legislador la expresión subjuntiva pueda, se está queriendo aludir, en general, a cualquier daño que sea posible, probable o racional de imputar a malicia o negligencia. De manera que, cualquier perjuicio que provenga de haberse alterado el normal, rutinario y consecuencial desenvolvimiento de un*



Foja: 1

determinado quehacer, trabajo o actividad, debe presumirse que proviene de dolo o culpa del agente; y (b) los ejemplos que contiene la misma disposición, todos los cuales se refieren a hechos que suponen la característica antes anotada, en el sentido de que todos ellos alteran el comportamiento normal con el que se ha de proceder en cada una de las circunstancias descritas en cada ejemplo. Así, lo normal es que aquel que dispara un arma de fuego no lo haga en forma imprudente. Así también, lo normal es que aquel que remueve las losas de una acequia o cañería en calle o camino tome las precauciones necesarias para que no caigan los que por allí transitan de día o de noche. Así finalmente, lo normal es que, aquel que se encuentra obligado a la construcción o reparación de un acueducto o puente que atraviesa un camino, lo tenga en estado de no causar daño a los que transitan por él. [...] Que, tal disposición, no puede constituir una repetición de la regla general contenida en el artículo 2314 del Código Civil, tanto porque ello supondría una redundancia poco frecuente en la obra del legislador civil, cuanto porque la norma se encuentra precisamente inserta al final de las presunciones de responsabilidad por el hecho ajeno y por el hecho de las cosas, lo que sugiere que ella ha querido instituir la regla general en materia de presunción de responsabilidad por el hecho propio" (C. Santiago, 07 de septiembre 2000, rol 2159-1997).

Daños y perjuicios.

En la materia planteada existe para los comparecientes un daño como consecuencia de la muerte de su ser querido, hecho cierto e incontrovertible, el que no solo se circunscribe temporalmente a la época del acaecimiento del accidente, “sino que trascenderá y empaparará angustiosamente por todos los días de la vida”.

Daño moral.

No existe un concepto unívoco de lo que se entiende por tal, su acepción más restringida se relaciona con el pesar, dolor o aflicción que experimenta la víctima y que se conoce como pretium doloris. No obstante lo anterior, esto ha sufrido una evolución en la doctrina como en la jurisprudencia, con la finalidad de arribar a una concepción más amplia de tal concepto, y de esta forma reparar todas las especies de perjuicios morales y no sólo el pretium doloris, ya que en cada oportunidad hay atentados a intereses extrapatrimoniales diversos. Así, la profesora Carmen Domínguez Hidalgo ha manifestado sobre el punto: “*Estamos con aquellos que conciben el daño moral del modo más amplio posible, incluyendo allí todo daño a la persona en sí misma -físicos o psíquicos-, como todo atentado contra sus intereses extrapatrimoniales. Comprende pues el daño moral todo menoscabo del cuerpo humano, considerado como un valor en sí y con independencia de sus alcances patrimoniales*”. Y agrega: “*En suma, el daño moral estará constituido por el menoscabo de un bien no patrimonial que irroga una lesión a un interés moral por una que se encontraba obligada a respetarlo*”. (En “El Daño Moral”, tomo I, Editorial Jurídica de Chile, 2002, páginas 83 y 84). El daño moral ha sido unánimemente conceptuado como “*el dolor o sufrimiento que experimenta un individuo con una herida, lesión, cicatriz o deformidad, con su desprestigio, difamación, menosprecio o deshonra, con el atentado a sus creencias, con su detención o prisión, con su procesamiento, con su rapto, violación, estupro o seducción, si es mujer, con la muerte de un ser querido, y en general, con cualquier hecho que le procure una molestia, dolor o sufrimiento físico o moral*”(Arturo Alesandri Rodríguez. De la Responsabilidad Extracontractual en el Derecho Civil Chileno. Editorial Imprenta Universitaria. Página 225). También la Jurisprudencia expresa: “*El daño moral es de índole netamente subjetiva y su fundamento se encuentra en la propia naturaleza de la psicología afectiva del ser humano, de manera que puede decirse que tal daño se produce siempre que un hecho externo afecte la integridad física o moral de un*



Foja: 1

individuo" (C. Suprema, 4 de mayo de 1984. Rev., t.45, sec. 1º, pág. 526; en idéntico sentido Corte de Apelaciones de Santiago, 11 de Nov. De 1947, Rev. T. 45, sec. 1º, pág. 291 y C. De Apel. De Stgo. 17 de Junio de 1960, rev.. t. 576). Cita también: "*Conforme a lo expuesto, la naturaleza de la indemnización de perjuicios es sustitutiva, dineraria, compensatoria del daño material que abarca la avería emergente y el lucro cesante, constituyendo el primero un valor de reemplazo, que no puede dar origen a lucro alguno y debe guardar estricta relación con los perjuicios alegados y probados y, el segundo, la lesión sobrevenida o ganancia frustrada; y, el daño moral, que estriba en el sufrimiento, trastorno psicológico, afección espiritual o lesión de un interés personalísimo, causado a la espiritualidad de la víctima como consecuencia de la comisión de un hecho ilícito o de la infracción a un derecho subjetivo, no definible por parámetros objetivos, que puede afectar a la víctima o a un tercero. De esta manera y, considerando la lesión de un interés jurídicamente relevante, se puede llegar a la compensación del daño no patrimonial no sólo por el dolor o sufrimiento que se padece. En relación con esto, es necesario señalar que la visión reduccionista del daño moral pertenece al pasado, por lo que el daño extra patrimonial protege más allá incluso del pretium doloris, que es sólo una especie del mismo. Así, por ejemplo, si la víctima ha sufrido un daño corporal -biológico, fisiológico y estético- o un daño a la dignidad humana o a otros derechos de la personalidad, debe ser indemnizada por daño moral*". (Marcelo Barrientos Zamorano. Del daño moral al daño extra patrimonial: la superación del pretium doloris. Rev. Chilena de Derecho, Abr. 2008, Vol.35, N°1, p.85-106. ISSN 0718-3437). En esta misma línea, la profesora Carmen Domínguez Hidalgo, explica que la definición de daño moral debe ser lo más amplia posible, incluyendo todo daño a la persona en sí misma (física-psíquica), como todo atentado contra sus intereses extra patrimoniales, esto es como todo menoscabo en un bien no patrimonial o a un interés moral por quien se encontraba obligado a respetarlo, ya sea en virtud de un contrato o de otra fuente. Así Corte Suprema, en Casación Rol N° 704-2013, de fecha 19 de Agosto de 2013, señala: "Décimo sexto: *Que, en cuanto a la indemnización del daño moral, si tenemos presente que todo daño, sea de índole material o moral, es en sí excepcional y por ende de aplicación restrictiva, surge, como lógica consecuencia, que su existencia deberá ser acreditada por quién sostenga haberlo sufrido a consecuencia de un hecho ilícito y demande su reparación. Aun cuando esto no pareciera merecer dudas, el examen jurisprudencial nos revela que tratándose del daño moral se ha seguido un criterio inverso, al estimar que el carácter espiritual y subjetivo que reviste exime al demandante de la carga de fundarlo y de probar su existencia. En este sentido, siguiendo la tesis del pretium doloris, se señala que "el dolor que origina el daño moral no hace indispensable la prueba de este último"* (C. de Santiago, 11 de julio de 1991, Rev., t88, sec. 4º, pág.88).

La situación no varía cuando se concibe al perjuicio moral como un atentado a los derechos extrapatrimoniales, por cuanto se ha dicho que "*la demostración de la transgresión o agravio del derecho subjetivo importa al mismo tiempo la prueba de la existencia del daño moral*" siguiendo "*indiferentes para su existencia las repercusiones de orden síquico que el agravio originaría en el individuo que lo sufre. Sea que se exprese en dolor, sufrimiento, aflicción, incomodidad u otras penalidades*" (C. de Santiago, 13 de marzo de 1985. Rev., t. 82, sec. 2º, pág. 6). Agrega que la sentencia de la Corte de Apelaciones de Temuco, confirmada por la Excm. Corte Suprema en Casación Rol 15.430 - 2018, de fecha veintisiete de septiembre de dos mil dieciocho, señaló: "Décimo tercero: *Que por lo que toca a la inobservancia de los artículos 1698 y 1712 del Código Civil, relativa a la determinación del daño moral, es preciso apuntar que, aun cuando es necesario probarlo, lo cierto es que uno de los medios de prueba que contempla la legislación son las presunciones judiciales o indicios, es decir, la deducción de un hecho*



Foja: 1

de ciertos antecedentes o circunstancias conocidas. En este caso es un hecho de la causa -no cuestionado por el arbitrio- que el cónyuge y padre respectivamente de los demandantes pereció aplastado por una mesa de 1400 kilos de peso, mientras se encontraba ejecutando las labores para las que había sido contratado, al interior de las dependencias de Codelco. Es también un hecho conocido que, por reala general. la muerte del marido y del padre provoca una gran aflicción a sus hijos y cónyuge sobreviviente. máxime si, como se estableció en la actual situación. ésta se produce de una forma tan trágica e inesperada; de modo que quien sustenta la tesis contraria debe probarla. Así entonces, al inferir los jueces del fondo la existencia del daño moral demandado de tales hechos probados, no han incurrido en el error de derecho reprobado, pues de acuerdo con el artículo 426 del Código de Procedimiento Civil una sola presunción puede constituir plena prueba cuando, a juicio del tribunal, tenga caracteres de gravedad y precisión suficientes para formar su convencimiento, de lo que se desprende que la deducción que hace el tribunal, así como la calificación de su gravedad, precisión y concordancia es una facultad privativa que corresponde a un proceso racional y, por consiguiente, no sujeto al control del recurso de casación en el fondo". Corte Suprema, Casación Rol N° 5.609-2016, 11 de abril de 2016

En el caso concreto, el daño moral de los actores se ha profundizado por la forma en que acaeció el fallecimiento de su cónyuge y padre por politraumatismo y su cuerpo en gran parte quemado. Así, relata que sobre el duro camino en el cual sus representados han debido desarrollar sus vidas en ausencia de su ser querido, será de diaria tristeza recordar la ausencia de su cónyuge, padre, respectivamente.

Respecto a la cuantificación o dimensión del daño moral, es pertinente considerar los aspectos abordados por la doctrina y jurisprudencia. En ese sentido, cita a don Pablo Rodríguez Grez en su obra sobre responsabilidad extracontractual: "*A nuestro juicio dice el mismo autor, hay tres áreas principales: el hecho ilícito, el derecho o interés lesionado, y la calidad y condición de la víctima y el victimario.*" En relación al hecho ilícito el autor señaló: "*a) La gravedad objetiva del atentado. No cabe duda de que no todos los hechos tienen la misma trascendencia, ni en lo personal ni en lo social. El daño moral, ciertamente está determinado por este factor...*". En cuanto al derecho o interés lesionado ha expresado: "*a) La naturaleza del derecho o interés afectado. No requiere de mayores explicaciones afirmar que, desde el punto de vista moral, no todos los derechos e intereses tienen el mismo significado y valor moral esencial de todas las personas. No puede, por ende, considerarse del mismo modo el daño moral, sin atender a la naturaleza de los valores afectados, todos los cuales están amparados o legitimados en el derecho. [...] b) Carácter de la víctima. La víctima del ilícito puede ser directa o indirecta. Lo frecuente será valorizar en mayor medida el daño que sufre la víctima por repercusión. En otras palabras, más el daño propio que el daño ajeno.... [...] c) Proyección del daño en el tiempo. Muchos sufrimientos por fuertes que ellos sean, tienden naturalmente a mitigarse con el correr del tiempo. Pero existen limitaciones, deformaciones, taras o lesiones que perduran a través de los años y algunas para siempre. No puede tener la misma entidad el daño moral si este va desapareciendo a través de la vida o perdura como una herida siempre abierta"* (Rodríguez Grez, Pablo, Responsabilidad Extracontractual, Editorial Jurídica de Chile).

A lo anterior, indica que el derecho debe propender a la realización y amparo del hombre, de su integridad, honra y seguridad. La seguridad ha tomado su germen en otro principio Constitucional como es la igualdad, esto es "*el derecho a la igualdad de trato como derecho público subjetivo, siendo especificaciones suyas la igualdad ante la Ley, de cara al legislador; la igualdad ante la autoridad judicial, fundamento del precedente judicial; y la igualdad frente a la administración, fundamento del precedente*



Foja: 1

administrativo” (Quijano Fernández, Álvaro, "La Jurisprudencia ante la Constitución, El Precedente Judicial"). Así, indica que la tendencia actual ha llevado a la jurisprudencia a elevar los montos o conceptos de indemnización para velar efectivamente por el amparo de la persona, la calidad de sus derechos y la seguridad e igualdad jurídica.

En el caso concreto, sostiene que el daño moral de los actores, este es plenamente procedente y los actores son legitimados activos para su reparación. Al efecto, la Excma. Corte Suprema, reiteradamente ha resuelto la necesaria reparación del daño moral y con un criterio de relevancia en cuanto a que la reparación del daño debe ser total e íntegra. Así en este aspecto se visualizan sentencias en las cuales los montos reclamados son de absoluta consonancia con lo solicitado por esta parte y por principios de equidad, justicia e igualdad no se da razón a discriminaciones. En esta órbita se divisan sentencias condenatorias por accidentes en contra de como la de Anglo American, Compañía Minera Internacional, por accidente ocurrido en sus operaciones en Chile, ello bajo el Rol de Casación N° 8167-2011 de la Excma. Corte Suprema donde se han establecido montos de 100 millones de pesos para la viuda y de 65 millones de pesos para cada hijo de un trabajador fallecido, motivo por el cual argumenta retóricamente mediante las siguientes preguntas: “¿quién podrá no sufrir profundamente con la muerte de un ser querido? ¿quién podrá seguir viviendo normalmente, "como si nada", después de vivir un accidente como el de autos?”, para responder la imposibilidad de una respuesta afirmativa.

Así, concluye que la reparación del daño moral se fundamenta en lo resuelto por nuestros Tribunales de Justicia, Iltma. Corte de Apelaciones de Santiago, Iltma. Corte de Apelaciones de Concepción, y Excma. Corte Suprema y la necesidad de acuerdo al artículo 2314 del Código Civil, debiendo respetarse la igualdad ante la ley y la seguridad jurídica.

Daño moral de la propia víctima.

Alega el daño moral sufrido por la propia víctima fatal del accidente don Sinforiano Segundo Faúndez Cerda, toda vez que su camión fue arrastrado, luego volcado y posteriormente se incendia. Indica que en la actualidad el daño moral puede ser por rebote o por repercusión, pero además surge también actualmente la vigencia y aplicación del daño moral propio de la víctima.

Hace presente que don Sinforiano no falleció de manera inmediata, generando ello una agonía y un daño moral propio de dicha víctima. El protocolo de autopsia devela que sufrió quemaduras del 90% de su cuerpo. Describe que la muerte que sufrió por el accidente, fue horrible, trágica, sin que mediara conducta alguna de la propia víctima para merecer ese final tan trágico y además de sentir su muerte de una manera tan brutal y desgarradora y con la impotencia de no poder escapar de ello. Esto último, esa triste agonía en la muerte estructura el daño moral propio de la víctima.

En el presente libelo, y dada la jurisprudencia actual de nuestra Excma. Corte Suprema, que ha consagrado en doctrina jurisprudencial la pertinencia del reclamo del daño moral propio de la víctima, y dada por cierto las dramáticas circunstancias en que falleció su familiar, lo cual se tradujo en que la víctima fatal ha perdido la vida de una manera dramática, cruel con gran dolor, con gran sufrimiento, mediante traumatismo e incendio, fuego, estima que nadie podrá sostener que aquel que fallece o pierde la vida en un accidente en ruta en estas condiciones tan dramáticas no ha sufrido; ya la pérdida de control del camión a ver que habían cedido las estructuras de aseguramiento de la carga, la velocidad mayor que adquiría el móvil, son hechos dolorosos, donde la vida directa se encuentra en un marco de drama, de impotencia, donde clama por su



Foja: 1

seguridad y su vida a la providencia de las cosas, lamentablemente encontrando en aquel paisaje ineludible, el óbito, la muerte, ya el sobrevivir por un período de tiempo a ese grave accidente, aunque sean segundos, genera un daño moral en la víctima fatal y ese daño se traspa a sus herederos. Así el reclamo reparatorio de este libelo aparece apegado a doctrina jurisprudencial, a la equidad de las cosas y ligado a los tristes hechos.

Por lo anterior, sus representados enderezan esta acción indemnizatoria en calidad de herederos de don Sinforiano, reclamando el daño moral propio de la víctima, y que se avalúa en la suma de \$800.000.000 (ochocientos millones de pesos).-

La igualdad y la seguridad.

En este asunto, cita el artículo 19 N°2 de la Constitución Política y otros cuerpos normativos del Derecho Internacional Público (artículos 14 y 26 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos), para sostener que no se divide, razón ni norma legal que permita ponderar el daño moral de sus representados como no concurrente o de escasa relevancia.

En el mismo sentido, otras sentencias que consignan la misma tendencia, indican: *"La muerte de una persona a que a su vez puede traducirse en daños emergentes (por ejemplo, gastos médicos y funerarios) o en un lucro cesante para las víctimas por repercusión"*. Se ha dicho incluso que la muerte de un hombre significa la destrucción de un capital capaz de producir riqueza, y que, por consiguiente, debe estimarse, cuando menos, constitutivo de un perjuicio semejante al que experimenta el beneficiario de capitales que consisten en cosas, *"y mientras suele no oponerse reparo jurídico al pago de valor total de las cosas en cuyas destrucción consisten los perjuicios- lo cual es justo-, es frecuente, en cambio que, con desprecio del respeto que se debe al capital humano, se busque la exigüidad en la fijación de las indemnizaciones derivadas de un hecho delictuoso que produce la muerte de una persona"* (Excma. Corte Suprema, 14 de junio de 1954. Rev., t.51, sec. 1°, pág. 384)

Señala que el daño moral sufrido de los actores a consecuencia de la pérdida de su ser querido la suma de \$200.000.000, para cada uno de ellos, por la tendencia actual que tiende a una reparación completa e íntegra, lo que ha llevado a la jurisprudencia a elevar los montos los conceptos de indemnización para velar efectivamente por el amparo de la persona, la calidad de sus derechos y la seguridad e igualdad jurídica.

OCTAVO: Que la sociedad demandada Edyce Metalúrgica S.A., al evacuar la contestación de la demanda, solicita su rechazo, con costas.

Alegaciones de hecho.

Primeramente, hace su propia exposición sintetizada de la demanda, para luego indicar como primera alegación ciertos antecedentes de hecho acerca de su parte. Indica que Edyce es una empresa líder en la industria de la fabricación de estructuras metálicas y calderería de metálicas en Latinoamérica, ofrece servicios de fabricación y montaje estructural cumpliendo con los más altos estándares de seguridad y calidad, con más experiencia en Chile en fabricación de puentes bajo la norma AWS, que son todas las normas, códigos, especificaciones, prácticas recomendadas, métodos, clasificaciones y guías) de la Sociedad Americana de Soldadura (AWS). Ha fabricado más de 400 puentes con vigas de hasta 52 metros de largo y 2,5 metros de alto. Prosigue relatando que su representada tiene como primera prioridad cuidar la vida, la salud y el bienestar de todos sus trabajadores, colaboradores y quienes bajo cualquier vínculo podrían verse involucrados en el proceso productivo que desarrolla y de todas las personas que viven



Foja: 1

en torno a sus operaciones. Comprometida con proteger la salud y seguridad de todos quienes participen en torno a sus operaciones, emplea los programas de seguridad más estrictos, efectivos e innovadores y, dentro de sus valores, está la capacitación e información permanente acerca de los impactos que generan las acciones de todos sus colaboradores. Para lograr lo anterior, todos los que ingresan a sus faenas, sin excepción alguna, son constante y debidamente capacitados, entrenados, educados e informados sobre la forma correcta y segura de desempeñar sus funciones las exigencias de seguridad en cada etapa de los procesos que ocurren en estas y en todos quienes intervienen o participan en las mismas. Es así como, durante sus años de historia, su representada se ha dedicado a desarrollar su actividad con altos estándares de seguridad, velando siempre por la integridad física y psicológica de todos sus trabajadores y colaboradores, haciendo cumplir las normas de seguridad y salud con los más altos estándares de la industria.

En cuanto a la relación entre el demandante y su representada, indica que Edyce había encargado a la empresa Starblue Transportes SpA el servicio de fletes de vigas sobredimensionadas desde sus instalaciones ubicadas en Talcahuano, hasta el lugar donde serían instaladas en la construcción del Puente Duqueco, en la localidad de Santa Bárbara. La relación existente entre Edyce y Starblue se enmarca en las labores de apoyo al giro principal de su representada mediante el encargo de servicios de transporte, no siendo su representada la encargada de esto. Hace presente que lo demandantes le atribuyen responsabilidad a su parte por presunta negligencia en el desarrollo del transporte, siendo que no es el encargado de tal actividad peligrosa.

En contra del carácter peligroso de la actividad y la presunción de culpa alegada por su contraparte, fundada en el artículo 2329 del Código Civil, declara que el lamentable accidente que le ocasionó la muerte al señor Sinforiano Faúndez, no tuvo origen en el actuar de su representada, quien actuó con el máximo de la diligencia que le era exigible en estas circunstancias, sino que se debió a la culpa de terceros que no fueron demandados en este juicio. Estos terceros culpables del accidente de autos deliberadamente no fueron demandados aun siendo más que conocidos por los actores, estos terceros son Starblue Transportes SpA. y Comercial e Industrial Fierro Sur SpA., la primera por ser empleadora del señor Faúndez y por tratarse a todas luces de un accidente del trabajo que debió haber sido calificado así por el organismo pertinente y, la segunda, como empresa relacionada a la empleadora, creada para efectos de aportar con equipos de transporte a la primera y por lo demás dueña del Semiremolque que participó en el accidente que operaba el señor Faúndez, este fue el equipo que tenía desperfectos y desgaste de material, lo cual fue la causa necesaria del lamentable accidente y que nadie más que estas dos empresas debiesen y pudiesen haber sabido.

Hace presente que Edyce verificó que el camión del accidente contara con sus revisiones técnicas al día, revisiones de gases, seguro obligatorio de accidentes personales contratados, y su chofer, a su vez, tuviese su licencia de conducir, contrato de trabajo, elementos de protección personal y respectivas capacitaciones y todos los requerimientos necesarios para el transporte de carga sobredimensionada.

Da cuenta que el transporte de elementos de grandes dimensiones como son las estructuras metálicas, cuyo transporte se le encargó a Starblue Transportes SpA., requiere de un protocolo especial que exige previsión, precisión y una gran responsabilidad en seguridad. En estos casos, este transporte debe preverse con la debida antelación ya que sus medidas de seguridad dificultan el transporte de estas estructuras por carretera, es por esto por lo que su representada se lo encargó a una empresa que contaba con todos los permisos, equipos, experiencia y trabajadores aptos para esto. Verificándolo así no tanto en el proceso de selección, como en la experiencia que decían



Foja: 1

tener, y en el trabajo diario de cumplimiento de todas las exigencias de seguridad que verificaban cumplía el transportista. Es más, dentro de la propia transcripción que hacen del informe, está la declaración del carabinero que escoltó a los camiones que transportaban las vigas, quien reconoció que circulaban con toda su documentación al día.

Indica que para construir grandes obras de infraestructura se requiere que varios elementos sean transportados desde diferentes lugares, los que en ocasiones poseen dimensiones que sobrepasan por mucho los máximos permitidos. Si el vehículo y su carga sobrepasa los umbrales de peso por eje y peso total definidos por el Decreto Supremo. N°158 de 1980 del Ministerio de Obras Públicas, o bien, supera las dimensiones máximas para vehículos que transiten por vías públicas (anchos, altos y largos) fijados por la Resolución Exenta N°1 del 1995 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se debe solicitar una autorización especial a la Dirección de Vialidad de manera previa al traslado de la carga. E incluso de ser necesario se solicita el servicio de escolta de Carabineros de Chile, todo lo cual ocurrió en la especie. Así, su representada, verificó que Starblue Transportes SpA cumpliera con todos los requisitos necesarios para garantizar un desplazamiento seguro de las estructuras metálicas, tanto respecto del factor humano, respecto a que los conductores de los camiones fueran debidamente capacitados y con experiencia en el transporte de tales características, como respecto del factor material, estos era que todos los equipos utilizados fueran aptos, estuvieran en buenas condiciones y con toda su documentación al día.

Asimismo, hace presente que el contrato de transporte terrestre se encuentra regulado de forma expresa en el Título V del Código de Comercio. El artículo 166 de dicho cuerpo legal define como portador al que contrae la obligación de conducir. Luego, el artículo 196 del mismo Código que trata sobre las obligaciones del porteador señala lo siguiente: *“El porteador es responsable de todas las infracciones de las leyes, ordenanzas y reglamentos que cometiere, tanto en el curso del viaje como en su entrada al lugar del destino de las mercaderías”*. En lo que toca a su parte, su representada veló porque Starblue Transportes SpA cumpliera con todas las medidas de seguridad que fueran del caso y exigencias particulares, atendido el tipo descarga. Por tal motivo, rechaza en su totalidad la alegación de la contraparte en el sentido de atribuir responsabilidad sobre la base de los supuestos de los artículos 2314 y 2329 del Código Civil.

Respecto de los hechos acaecidos el día 18 de abril del 2021 en que fallece don Sinforiano, en que los demandantes acusan que el accidente se produjo debido a que trabajadores de su representada cargaron, aseguraron o estibarón deficientemente una carga de grandes dimensiones, alega que la contraparte comete dos errores: (i) el transporte de carga sobredimensionada no es una actividad propia del giro de Edyce, y (ii) el transporte de las vigas fue encargado a la empresa empleadora del señor Faúndez.

Además, adelanta que se hará cargo de la improcedencia de la aplicación de la teoría de la responsabilidad por riesgo al caso de autos porque en el derecho civil la regla general es la responsabilidad subjetiva, descartando, en consecuencia, de plano, la aplicación de una responsabilidad objetiva, como sería el caso de la Teoría del Riesgo Creado. Siendo, entonces, una excepción el régimen de responsabilidad objetiva, su aplicación únicamente puede proceder en virtud de una norma legal que consagre su procedencia, como en el caso de los los artículos 2327 y 2328 del Código Civil, la responsabilidad del explotador de aeronaves por daños ocasionados en caso de accidente aéreo (artículos 142 y siguientes del Código Aeronáutico), daños ocasionados por aplicación de plaguicidas (artículo 36 Decreto Ley N°3557), daños causados por



Foja: 1

derramos de hidrocarburos y otras sustancias nocivas en el mar (artículo 144 Decreto Ley N°2222), por mencionar solo algunos, situación que no ocurre en la especie.

En el caso concreto, los incumplimientos atribuidos a su representada son falsos, por cuanto se contrató con una empresa de amplia experiencia en el rubro de transportes, y se verificaron los antecedentes, tanto del camión, del semirremolque, como del conductor del camión. Así las cosas, el día 18 de abril de 2021, el señor Sinforiano Faúndez debía transportar la estructura metálica o viga desde las dependencias de su representada hacia la zona de Santa Bárbara, lugar donde se encuentra en desarrollo la obra Puente Duqueco y se ocuparían las vigas para esto. La viga de aproximadamente 50 metros de largo debía ser transportada con un semirremolque modelo “sr low boy” de tipo “cama baja”, que son remolcados por un tractocamión, siendo este el equipo más adecuado para todo tipo de cargas pesadas y materiales de grandes dimensiones, gracias a su especial forma que distribuye el peso de su carga - y que difiere de la rampla plana -, cuenta con dos secciones superiores, junto con una zona media-baja. De manera que solo parte de la viga va en contacto al semirremolque, debiendo sujetarse a este en dos puntos de esta. En esos puntos y para adecuada sujeción y estabilidad en el trayecto, se realizaban soldaduras al semirremolque de lo que son unos grandes ganchos de acero, de considerable grosor, para agregarle ángulos que van con sujeción a la soldadura tanto en la parte inferior como superior. Para ilustración de lo descrito, inserta en la página 8 de la demanda una imagen de dichos ganchos que, quienes declaran en el informe SIAT denominan “*perros de sujeción*”. A tal sujeción o gancho, se le agregan unos ángulos, que son unas planchas que dan estabilidad y firmeza, así como cadenas de sujeción que los mismos transportistas le ponen para darle aún mayor y mejor sujeción a la carga. El número de ganchos que se le colocan a la viga en cada parte que hace contacto con la superficie del semirremolque, depende del espesor del ángulo, es decir, a mayor espesor, mayor es la superficie de contacto con el semirremolque y mayor es la sujeción. En el proceso de soldadura de los ganchos, atendido el tipo de estructura que se transportaba, se utilizó un doble proceso para soldarlos al semirremolque, esta era la instrucción que tenían los soldadores especialistas en esta técnica y que aplicaron a la viga que estuvo involucrada en el accidente. Además, Edyce no solo verificó que esta soldadura se haya realizado correctamente, sino que incluso en el momento en que el camión empieza salir de las instalaciones de Edyce, personal encargado verificó que no se manifestara ningún problema al ya estar en movimiento la viga y es que la salida de las instalaciones de su representada, requiere de maniobras de los equipos que podrían evidenciar algún problema del aseguramiento de la viga al ya estar en movimiento. De manera que la estructura pasa por distintas verificaciones de su correcta instalación o soldadura de los ganchos y la sujeción adecuada de la viga al semirremolque con todos los mecanismos contemplados para esto.

Por lo mismo, destaca citas de las páginas 66 y 83 de la demanda sobre que: “(...) estructura de fijaciones y de aseguramiento colapsó, desplazó la carga, llevo a camión a perder el control (...)”, por lo que le parece evidente que el accidente no fue un problema en la soldadura, sino que por el contrario, se debió más bien a un problema de fatiga del material del propio semirremolque que hizo que se desprendiera el gancho soldado. Y es que como se puede apreciar en la siguiente fotografía tomada del accidente, el gancho siguió soldado a la estructura metálica recién cargada, y la parte que se desprendió era justamente una parte del semirremolque mismo. Al efecto adjunta una imagen de la juntura o perro de sujeción, presumiblemente después del accidente.

En tal línea argumentativa, sostiene que los propios demandantes hacen suya su alegación de que el accidente es únicamente imputable al transportista, este fue quien puso a la víctima a conducir un equipo inadecuado, que no estaba en óptimas



Foja: 1

condiciones, siendo esta la única causa del accidente, y es que tal y como se han transcrito diversos pasajes en la demanda en que hacen hincapié en que el elemento central del accidente reside en la actividad de transporte, la cual no estaba a cargo de su representada. De ese modo, llega a concluir que los demandantes fuerzan y tergiversan los hechos del accidente del día 18 de abril del 2021, demandando a su representada, pese a que ella no tuvo injerencia ni responsabilidad en los mismos, solo con la finalidad de perseguir una eventual sentencia condenatoria en un patrimonio que especulan que sería mayor que el que podrían tener otros demandados.

Excepción de falta de legitimación activa de los demandantes y pasiva de los demandados.

En cuanto a la legitimación, efectúa a rasgos generales su conceptualización doctrinaria, para indicar que en la materia de este juicio sobre la legitimación pasiva y a la luz de lo dispuesto en el artículo 2314 del Código Civil son quienes han tenido “*participación en la ejecución del hecho dañoso*”. Al efecto, cita a Alessandri, quien señala “*“en principio esta acción sólo puede intentarse contra el que hizo el daño y sus herederos y, por excepción, contra el tercero civilmente responsable y contra el que, sin ser cómplice, recibe provecho del dolo ajeno, pero sólo hasta concurrencia de este provecho y sus respectivos herederos” [...] “son autores del daño todos los que contribuyeron a producirlo, sea en calidad de tales, como cómplices o encubridores”*” (Alessandri, Arturo (2019): De la Responsabilidad Extracontractual en el Derecho Civil Chileno, (Editorial Jurídica de Chile) p. 346).

Falta de legitimación activa.

Alega que los demandantes *no han acreditado* ser los únicos sucesores de don Sinforiano Segundo Faúndez Cerda, ni tampoco un acto de partición en virtud del cual se les haya atribuido los derechos que le correspondían en vida porque no han acompañado el certificado de posesión efectiva que justifiquen la calidad de herederos y parte de la sucesión del Sr. Faúndez.

En tal línea argumentativa, especula que si bien no les consta que los demandantes sean los únicos hijos del Sr. Faúndez Cerda, siendo posible que existan otros sucesores. En tal sentido, les resulta indispensable que se acompañe el certificado de posesión efectiva, en cuya virtud se demuestre que los demandantes de autos son los únicos herederos del señor Sinforiano Faúndez. Además, en caso de existir otros herederos, el ejercicio de la acción de autos por parte de los demandantes se vuelve en una verdadera partición realizada al margen de lo dispuesto por el Código Civil, conducta que a su parecer no puede ser amparada por el Tribunal.

Por tal motivo, determinando el ordenamiento jurídico nacional a quién le corresponde la acción, su parte opone formalmente la excepción de falta de legitimación activa, por cuanto los demandantes no han acreditado fehacientemente su calidad de herederos de la víctima fallecida, lo cual les impide accionar en estos autos, conforme la partida indemnizatoria que alegan, debiendo ser rechazada la demanda si los demandante no acreditan su calidad de únicos sucesores de don Sinforiano Faúndez.

Falta de legitimación pasiva.

Interpone excepción de falta de legitimación pasiva, sosteniendo que los demandantes han errado al intentar su demanda en contra de su representada en atención a que esta última no ha tenido participación alguna en los hechos en que se funda la acción indemnizatoria de autos y no existe relación causal entre algún daño que



Foja: 1

se reclama y alguna acción u omisión atribuible a su representada, la que no ha ejecutado conducta alguna – por acción u omisión – que le sea atribuible en el contexto de los presupuestos de culpa y causalidad. En este sentido, si los demandantes pretenden atribuir responsabilidad a esta parte, deberá probar la concurrencia de todos y cada uno de los presupuestos de la responsabilidad civil extracontractual que se invocan.

Por lo mismo, declara que: (i) No le empece la acción interpuesta en contra de su representada porque la normativa invocada por la demandante no le es aplicable y no hay acción; (ii) La conducta por omisión supuestamente imputable a su representada no existe, en consecuencia, al no tener participación en los hechos, y desaparece además el requisito de la causalidad, en tanto Edyce no tiene la calidad de legitimado pasivo en este juicio.

Indica que en su contra, los demandante alegan que se debiese aplicar una responsabilidad objetiva, por el solo hecho que consideran que las soldaduras de la carga habrían cedido, y trabajadores de su representada fueron quienes hicieron esa soldadura, sin embargo, en el mismo informe que transcriben se hace referencia a que el semirremolque al que habrían soldado la estructura metálica presentaba daños antiguos en las plataformas de carga anterior y superior de este, por soldaduras reiteradas por fijación de tirantes de sujeción de marcas, única razón por la cual una soldadura que se reforzó para tener mejor agarre o sujeción y más superficie de contacto pudo haber cedido, es decir, a su representada no le empece la responsabilidad de la que se le acusa.

Falta de los requisitos de la responsabilidad extracontractual.

Para efectos de argumentar esta defensa, excepción o alegación, procede a referirse a la definición de responsabilidad extracontractual de Alessandri, que dice: *“aquella que proviene de un hecho ilícito intencional o no que ha inferido injuria o daño a la persona o propiedad de otro [...]. No hay relación entre el autor del daño y la víctima y si la hay el daño se produjo al margen de ella [...]. Supone la ausencia de obligación, se produce entre personas jurídicamente extrañas por lo menos en cuanto al hecho de que deriva y es ella la que crea la obligación de reparar el daño.”*(Alessandri, ob. cit. p. 34). De acuerdo con lo anterior y lo prescrito en el artículo 2314 y siguientes del Código Civil, lo interpretado por la doctrina y la jurisprudencia, la eventual obligación de indemnizar en el marco del estatuto de la responsabilidad civil extracontractual requiere de la concurrencia de los siguientes requisitos: (i) Capacidad delictual, (ii) Acto humano, acción u omisión, (iii) Antijuridicidad, (iv) Daño, (v) Dolo o culpa del agente o autor del acto y (vi) Causalidad. Lo que es concordante con lo sostenido por la jurisprudencia nacional, motivo por el cual cita lo siguiente: “3.- Que para que opere la responsabilidad extracontractual es necesario la concurrencia de los siguientes requisitos: a) Capacidad delictual o cuasidelictual del agente; b) una acción u omisión culposa o dolosa; c) daño y d) relación de causalidad entre el hecho doloso o culposo y el daño. Mientras no concurren todos los requisitos señalados no nace la obligación de indemnizar.” (Corte de Apelaciones de Concepción; Partes: José Morales Delgado con Constructora Claro Vicuña y Valenzuela S.A; Rol: 185-2014; Magistrado: Villa Sanhueza, Juan; Cerda San Martín, Rodrigo; Redactor: Villa Sanhueza, Juan Clodomiro; Cita online legal publishing: CL/JUR/6185/2014; 74911; Legal Publishing: 42570, Corte Suprema, 29.09.2009, Causa Rol N° 2106-2008, “María Cañete Márquez con Jorge Quimen Painequeo”).

De ese modo, indica que los requisitos enunciados en la forma precedente son situaciones de hecho que la demandante debe probar, por lo que al efecto su parte



Foja: 1

controvierte la concurrencia de cada uno de los presupuestos de la responsabilidad civil fundante de la demanda de autos.

En primer lugar, su parte controvierte expresamente que la muerte de don Sinforiano Faúndez Cerda se haya debido a una conducta ilícita por parte de su representada, debiendo la parte demandante acreditar dichas alegaciones.

En cuanto a la acción u omisión alegada, los demandantes deberán probar todas y cada una de sus afirmaciones. Así, respecto de la efectividad de haber ocurrido el hecho, como cuáles serían las acciones u omisiones o deberes que se imputan, conducentes a establecer la responsabilidad de su representada, sobre su supuesta conducta negligente. Al efecto, su parte niega categóricamente la asunción de una conducta –positiva o negativa- generadora del daño. En este punto, cita doctrina y jurisprudencia sobre la culpa, ya sea por acción u omisión, para declarar que ninguna conducta le es imputable a su representada y que unida al factor de atribución o causalidad, pueda dar lugar a la responsabilidad civil extracontractual de su parte.

Respecto del dolo o la culpa y más en específico sobre la teoría de la culpa en la organización de la responsabilidad extracontractual subjetiva, sostenida por la parte demandante, indica que éstos últimos deberán acreditar que su representada ha cometido alguna falta en la organización de la empresa, y que aquella falta es culpable o dolosa – además de los otros elementos que se requieren para configurar la responsabilidad extracontractual de acuerdo con nuestro ordenamiento jurídico, cuyo regla general es la responsabilidad subjetiva, descartando, en consecuencia, de plano, la aplicación de una responsabilidad objetiva, como sería la teoría del riesgo creado porque para la aplicación de tal responsabilidad (objetiva) se requiere de una norma legal que consagre -su procedencia, lo que no ocurre en el caso de autos. Además, hace presente que la contraria parte el desarrollo de esta teoría descontextualizada de la doctrina que cita, tratando de hacer ver que la teoría de la responsabilidad del riesgo tiene una aplicación general, lo cual es absolutamente falso.

En ese orden de ideas, le parece que en el derecho civil la regla general es la responsabilidad subjetiva, descartando, en consecuencia, de plano, la aplicación de una responsabilidad objetiva, como sería el caso de la Teoría del Riesgo Creado. Siendo, entonces, una excepción el régimen de responsabilidad objetiva, su aplicación únicamente puede proceder en virtud de una norma legal que consagre su procedencia, lo que no ocurre en el caso de autos. En efecto, el ordenamiento jurídico nacional ha querido establecer regímenes de responsabilidad objetiva, lo ha hecho expresamente, como ocurre, por ejemplo, con lo dispuesto en los artículos 2327 y 2328 del Código Civil, la responsabilidad del explotador de aeronaves por daños ocasionados en caso de accidente aéreo (artículos 142 y siguientes del Código Aeronáutico), daños ocasionados por aplicación de plaguicidas (artículo 36 Decreto Ley N°3557), daños causados por derramos de hidrocarburos y otras sustancias nocivas en el mar (artículo 144 Decreto Ley N°2222), por mencionar solo algunos.

Finalmente, y de un modo inexplicable los demandantes derechamente inventan un modelo de “diligencia debida”, y a su vez atribuyen a su representada su incumplimiento (página 63 de la demanda), lo que no es efectivo porque su representada es una empresa de amplia experiencia en el rubro de transportes, y se verificaron todos los antecedentes, tanto del camión, semirremolque, conductor del camión y los requisitos específicos para trasladar carga sobredimensionada, no siéndole atribuible ninguna acción u omisión culposa o dolosa de la cual se pueda derivar algún tipo de responsabilidad.



Foja: 1

Así, indica que en el caso concreto no ha existido dolo, como tampoco se ha alegado. En cuanto a la culpa, el actor ha sostenido que concurre culpa de parte de su representada, los que no son atribuibles a la conducta por omisión de su representada, quien siempre ha sido extremadamente diligente en todo lo relativo a la seguridad de sus trabajadores, tal como lo acreditará en su oportunidad.

De todas formas, si a su representada se le imputa supuestamente el estatuto de responsabilidad en la organización, ello implica un caso responsabilidad extracontractual por el hecho propio, por lo que corresponde aplicar las reglas generales de dicho estatuto, estos son los artículos 2314 y siguientes del Código civil.

En cuanto al nexo causal, no existe tal entre alguna supuesta conducta desplegada por su representada y los daños que habría sufrido la parte demandante, toda vez que, como ya han indicado anteriormente, no ha infringido deber de cuidado u obligación de carácter reglamentario o legal. El lamentable fallecimiento de don Sinforiano Segundo Faúndez Cerda se debió a la exclusiva negligencia de su empleador. El daño requiere que sea consecuencia de la acción u omisión negligente. Sobre este punto considera fundamental que debe detectarse un vínculo entre la actuación (u omisión) del agente supuestamente responsable y el hecho dañoso en sí mismo, y cita doctrina y jurisprudencia al respecto, pues es un elemento fundamental en la responsabilidad civil, además de ser necesaria su prueba. En consecuencia, la parte demandante deberá demostrar la relación causal entre la supuesta conducta negligente que alegan habría existido por parte de su representada y la muerte de su pariente y, a su vez, el vínculo causal de la pérdida del Sr. Sinforiano y los supuestos perjuicios que habría sufrido él y los demandantes.

Al respecto, alega la interrupción del nexo causal por culpa de un tercero. Primeramente, indica que el daño requiere que sea consecuencia necesaria de la acción u omisión negligente, correspondiendo a los demandantes probar el nexo causal entre el fallecimiento de la víctima y que le sea imputable a su representada. Destaca que el requisito de la causalidad, es común a ambos estatutos de responsabilidad. En ello no hay diferencias. Así, declara que el hecho ajeno o hecho de un tercero exime efectivamente de responsabilidad al deudor cuando este no tiene obligación de responder por los actos positivos o negativos de aquel. En efecto el Código Civil se refiere expresamente en qué casos el deudor responde por el hecho de ciertos terceros como son en los casos indicados en los artículos 1925, 1926, 1929, 1941, 1947, 2000, 2014, 2003, 2242, 2243. Con lo anterior, la responsabilidad por el hecho ajeno no puede extenderse a otros casos que no estén expresamente contemplados. En efecto, no puede extenderse la responsabilidad del deudor a hechos ejecutados por un tercero respecto del cual no está obligado, como ocurre en el caso concreto.

Así sostiene que el requisito de incumplimiento a sus deberes, culpa y causalidad no concurren en relación con su parte.

A mayor abundamiento, agrega que habiendo su representada cumplido con todas las obligaciones que el legislador le ha impuesto, de diligencia desplegada para impedir el accidente de autos, no puede sino concluir que, no le cabe responsabilidad alguna en los hechos que narran los demandantes, los que responden a una causa ajena a su representada

No le parece posible, responsabilizar a su representada debido a que se trata de un caso que se debe exonerar a su representada de responsabilidad. La obligación que impone el legislador en materia de seguridad dice relación con las funciones que estos realizan con ocasión a su labor que desempeñan, obligación legal que debe entenderse



Foja: 1

dentro de las medidas que racional y lógicamente se entiendan comprendidas dentro de los posibles riesgos, como ocurrió en autos al cumplir su representada con estas, situación que difiere a aquella que pretende exigírsele a su representada de cubrir actuaciones negligentes e imprevisibles de terceros, como lo es haber sido una empresa contratista que dispone equipo no apto o inadecuado para traslado de carga sobredimensionado.

Declara que es imposible resistir el hecho de un tercero como el de autos, el que constituye un *caso fortuito*, eximente toda responsabilidad en favor de la empresa que representa. Con todo, y si bien estamos en el contexto del estatuto de la responsabilidad civil contractual, no cabe duda que el nexo causal como presupuesto común de toda responsabilidad civil, se interrumpe o dicho de otro modo se desvanece en todos aquellos casos en los que no existe incumplimiento alguno por parte de Edyce, porque el accidente de autos se debió única y exclusivamente al actuar negligente de un tercero como lo es su empleador Starblue Transportes SpA.

En cuanto al daño, como presupuesto de la responsabilidad, es fundamental tener en cuenta que, de conformidad a los actuales principios de reparación, el daño es el elemento principal, el objeto del juicio, la cosa pedida. Éste debe reunir una serie de características para que proceda su indemnización. A su vez, nuestra jurisprudencia ha sido clara en señalar que, para que un hecho culposo cause responsabilidad civil es indispensable que cause daño y se pruebe su monto (32 Corte de Apelaciones de Santiago, 5.06. 1997, RDJ, t XCIV, sec. 2º, p. 67), además que todo daño es indemnizable, debe reunir determinados requisitos: (i) Debe ser cierto; (ii) Debe ser personal; (iii) Debe ser directo; (iv) Causados por un tercero distinto a la víctima; y (v) No debe estar reparado.

De ese modo, respecto de la certidumbre del daño, la doctrina exige que el daño reparable sea cierto. El requisito de la certidumbre hace referencia a la materialidad del daño, a su realidad. La certidumbre del daño solo puede resultar de su prueba. A su turno, Corral, sostiene que el daño resarcible debe ser cierto, real y efectivo, no siendo indemnizado aquel que tiene caracteres de incierto, hipotético o eventual (Corral, Hernán (2013): Lecciones de Responsabilidad Civil Extracontractual, (Editorial Jurídica de Chile) p. 136).

Además, lógicamente el daño no debió haber sido reparado. En tal sentido y en el caso concreto, hace presente que en la eventualidad que los demandantes hicieron uso de algún seguro o sistemas de seguridad social que reparo parcialmente el daño, el detrimento o daño será menor; pues de lo contrario importaría un enriquecimiento sin causa.

En razón de lo alegado anteriormente, sostiene que la parte demandante deberá probar cada uno de los presupuestos de la responsabilidad que se le imputa a su representada, declarando que no reconoce ninguno de dichos presupuestos de responsabilidad.

Inexistencia de los perjuicios que se reclaman.

Controvierte que los demandantes hayan sufrido perjuicio y en el evento de ser efectivo, tal daño no es imputable a alguna conducta desplegada por su representada, o algún incumplimiento obligacional o legal, por falta de relación causal.

Alega que los demandantes, no sólo deberán probar la cuantía del daño moral que reclaman sino también que este tiene su origen en las supuestas acciones u omisiones



Foja: 1

culpables o dolosas de Edyce y que además tendría como causa única, necesaria y determinante los hechos que describe.

Indica que en la doctrina, el concepto de daño moral ha evolucionado; no sólo al pretium doloris, sino a diversas categorías de daño extrapatrimonial. Además, en la doctrina también se manifiesta la necesidad de probar el daño moral, debiendo proceder para ello todos los medios de prueba admisibles legalmente. El daño moral como requisito de la acción de responsabilidad debe ser acreditado legalmente. La sola transgresión de un derecho patrimonial o no patrimonial no es bastante para sostener la reparación, es necesario que se acredite que la violación ha causado un daño; una pérdida efectiva, un menoscabo de las condiciones materiales o inmateriales de la persona afectada (Corral, Hernán (2013): Lecciones de Responsabilidad Civil Extracontractual, Editorial Jurídica de Chile pp. 157-161). Agrega la opinión de Diez, quién sostiene que no existen daños morales evidentes, ni aún respecto de las víctimas directas, por cuanto todo daño es excepcional y de aplicación restrictiva, no escapando a estas características el de índole mora. (Diez Schewerter, José Luis, 2021, El daño extracontractual, Editorial Jurídica de Chile p. 133). Por su parte, Barros señala que en principio, como todo supuesto de hecho de la responsabilidad civil, el daño moral debe ser probado por quien lo alega (Barros, ob. cit. 348-350). También cita jurisprudencia de la Corte Suprema: *“[...] reconociendo esta Corte que la extensión de las personas a quienes se debe indemnizar no puede ser indefinida, ha señalado con anterioridad que la materia “se reduce a un problema de prueba, pues es la actividad probatoria de las partes la que determinará si una determinada persona ha sufrido un perjuicio y la entidad del mismo”, agregando que “desde un prisma puramente lógico se puede presumir que los parientes más cercanos – entre los que se encuentran los padres, cónyuge e hijos del occiso – sufren dolor o aflicción que constituye un daño inmaterial susceptible de ser indemnizado”, sin perjuicio de prevenir que ello no significa que siempre deban ser indemnizados, “pues se puede demostrar que en un caso concreto este daño no ha existido”, y que en la medida que ese vínculo de parentesco se va distanciando ya no se podrá presumir esa aflicción y será “la prueba de las partes la que determinará la existencia de aquél, atendidos los lazos concretos y cercanía que logren acreditarse, cuestión que determinará la intensidad del daño y el monto a indemnizar”* (C. Suprema, roles 9428-2013; N°5473-2018 y N°61.001-2019).

Así, en base a lo anteriormente citado, estima que los demandantes yerran al sugerir que podrían estar eximidos de probar el daño alegado, y es que en el mismo fallo citado la Corte desechó las indemnizaciones solicitadas por quienes no acompañaron antecedentes suficientes para apreciar la magnitud del daño. Consecuencia de lo anterior es que el daño que se reclama por este concepto deberá probarse en toda su extensión, y no solamente incumbe probar la relación causal, sino que además el daño propiamente tal.

Por otra parte, por la exorbitante suma por daño moral que se demanda, alega que el juez no tiene facultades absolutas para fijarlo, debiendo proceder con prudencia. Además, indica que doctrinariamente se ha sostenido que la indemnización por daño moral no podrá ser compensatoria atendida la naturaleza del dolor sufrido, siempre será meramente satisfactiva, lo que significa que pretende ser una ayuda o auxilio que le permite a la víctima atenuar el daño, ahora bien, en todo momento la reparación debe ser justa. De modo tal que los jueces tienen límites en la apreciación y fijación de la indemnización del daño moral.

Los límites que tendrán los jueces en su apreciación prudencial para fijar el monto por la indemnización de daño moral son una manifestación del principio de reparación



Foja: 1

integral, dicho principio ha sido enunciado por la doctrina como aquel “*cuyo contenido impone que la medida de la reparación corresponda con la entidad del daño, dejando fuera cualquiera otra consideración*” (Domínguez Águila, Ramón (diciembre 2010): Los límites al principio de reparación integral, (Revista Chilena de Derecho Privado, N° 15) pp. 9-28). Este principio es parte del sistema general de reparación del daño y obliga a que sólo el perjuicio sea el límite de la reparación, lo que se condice además con la naturaleza satisfactiva de la indemnización del daño moral por ende el monto deberá ser justo y jamás constituir un enriquecimiento para quien la recibe.

Declara que sería ilógico y arbitrario llegar a montos exuberantes y exorbitados o la ausencia total de límites objetivos para fijar la indemnización por daño moral, ello no sería más que caer en un sistema de íntima convicción, que resuelve en base a creencias y opiniones formadas en el proceso y se fijen perjuicios injustos o arbitrarios, como sería una indemnización por los montos que los demandantes pretenden. Indica que, al determinar la doctrina y la jurisprudencia han configurado estándares de proporcionalidad e imparcialidad para la actividad racional del juez, estableciéndose estándares o parámetros objetivos para determinar la cuantía del daño moral.

De ese modo, es de la opinión que una condena por los montos demandados sería una verdadera indemnización punitiva, configurándose como fuente de enriquecimiento sin causa para quienes la reciban, prestándose para especulaciones y servir de seguro de vida, le parece que eso repugna al ordenamiento jurídico nacional basado en los criterios señalados de satisfacción y reparatorios y en el reconocido principio de que solo el daño es la medida de la indemnización, nunca puede ser mayor, de manera que desde ya adelantamos que pretender una indemnización de \$1.400.000.000, es un monto absolutamente exacerbado que configuraría un enriquecimiento sin causa de otorgársele a cualquiera.

Al respecto, indica que en casos de muerte, los tribunales nacionales han fijado indemnizaciones por daño moral significativamente inferiores al monto que cada uno demanda, sumas que le parecen exagerados en relación con los montos fijados en la misma materia por Tribunales.

En ese sentido, si de criterios jurisprudenciales se trata, resulta muy importante tener a la vista el importante esfuerzo de la Corte Suprema y la Universidad de Concepción en orden de hacer posible la elaboración y difusión a la comunidad jurídica tablas o baremos estadísticos de montos indemnizatorios extraídos de las sentencias dictadas por los tribunales de justicia chilenos. Si bien este estudio estadístico no tiene carácter vinculante y según declara el Poder Judicial, es meramente referencia, resulta relevante y cada día más gravitante en las decisiones de los tribunales y las partes en las decisiones. Indica que su relevancia a la hora de fijar cuantía ya ha sido reconocida por los mismos tribunales de justicia, citando al efecto: “*Quincuagésimo segundo: Que, para la determinación del quantum de la indemnización, en la cual el tribunal es soberano para fijarla, y en ausencia de parámetros objetivos que sirvan de suficiente base que la hagan justa y equitativa, es menester tener en consideración elementos como los siguientes: a) que el daño debe ser reparado íntegramente , b) que es prudente evitar indemnizaciones globales y buscar una ponderación separada y fundamentada de las partidas de la indemnización; c) que se han de tener en cuenta consideraciones de carácter macro y microeconómicas, que permitan no solo incluir en el resarcimiento el grado de desarrollo económico del país, la situación particular de la víctima y de la persona obligada a reparar; d) que a la vez se deba observar la estadística derivada de la cuantía de las indemnizaciones que se han fijado por los tribunales de justicia, con el fin de uniformar decisiones para situaciones similares, y e) que todos estos elementos*



Foja: 1

deben estimarse cual tablas o baremos para daños morales en su determinación por los órganos jurisdiccionales” (C. Santiago, novena sala, 4028-2017 Cruz y otros contra Arzobispado). En efecto, el criterio de la Corte de Santiago de observar la estadística derivada de la cuantía de las indemnizaciones también ha sido reconocido en causas laborales como el del siguiente fallo de la Corte de Apelaciones de San Miguel: “10º) Que de la lectura de la sentencia, es factible concluir que efectivamente se ha incurrido en la causal en análisis, por cuanto efectivamente al regular el monto de la indemnización por daño moral, no considera la practica judicial de que dan cuenta otras sentencias ni los baremos que se han confeccionado con el objeto de guiar al sentenciador en una determinación del daño que, considerando parámetros objetivos resulten acordes a otras indemnizaciones fijadas para casos similares, dando así la seguridad jurídica de una justicia igualitaria para situaciones semejantes, razones todas que llevaran a acoger el recurso de nulidad por entender que ha existido una infracción en la aplicación de las normas de valoración conforme a la sana crítica al no aplicar las máximas de la experiencia en la determinación del daño moral” (C. San Miguel, segunda sala, 139-2020).

Alegaciones subsidiarias.

Reitera que controvierte el total o cualquier otra suma reclamada por los demandantes en este juicio, por daño moral o cualquier otra reclamación., por no ser los perjuicios a indemnizar imputables a su representada.

Cúmulo de indemnizaciones.

En el evento que el Tribunal determine que los perjuicios sufridos por los demandantes son efectivos y que son consecuencia necesarias, directa e ineludible de alguna acción u omisión culpable por parte de Edyce, alega el cúmulo de indemnizaciones por los mismos hechos porque los demandantes han recibido pago de compensaciones dinerarias.

Para conceptualizar el cúmulo de indemnización, acude a René Abeliuk quién la define como el hecho que *“la víctima haya obtenido de un tercero ajeno al hecho ilícito una reparación total o parcial del daño sufrido. Este tercero podrá ser una compañía aseguradora o un organismo de la seguridad social, etc.”* [...] *si tales beneficios tienden a reparar el daño, éste se extingue, ya no existe, y no puede exigirse nuevamente su reparación”* (Abeliuk Manasevich, René. Las Obligaciones, Tomo I. Ed. Jurídica de Chile, 5ª Edición. Pág. 246).

A lo anterior agrega el concepto de indemnización del artículo 1556 del Código Civil, para decir que es posible aplicar el cúmulo que alega. Así, tratándose de un evento de carácter laboral, los demandantes han recibido y tienen derecho a recibir diversas indemnizaciones con motivo del accidente como son el pago de subsidios y todos los beneficios que establece la Ley 16.744 sobre Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales, por parte de los organismos de seguridad social y otras entidades. Lo anterior ya que en la misma demanda se reconoce que existió una investigación por parte de la Dirección del Trabajo (página 76), en la que se notificó a la empresa empleadora “Fierrosur Transportes SpA”, esto atendido que conforme el lamentable accidente ocurrió mientras el señor Faúndez prestaba servicios para su empleador, sufrió este accidente de carácter grave y resultado de muerte, por tanto, es la Dirección del Trabajo, órgano competente para participar en la investigación del mismo accidente. No cabe duda de que el respectivo órgano administrador del seguro de la Ley 16.744, le otorgó al accidente el carácter de accidente del trabajo, y es que en el artículo 5 de esta ley se establece que *“Para los efectos de esta ley se entiende por accidente del trabajo*



Foja: 1

toda lesión que una persona sufra a causa o con ocasión del trabajo, y que le produzca incapacidad o muerte.” Y cómo es sabido, la Ley 16.744 establece determinados beneficios y prestaciones pecuniarias, para los accidentes del trabajo, según los efectos que produzcan, considerando entre estos a aquellos que producen la muerte reconociendo incluso carácter de indemnizatorio (artículos 26 y 27 ley N°16.744).

En esa línea de razonamiento y en el improbable caso que el Tribunal estime que proceden las indemnizaciones alegadas, deben disminuir, a lo menos, la cantidad que ya ha recibido por parte de la respectiva mutualidad.

Del artículo 43 al 50 de la referida ley se establecen las prestaciones por supervivencia. El artículo 43 de la misma ley establece que: *“Si el accidente o enfermedad produjere la muerte del afiliado, o si fallece el inválido pensionado, el cónyuge, sus hijos legítimos, naturales, ilegítimos o adoptivos, la madre de sus hijos naturales, así como también los ascendientes o descendientes que le causaban asignación familiar, tendrán derecho a pensiones de supervivencia en conformidad con las reglas de los artículos siguientes....”*. Respecto a la cónyuge sobreviviente el artículo 44 dispone que: *“La cónyuge superviviente mayor de 45 años de edad, o inválida de cualquiera edad, tendrá derecho a una pensión vitalicia equivalente al 50% de la pensión básica que habría correspondido a la víctima si se hubiere invalidado totalmente, o de la pensión básica que percibía en el momento de la muerte”*. Respecto a sus hijos el artículo 47 dispone que: *“Cada uno de los hijos del causante, menores de 18 años o mayores de esa edad, pero menores de 24 años, que sigan estudios regulares secundarios, técnicos o superiores, o inválidos de cualquiera edad, tendrán derecho a percibir una pensión equivalente al 20% de la pensión básica que habría correspondido a la víctima si se hubiere invalidado totalmente o de la pensión básica que percibía en el momento de la muerte.”*

Citado lo anterior, no le cabe duda de que los organismos competentes calificaron como accidente del trabajo lo sucedido en autos, necesariamente los demandantes han tenido derecho a las prestaciones que establece la Ley 16.744 y demás normas complementarias que tienen el carácter de indemnizaciones y que deben ser consideradas para los efectos de lo solicitado en autos. Por lo que se debe descontar, lo ya pagado por el organismo administrador del seguro, de lo contrario ocurriría que el responsable pagaría dos veces la misma indemnización. En ese sentido, ha sido la opinión del profesor Fabian Elorriaga (Elorriaga de Bonis, Fabian, Conflictos en la aplicación de la compensatio lucri cum damno, en Estudios de Derecho Civil VI, Jornadas Nacionales de Derecho Civil (Olmué) 2010, Tapia (coordinadores), AbeledoPerrot / LegalPublishing, Santiago, 2011, pp. 567 y ss), la que ha sido reforzada por la Corte Suprema, mediante sentencia de fecha 22 de mayo de 2007, que estableció lo siguiente: *“relativamente con los reproches sobre la denegación de la indemnización por lucro cesante, corresponde señalar que, habiéndose establecido que el siniestro que afectó al demandante de autos, fue un accidente del trabajo que le produjo incapacidad absoluta y que, por ello, se le otorgó el derecho a una pensión calculada en la forma establecida en la Ley N° 16.744, es decir, en otros términos, se le confirió el derecho a una de las prestaciones contempladas en dicha ley, no es dable pretender una indemnización diferente por ese concepto, ya que por expresa disposición legal, las incapacidades o disminución de la actividad laboral de un trabajador, deben dar lugar a las prestaciones ya señaladas, de suerte que no procedía acoger la demanda por lucro cesante intentada por el actor”*.

En cuanto a los reajustes, intereses y costas.



Foja: 1

Respecto de los reajustes sobre la suma indemnizatoria, éstos deben de considerarse únicamente desde la fecha en que estos se declaren, ergo desde la sentencia firme y ejecutoriada. Para sustentar lo anterior, cita lo siguiente: *“la jurisprudencia acierta en otorgar reajuste para la indemnización por daño moral desde la fecha de la sentencia en que éste es avaluado y, para el daño patrimonial, desde la fecha que se adopte como referencia para avaluar los perjuicios y, en subsidio, desde la fecha de la sentencia definitiva de primera o de segunda instancia”* (Barros, ob. cit. p. 993). Así, declara que debe desecharse de plano la alegación de los demandantes en cuanto a que se condene al pago de las sumas demandadas con los reajustes e intereses desde la fecha del accidente, no procediendo jurídica ni legalmente los incrementos solicitados con antelación a la fecha de determinación por sentencia ejecutoriada, de una eventual cifra a pagar.

En el mismo sentido, le parece evidente que solo una vez determinada la existencia o el quantum del daño moral mediante sentencia firme y ejecutoriada pueden devengarse intereses a partir de esa fecha y de acuerdo al contenido de esa sentencia, no existe desvalorización alguna con anterioridad a esa fecha de manera que no se devenga ningún interés si no existe indemnización exigible, es más, en esta etapa procesal ni siquiera hay certeza de que exista un evento dañoso imputable a su representada. Solamente existen los intereses en un periodo posterior a la sentencia, y sumado a una eventual mora o incumplimiento oportuno del pago.

Además, los intereses están contemplados por ley en el artículo 1559 del Código Civil, como una sanción al deudor moroso de una obligación de pagar una cantidad de dinero y de la forma solicitada estos son simplemente convencionales como para extender a priori esta sanción. Y respecto de los intereses estos se deben considerar únicamente desde la fecha en que la hipotética sentencia condenatoria se encuentre en situación de cumplirse, no antes, y calculados de manera lineal, esto es, no se capitalizan los intereses del periodo anterior para los efectos de calcular el subsiguiente.

Por último, su parte no puede ser condenada en costas porque su defensa ha tenido motivo plausible para litigar y difícilmente tendrá la calidad de totalmente vencida, conforme se ha repetido varias veces atendidos los exorbitantes montos demandados. Así y conforme a lo expuesto en el artículo 144 del Código de Procedimiento Civil su representada debe ser eximida del pago de las costas del juicio.

NOVENO: Que Copcisa S.A. Agencia en Chile, al evacuar la contestación de la demanda en contra de su representada, solicita su rechazo en todas sus partes, con expresa condena en costas.

Improcedencia de los hechos imputados.

En primer lugar, señala que su parte controvierte, niega y rechaza todos y cada uno de los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho señalados por los demandantes en su libelo, salvo aquellos que sean formal, concreta y expresamente reconocidos por esta parte, pesando sobre las contrarias la carga de probar sus afirmaciones e imputaciones conforme a derecho, en cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 1698 del Código Civil. Luego, al incoar una acción de indemnización por presunta responsabilidad extracontractual, los demandantes deberán acreditar cada uno de los elementos que la configuran. En consecuencia, los demandantes para sostener su acción deberán acreditar la existencia de los hechos reclamados, que estos ocurran por una acción u omisión culposa o dolosa de su representada, que dicha acción u omisión, además, sea antijurídica, la existencia del daño alegado y el vínculo causal entre el acto u omisión culposa o dolosa y aquellos presuntos daños.



Foja: 1

En cuanto a la dinámica del accidente, efectúa una breve exposición de los hechos de la demanda en que el accidente de autos ocurrió “*producto del excesivo tonelaje de las vigas respecto del camión y la deficiente estructura del aseguramiento de la carga*”, responde que en las condiciones antes descritas, la entidad encargada de asegurar y estibar la carga y la entidad encargada de transportar y autorizar su salida, exponen permanentemente al riesgo de accidente al conductor del móvil y móvil (A) con la detallada descripción de la cita del informe del SIAT.

En tal sentido, en su negativa y controversia de los hechos, especifica que su parte no está involucrada en la estiba y aseguramiento de la carga a la que se ha hecho referencia en la demanda. En este sentido, Copcisa S.A. Agencia en Chile no tiene injerencia alguna en los procesos de transporte de suministro de material, ya que carece de la calidad jurídica de estibador y/o transportista, ya sea documental o efectivo.

Asimismo, niega y controvierte los hechos en la forma que han sido relatados y planteados por contraria, no obstante, que de acuerdo al propio relato de los hechos de la demanda y ciertos reconocimientos (no especificados de dónde provienen), le resulta evidente que el accidente de tránsito referido tiene por causa única la conducta culpable del conductor Faúndez Cerda y/o la personas ajenas a su representada.

En cuanto a los supuestos perjuicios invocados por los demandantes como fundamento de su acción, vuelve a repetir que los niega y controvierte, correspondiéndole al actor acreditarlos conforme a las reglas generales de la prueba.

Alegaciones defensas y excepciones.

Hace presente que en la responsabilidad civil extracontractual deben concurrir los siguientes elementos: Acto u omisión, que sea culposo o doloso, el requisito de lo antijurídico, la existencia de un daño y el vínculo causal entre el acto u omisión y el daño que se alega.

Al respecto, vuelve a repetir que su parte niega, rechaza y controvierte que se configure a su respecto la responsabilidad aquiliana esgrimida de contrario y cualquier otra, pesando sobre los actores probar conforme a derecho todos y cada uno de los elementos de la referida responsabilidad, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 1698 y 2314 del Código Civil.

Falta de legitimidad pasiva de Copcisa S.A. Agencia en Chile. Inexistencia de injerencia y/o responsabilidad en el transporte de carga, señalado en la demanda.

En relación a esta excepción, comienza a describir que su representada, Copcisa S. A. Agencia en Chile S. A. es una sociedad anónima extranjera, cuya Agencia se ha constituido en Chile para efectos de mantener actividades económicas relacionadas con la construcción de edificios, carreteras, obras de ingeniería civil, entre otras relacionadas con este giro. En tal sentido, es efectivo que a Copcisa S. A. Agencia en Chile S. A. se le adjudicó el contrato para la “Reposición Puente Duqueco y Accesos, Sector San Antonio de Duqueco – El Guindo, Provincia del Biobío, Región del Biobío”, mediante Resolución N° DVN° 30 de la Dirección de Vialidad, de fecha 13 de mayo de 2020.

Así, para materializar la construcción de estas obras, en especial el Puente Duqueco, Copcisa S. A. Agencia en Chile encomendó a Edyce Metalúrgica S. A. el “*suministro de vigas metálicas y arriostramientos*”, encargándose esta última persona jurídica tanto de la fabricación, así como también del transporte de las piezas metálicas entre su planta ubicada en la comuna de Talcahuano y las obras ubicadas en la comuna de Santa Bárbara.



Foja: 1

De ese modo y en relación respecta a los hechos de esta causa, fue precisamente Edyce Metalúrgica S. A., la encargada del transporte de dicha carga (a través de un tercero ajeno a este juicio, Starblue Transportes SpA. según lo indicado por demandante en su libelo), por lo que Copcisa Agencia en Chile no reviste ninguna calidad jurídica en dicho contrato.

En ese contexto, las obligaciones que surgen del contrato de transportes descrito, indica que dicho contrato se encuentra regulado en el Título V del Libro II del Código de Comercio, especificándose con meridiania precisión las cualidades que reviste cada parte de dicho contrato. Al efecto cita, los artículos 166 (concepto contrato de transporte) y 168 (especifica quién o quiénes pueden ser el portador) del Código de Comercio. Agrega prosigue la cita sobre los artículos 180 y 191 del Código de Comercio sobre las obligaciones del cargador y porteador. También cita el artículo 196 del mismo cuerpo legal sobre el alcance de la responsabilidad del porteador y por último cita el artículo 65 de la Ley de Tránsito N°18.290 sobre la obligación de mantener y asegurar la estiba en condiciones de evitar su caída desde el vehículo.

En el caso concreto, cita la siguiente parte del informe del SIAT: *“La entidad encargada de asegurar y estibar la carga y la entidad encargada de transportar y autorizar su salida, exponen permanentemente al riesgo de accidente al conductor del móvil y móvil (A), el cual al entrar al desarrollo de una curva descendente hacia la derecha, su carga pierde la sujeción y a su vez el control y maniobrabilidad del móvil, desviando su desplazamiento hacia la izquierda, chocando con una barrera de contención y rejilla con bases metálicas, para luego volcar y finalmente chocar con una barrera de contención”*.

De lo expuesto y citado, señala que su representada no encargó ni ejecutó el transporte, no compitiéndole responsabilidad alguna en la carga, estiba, disposición y/o sujeción de las vigas en el camión por el cual se dispuso su transporte, y evidentemente, menos en la sujeción de la misma, motivo por el cual carece de toda legitimación pasiva a efectos de ser demandada por una supuesta responsabilidad civil derivada de los hechos materia de estos autos. En efecto, su representada solo puede revestir la calidad de consignatario en los términos del Código de Comercio, sin que haya llegado la carga a su destino.

Así, declarada la interposición de la excepción de legitimidad pasiva, procede a efectuar citas doctrinarias y jurisprudenciales sobre su conceptualización, para declarar que no existe vínculo fáctico ni jurídico con los hechos relatados en la demanda, no pudiéndose imputar acción u omisión alguna a su representada, siendo procedente el rechazo de la demanda.

Concurrencia del hecho de conductor.

Alega que por la exposición de los hechos fundantes de su acción, la demandante hace suyas las conclusiones contenidas en el Informe Técnico Pericial N° 30-A-2021 de la SIAT. En lo pertinente cita: *“El participante, conducía el móvil traccionando el móvil (A) por la segunda pista de circulación de la calzada Oriente Nor Oriente de la Ruta 146 en dirección hacia el Sur Sur Oriente, a una velocidad calculada técnicamente como no inferior a los 111,6 km/hr”*, por lo que califica tal afirmación también como una efectuada por el propio demandante, constitutiva de una confesión sobre las circunstancias de hecho del accidente, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1713 del Código Civil, de modo que queda en evidencia la participación de don Sinfioriano Faúndez Cerda (Q.E.P.D.) en la producción de los hechos fundantes de la demanda y eventuales hipotéticos perjuicios que se pudieran haber producido, toda vez



Foja: 1

que, si se hubiese encontrado atento a las condiciones del tránsito y hubiese manejado a una velocidad adecuada en atención a las condiciones del tránsito y de la carga que transportaba, hubiese logrado evitar la pérdida del camión bajo su conducción y posterior volcamiento de este.

En esta materia, cita el artículo 108 de la Ley de Tránsito: *“Todo conductor deberá mantener el control de su vehículo durante la circulación y conducirlo conforme a las normas de seguridad determinadas en esta ley, sin que motivo alguno justifique el desconocimiento o incumplimiento de ellas. [...] Asimismo, los conductores estarán obligados a mantenerse atentos a las condiciones del tránsito del momento”*.

Respecto a dicha cita, destaca que los conductores *"mantenerse atentos a las condiciones del tránsito"*, calificándola como norma imperativa y que no se encuentra limitado y circunscrito a un tipo de condición en particular, reglamentaria o antirreglamentaria, sino a todas las posibles condiciones del tránsito que puedan concurrir en un determinado momento, sin distinción. Esta obligación resulta de toda lógica, y se establece en beneficio de la seguridad de los ocupantes del vehículo y de terceros, máxima que por esencia la conducción vehicular está sujeta a riesgos inherentes e imponderables.

Indica que el cumplimiento de esta obligación permite que el conductor pueda advertir a su alrededor la presencia de alguna anomalía en la condición del tránsito, lo que le permitirá reaccionar a fin de evitar o al menos disminuir o atenuar las consecuencias del potencial accidente, nada de lo cual ocurrió en este caso.

Por otra parte, el artículo 144 de la ley de tránsito obliga a los conductores a manejar a una velocidad atenta y prudente, conforme se indica: *“Ninguna persona podrá conducir un vehículo a una velocidad mayor de la que sea razonable y prudente, bajo las condiciones existentes, debiendo considerar los riesgos y peligros presentes y los posibles”*.

Argumentado lo anterior, le parece evidente que esta obligación fue incumplida por el Sr. Faúndez Cerda (Q.E.P.D.), lo que queda manifiesto en la circunstancia de que se encontraba desplazándose sobre los 90 kilómetros por hora, velocidad máxima para transporte de carga en condiciones normales de carga, lo cual *no* era este caso, en el cual se transportaba carga sobredimensionada de alto tonelaje.

Siguiendo este mismo orden de ideas, destaca que la inobservancia del cumplimiento de las obligaciones anteriormente reseñadas aparejan presunciones de responsabilidad, las cuales se encuentran señaladas en el artículo 167 N° 2 y 7 de la Ley de Tránsito: *“En los accidentes del tránsito, constituyen presunción de responsabilidad del conductor, los siguientes casos: [...] 2.- No estar atento a las condiciones del tránsito del momento; (...) 7.- Conducir a mayor velocidad que la permitida o a una velocidad no razonable y prudente, según lo establecido en el artículo 144...”*

En este punto, se refiere a la eximente de responsabilidad y cita al profesor Enrique Barros señala sobre el hecho de la víctima que *"más que un deber, expresa una carga para quien está expuesto a sufrir un daño. A diferencia del deber, la carga no impone a la víctima una conducta, sino establece un requisito, relativo a su propia conducta, como condición para que tenga derecho a ser indemnizada por todos sus daños"* (Barros, ob. cit., p. 429). También cita al profesor Hernán Corral: *“en algunos casos, el comportamiento de la víctima puede adquirir una entidad tal que deba concluirse que se trata de una única causa del daño, y que la conducta del agente no es más que una condición que no reviste el carácter de causa. En tal evento, deberá*



Foja: 1

concluirse que, al fallar el elemento de relación de causalidad, el agente no debe responder del daño, debiendo la víctima soportar las consecuencias de sus propias actuaciones” (Corral Talciani, Hernán. Lecciones de Responsabilidad Civil Extracontractual, p. 19).

En consecuencia, habiendo culpa exclusiva de la víctima, estima que no solo está en presencia de una exoneración de responsabilidad, sino que de una posible falta de autoría en el daño por parte de su representada.

Concurrencia del hecho de un tercero. Responsabilidad de la empresa Fierro Sur Transportes SpA.

A partir de los hechos en los cuales se funda la demanda, le parece evidente la concurrencia del hecho de terceros ajenos a las demandadas, en específico, la empresa a la cual se le encargó el transporte por parte de Edyce Metalúrgica S. A. Esa empresa es Fierrosur Transportes SpA, la que no dio cumplimiento a las normas reglamentarias correspondientes a la labor encomendada, en este caso, el transporte de vigas de hierro hasta el lugar donde su representada ejecutaba las obras de "*Reposición Puente Duqueco*". Al respecto, también le parece evidente que se han transgredido las normas del Código de Comercio sobre transporte terrestre como las contenidas en la ley N°18.290. Las normas del Código de Comercio infringidas son las de los artículos 191 y 196. Siendo la de la ley de tránsito la del artículo 65, ya mencionadas anteriormente.

Agrega que Fierrosur Transportes SpA era empleadora del Sr. Faúndez Cerda, motivo por el cual destaca que su actuar da cuenta del incumplimiento de la normativa de seguridad laboral vigente, cuestión que incluso fue notificada a la Dirección del Trabajo, según se transcribe y reconoce en la propia demanda.

En consecuencia, el actor debió intentar su demanda contra el verdadero responsable de este accidente, esto es, la empresa de transporte empleadora del Sr. Faúndez Cerda, Fierrosur Transportes SpA., y no en contra de la Copcisa S. A. Agencia en Chile. Ergo, lo anterior es la única causa material directa que justifica la existencia del reclamado daño, configurándose de este modo la eximente de responsabilidad del hecho del tercero, respecto de su representada.

Falta de responsabilidad extracontractual en contra de su parte por no verificarse los elementos necesarios para su configuración.

Alega que su representada no ha incurrido en responsabilidad civil extracontractual ni de ninguna otra naturaleza o clase porque no ha incurrido en ninguna acción u omisión dolosa o culpable, que pueda vincularse causalmente con el accidente de tránsito material de autos y con los daños demandados.

Al efecto, para fundar esta alegación, indica que conforme lo disponen los artículos 2314 y 2329 del Código Civil, se deben dar todos los elementos constitutivos de la responsabilidad, elementos que deberán ser acreditados por la demandante en el proceso y son: 1) Un acto u omisión de Copcisa S. A. Agencia en Chile; 2) Que aquel acto u omisión sea culposo o doloso; 3) Que aquel acto u omisión culposo o doloso sea, además, antijurídico; 4) La existencia de un daño y; 5) La concurrencia de un vínculo causal entre aquel acto u omisión, culposo o doloso y antijurídico con el perjuicio que se alega.

En relación a lo anterior y tal como lo ha venido sosteniendo, declara que su parte niega, rechaza y controvierte que se configure a su respecto la responsabilidad aquiliana esgrimida de contrario, pensado sobre los actores probar conforme a derecho todos y



Foja: 1

cada uno de los elementos de la referida responsabilidad, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 1698, 2314 y 2329 del Código Civil. Para sostener tal declaración, acude a jurisprudencia de la Excma. Corte Suprema que dice: *'la carga de la prueba de las exigencias relativas a la existencia de responsabilidad extracontractual corresponde siempre al actor'* (C. Suprema, 12 de marzo del 2014, párrafo final, rol 7213-2013). También cita doctrina: *"la disposición del artículo 1698 puede traducirse en la proposición general de Baudry - Lacantinerie que dice que 'la necesidad de probar se impone a aquel que asevera un hecho contrario al estado normal o habitual de las cosas, o bien contrario a una situación adquirida'. Ampliando este mismo concepto, la Corte Suprema ha fallado que los actos deben reputarse cumplidos correctamente salvo prueba en contrario"* (Ducci Claro, Carlos. Derecho Civil Parte General, Ed. Jurídica, cuarta edición, p. 396). En la doctrina más moderna cita: *"el principio probatorio se funda en la idea de que sólo es correcto aplicar a alguien la obligación de indemnizar si se acreditan las razones que lo justifican"* (Barros, ob. cit. p. 141).

Entonces, reitera que la responsabilidad civil extracontractual de su representada, corresponde al demandante acreditar en el proceso y conforme a derecho todos y cada uno de los elementos constitutivos de dicha responsabilidad. En caso contrario, la acción no podrá prosperar y deberá ser rechazada en todas sus partes, con costas.

Respecto de la inexistencia de culpa o dolo imputable a su representada, señala que el artículo 2329 del Código Civil, impone claramente que para generar la obligación de indemnizar que el acto u omisión debe ser catalogado de culposo o doloso. Específicamente, el inciso primero del referido artículo expresa que *"por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona debe ser reparado por ésta"*, configurando la exigencia de culpabilidad. Indica que la exigencia de tal elemento, no solo tiene reconocimiento normativo, sino doctrinario, citando al efecto al profesor Alessandri y Corral. También, cita jurisprudencia de la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago en fallo 02 de septiembre 2010, rol 3377-2007: *"hay culpa cuando no se obra como debiere, cuando no se hace lo que hubiera debido hacerse, lo que supone una comparación entre la conducta reprochada y la que habría observado un tipo de hombre ideal, aquel hombre prudente colocado en la misma situación"*.

Entonces, a partir de lo expuesto, le parece necesario analizar la conducta de su representada. Al efecto indica que tal como ha señalado anteriormente, la ocurrencia de los hechos fundamentales de la presente acción obedece únicamente y exclusivamente a la falta de cuidado e imprudencia de la víctima, quien conducía a exceso de velocidad y totalmente desatento a las condiciones del tránsito y de la carga que transportaba, lo que finalmente derivó en el accidente, motivo de la demanda.

Desde otro punto de vista, le parece imposible la constatación de algún factor de imputabilidad a culpa o dolo por parte de Copcisa S.A. Agencia en Chile, ya que no era encargada del transporte, estaba y/o disposición de la carga señalada en esta demanda. De modo que no se configura el necesario reproche subjetivo para la configuración de la responsabilidad extracontractual, debiendo ser rechazada la demanda.

Tampoco se configura el vínculo causal entre la supuesta acción u omisión y el daño que alega haber sufrido el actor, cuya existencia, naturaleza y monto tampoco constan en autos. Por lo demás, como lo ha confesado el propio demandante y su parte ha desarrollado, los hechos de autos obedecen a la conducta de la víctima, lo que interrumpe todo vínculo causal con su representada. Asimismo reitera que su representada no tiene responsabilidad alguna ni conexión con los hechos que originan esta acción de indemnización de perjuicios.



Foja: 1

En relación a este requisito, reitera que no sólo es exigido por ley, sino por los Tribunales Superiores Jerárquicos y cita al profesor Barros: "*en circunstancias que sólo se responde civilmente por daños, y no por conductas reprobables que no se materialicen en perjuicios, la causalidad expresa el más general fundamento de justicia de la responsabilidad civil, porque la exigencia mínima para hacer a alguien responsable es que exista una conexión entre su hecho y el daño*" (Barros, ob. cit., p. 373). También cita fallo de la Excm. Corte Suprema: "*el nexo que concurre cada vez que el primero engendra el segundo y, por ello, éste no puede darse sin aquél. En otras palabras, existe relación de causalidad cuando el hecho doloso o culposo es la causa directa y necesaria del daño causado*" (C. Suprema, 04 abril 2011, rol 7270-2009).

Citado lo anterior, sostiene que resulta necesaria la concurrencia de un vínculo causal entre un acto u omisión y el daño para configurar la responsabilidad extracontractual, alegada por la contraria en contra de su representada, siendo del parecer que tal situación no ocurre en los hechos objeto del presente proceso. Así, sin vínculo causal no es posible la responsabilidad extracontractual que se alega en su contra, debiendo rechazarse la demanda.

En subsidio a todo lo anterior (referente a la ausencia de requisitos de configuración de la responsabilidad extracontractual), en relación a la particular dinámica de los hechos de la demanda en caso de no existir una eximente de responsabilidad respecto del actuar de los involucrados en el accidente, las circunstancias del accidente que motiva la demanda revisten para su representada el carácter de un imprevisto imposible de resistir en los términos del artículo 45 del Código Civil.

Al efecto cita definición doctrinaria del caso fortuito: "*un hecho de la naturaleza o del hombre que no se ha podido (hecho de la naturaleza) o no se ha debido (hecho del hombre) prever, que se desencadena por causas ajenas a la voluntad de quien lo alega, interfiriendo la relación causal y haciendo ir resistible el efecto nocivo con el cuidado y la diligencia que imponen los estándares ordinarios prevalecientes en la sociedad civil en un momento y lugar determinados*" (Rodríguez Grez, Pablo. Responsabilidad extracontractual. Editorial Jurídica de Chile. Santiago, 2009. p. 444). Así, en esta eximente se funda en tres cuestiones esenciales; 1) Su representada no era la responsable del transporte, carga y/o disposición de las vigas metálicas que se despacharon por Edyce Metalúrgica, según se explicó a propósito de la alegación de falta de legitimación pasiva y; 2) La propia víctima, es quien no conducía atento a las condiciones del tránsito ni de la carga transportada y a velocidad razonable y prudente, generando el accidente en cuestión. Entonces, por tal motivo opone la excepción de caso fortuito por cuanto el accidente de tránsito materia de este juicio es un imprevisto imposible de resistir, no siendo imputable bajo ningún punto de vista a su representada.

Asimismo y en base a todas las alegaciones anteriores, reitera que resulta improcedente que le cobren en daño reclamado porque su parte carece de legitimación en la presente causa y no ha cometido ningún acto y omisión culpable o doloso en relación al supuesto accidente materia de este juicio, por lo que no corresponde que su representada asuma los presuntos daños alegados por la actor y que de haberlos sufrido son atribuibles a un tercero y a la propia demandante. Además, existe una presunción en contra del conductor del vehículo, respecto de la responsabilidad de los supuestos daños, debiendo ser rechazada la demanda.

Por lo mismo, reitera la negación y controversia de los daños los que deben ser acreditados por la demandante, conforme lo dispone el artículo 1698 del Código Civil.



Foja: 1

Respecto del daño moral en que se demanda la indemnización de \$800.000.000- del daño moral sufrido por la propia víctima fatal del accidente, el que hace consistir en que no falleció en forma inmediata, generando ello una agonía y un daño moral propio de dicha víctima, declara que lo niega y controvierte, no sólo en cuanto a su procedencia como perjuicio, además de su existencia.

Señala que no es efectivo lo señalado por el actor en su libelo respecto de que don Sinfioriano Faúndez Cerda habría “___” con “*cruel con gran dolor, con gran sufrimiento*”, pues la misma contraria ha expuesto y transcripto en su demanda una serie de antecedentes en los que se señala que el Sr. Faúndez Cerda falleció de forma inmediata al momento de ocurrir los hechos narrados en la demanda, con lo cual, el supuesto perjuicio invocado por la contraria es inexistente, pues no se configuran las circunstancias en que se funda. En efecto, al efectuar la transcripción del informe SIAT correspondiente, se señalan diversos testimonios, entre los cuales destaca don José Emiliano Mendoza Espinoza, Carabinero que participaba de la escolta de los camiones con carga sobredimensionada, quien señaló que al llegar al lugar donde estaba el cuerpo de la víctima, este ya se encontraba fallecido. Asimismo, en la transcripción de la autopsia N° VIII-LAN-112-2021, se señala expresamente que la causa del fallecimiento del Sr. Faúndez Cerda fue por Traumatismo Cráneo Encefálico y no quemaduras como pretende la contraria.

En el caso concreto, la Excma. Corte Suprema ha sido clara al limitar el carácter resarcible del daño moral propio del fallecido solo al daño que efectivamente pudo ser percibido por este: “*Sexto: Que lo relativo a la valoración del daño - y especialmente del daño moral- no es objeto de regulación normativa y por tanto, no es concebible una estricta infracción de ley por discrepancia con la efectuada. Por otra parte el examen de lo resuelto demuestra que los sentenciadores, adhiriendo al criterio de transmitibilidad del daño moral en caso de muerte subsecuente de la víctima directa, aplicaron correctamente el objeto de esa transmisión, refiriéndolo sólo a la indemnización del daño o quebranto moral que alcanzó a experimentar o sufrir la víctima directa doña Jacqueline Cárcamo Ceballos antes de su fallecimiento y con algún grado de conciencia de ese detrimento, lo que probablemente aconteció al experimentar la impotencia y angustia de hundirse en la piscina y percibir el inicio de un proceso de asfixia hasta perder la conciencia. Y, posteriormente quizás, durante los procedimientos y tratamientos, inevitablemente invasivos, para reanimarla, pues es un hecho del proceso que doña Jacqueline Cárcamo Ceballos permaneció mayormente inconsciente y sedada, como lo expresa el Considerando 14° letra e). Igual convicción connota el Considerando 11°, in fine, al precisar sin perjuicio de lo cual ha asentarse que la transmitibilidad no alcanza a los daños morales coetáneos y consecuenciales a la muerte del afectado, porque ninguna acción puede adherirse a un patrimonio ya extinguido. En conclusión, la cuantificación del crédito por daño moral sufrido precisamente por la difunta y cuyo cobro ha podido transmitirse a la heredera demandante, es una cuestión de hecho entregada a la sola valoración de los jueces del fondo que esta Corte no puede modificar por no existir infracción de ley ni error de derecho*” (C. Suprema, 01 de marzo 2018, rol 27842-2017). Entonces, le parece improcedente ser demandado por concepto de daño moral Iure Hereditatis.

También niega el daño moral alegado por cada demandante, pareciéndole que su monto resulta ser totalmente desmedido, y al igual que cualquier otro daño que se reclame, debe ser acreditado legalmente, dentro de la oportunidad procesal correspondiente.



Foja: 1

Primero sustenta tal aseveración en la opinión doctrinaria de don Hernan Corral: *“el daño moral como requisito de la acción de responsabilidad debe ser acreditado legalmente. La sola trasgresión de un derecho patrimonial o no patrimonial no es bastante para sostener la reparación, es necesario que se acredite que la violación ha causado un daño, una pérdida efectiva, un menoscabo de las condiciones materiales o inmateriales de la persona afectada”*.

En segundo término, el resarcimiento del daño moral no puede ser una indemnización punitiva, cuestión que repugna nuestro sistema jurídico basado en la necesaria compensación del daño a la víctima de este, pero a la vez, sustentado en la negación absoluta del enriquecimiento sin causa. Al efecto, cita la siguiente sentencia de la Excm. Corte Suprema: *“Duodécimo: Que la circunstancia de que el resultado del accidente laboral sea la muerte del trabajador, a juicio de esta Corte, no podría implicar, de modo necesario, una alteración de lo concluido precedentemente, desde que la esencia de la indemnización que se entrega a la víctima de un accidente laboral, por su daño moral, es reparatoria de su aflicción personal. No es, por lo tanto, un resarcimiento con carácter sancionatorio, aun cuando se trate de la pérdida de la vida como consecuencia del incumplimiento del deber de protección de que se trata...”* (C. Suprema, rol 309-2007).

De ese modo, el principio del resarcimiento íntegro del daño, implica justamente la reparación total pero precisa de aquel. La víctima no puede recibir menos ni debe recibir más de lo que corresponde al daño efectivamente sufrido, cuya existencia, naturaleza y monto obviamente corresponde probar a quien lo alega, además de ser controvertido por su parte.

Al respecto, la doctrina y jurisprudencia han establecido que la cuantificación del daño moral es una cuestión privativa del tribunal, el que debe en todo caso proceder con prudencia. Sus causas deben ser legalmente acreditadas por quien la reclama, cuidando en todo momento que no sea utilizado como una pena punitiva y que no llegue a constituir un enriquecimiento injusto de la víctima del daño. Al efecto, cita al profesor Fueyo, quién señala: *“es preciso remarcar insistentemente que todo daño debe probarse, sea patrimonial, sea extrapatrimonial. El método y el objeto que recae la prueba y su extensión serán diferentes según la clase de daño; pero este es una cuestión aparte y no se hace excusable la prueba que ha de rendirse en todo caso”*. Agrega que *“la necesidad de insistir en lo expresado nace del hecho muy corriente de encontrarnos con la frase siguiente: ‘el daño moral no requiere prueba, se presume’*”. En el mismo sentido se ha pronunciado el siguiente fallo de la Corte Suprema, rol 1436-2008: *“Tercero: Que cabe dejar sentado, como cuestión previa, que el daño moral debe ser probado por quien lo reclama, como lo ha venido sosteniendo este Tribunal en jurisprudencia reiterada, en primer lugar, porque, de acuerdo a la normativa que regula la responsabilidad civil, esto es, los artículos 1437, 2284, 2314 y 2329 del Código Civil, el daño constituye un presupuesto para que el la se genere, de manera que si éste falta no hay responsabilidad, de lo que se sigue que quien pretenda beneficiarse con la aplicación de tal preceptiva, deberá acreditar sus supuestos, uno de ellos es el daño [...] Cuarto: Que, por otra parte, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1698 del Código Civil, corresponde a la parte demandante acreditar el daño cuya indemnización impetra, por constituir uno de los fundamentos de su acción; [...] Quinto: Que, además, cabe recordar que la indemnización del daño – incluso el moral– requiere que sea cierto, esto es, que sea real y no hipotético, no existiendo método en nuestro ordenamiento jurídico para satisfacer este requisito, que no sea el de su demostración por los medios de prueba aceptados por la ley, desde que, mediante la prueba, se garantiza que el juzgador se encuentra convencido acerca de la verdad de las proposiciones de las partes de un proceso”*.



Foja: 1

Reajustes e intereses.

Le parece improcedente y contrario a derecho que la parte demandante solicite que los reajustes e intereses de las sumas reclamadas, se cuente desde la fecha del accidente porque la sentencia en este juicio es de carácter declarativo, por lo que solo a la fecha de su dictación existirá una obligación exigible respecto de la cual se pueda exigir reajustabilidad. Además, el interés constituye utilidad siendo una cosa accesorio de otra principal, entendiéndose también como un fruto. Por lo que resulta jurídicamente improcedente pretender que un accesorio o fruto, pueda existir con anterioridad a la cosa principal a la que accede, no pudiendo por tanto pretenderse que corran intereses antes de la existencia de una sentencia declarativa firme y que al menos cause ejecutoria. En tal sentido, también estima que la demanda debe rechazarse en este asunto.

En subsidio de todo lo anterior, solicita aplicación del artículo 2330 del Código Civil.

En subsidio, para el evento improbable que el Tribunal estime que su representada es responsable pecuniariamente en los hechos en se funda la demanda, solicita la aplicación del artículo 2330 del Código Civil para efectos de reducir la indemnización reclamada, a propósito de la eximente del hecho de la víctima, en relación a la conducción no atenta a las condiciones del tránsito, a exceso de velocidad y sin uso de los elementos de protección reglamentarios por parte de la víctima.

Al efecto cita la doctrina siguiente: *“la apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso imprudentemente”* (Alessandri, ob. cit. p. 619). Además, cita la jurisprudencia de la Excma. Corte Suprema: *“la exposición imprudente al daño constituye uno de los aspectos que los jueces deben considerar para los efectos de regular la indemnización del daño moral”* (C. Suprema, rol 150-2006). Asimismo, la aplicación de los efectos del artículo 2330 del Código Civil tiene plena vigencia en cuanto a las pretensiones de las víctimas por repercusión. En efecto, respecto de la aplicación de la reducción por exposición imprudente al daño a las víctimas de daño por rebote o repercusión, la jurisprudencia de la Excma. Corte Suprema ha señalado lo siguiente: *“4º.- Que, por otro lado, se debe señalar que esta Corte ha establecido en casos anteriores que la señalada reducción resulta transmisible a los herederos de la víctima, toda vez que, si bien el artículo 2330 del Código Civil supone que quien se exponga imprudentemente al daño sea quien también finalmente lo soporte, sin embargo, habiendo accionado los demandantes, padres y hermanos de Luciano Villanueva Carrasco, como víctimas por repercusión, o indirectas, no resulta sostenible que ellos queden en una posición más favorable que la persona de quien derivan los derechos que hacen valer. [...] En efecto, esta Corte en reiteradas oportunidades ha resuelto, citando al autor Ramón Domínguez Águila, que: ‘no parece justo que para invocar su pretensión el causahabiente haga valer el lazo que lo une con la víctima, y en cambio pretenda ser un extraño cuando se le alegue que el accidente del que derivan los perjuicios se debió en parte al hecho culpable de quien falleció. La víctima, de haber sobrevivido, no habría podido desligarse de su propia culpa para pretender una reparación integral, de manera que los causahabientes no pueden pretender que esa culpa no les pueda ser opuesta, porque de la víctima es que en el fondo les viene el derecho. De lo contrario resultaría que al demandar a título personal el causahabiente tendría más derechos que la propia víctima, y agrega: ‘Ciertamente es que su perjuicio es personal, distinto del de la víctima, pero ya está dicho que no es totalmente independiente de esta última’, tesis que comparte el autor René Ramos Pazos en su obra ‘De la Responsabilidad Extracontractual’, Quinta Edición actualizada, página 115. Así también lo ha sostenido esta Corte Suprema en sentencias de fecha 19 de octubre de*



Foja: 1

1981 en causa rol 4735, 25 de octubre de 1979 en causa rol 2941 y 15 de diciembre del año 2009 en causa rol 3345-2008” (CS 8937-2009, considerando Séptimo. En el mismo sentido, fallos CS Roles 22.632-2014 y 6887-2015)” (C. Suprema, sentencia reemplazo 19 julio 2021, rol 95094-2021).

En suma, resulta plenamente aplicable a las víctimas por repercusión lo dispuesto por el artículo 2330 del Código Civil, con lo cual, en el caso hipotético de desestimar las anteriores defensas y alegaciones y condenar a su representada, dicha condena debe ser necesariamente disminuida sustancialmente de conformidad a la norma indicada.

DÉCIMO: Que al evacuar la réplica, la demandante reitera y da pro reproducidos los fundamentos de la demanda, además de responder lo siguiente.

En contra de la negación de los hechos de la demanda.

En contra de la tesis de las demandadas que la prueba le corresponde, cita fallo de la Excma. Corte Suprema: *“Que aproximando el raciocinio a las normas cuyo quebrantamiento se denuncia y primeramente, sobre una eventual vulneración del artículo 1698 del Código Civil-Norma que prescribe en su inciso primero que incumbe probar las obligaciones o su extinción al que alega aquellas o ésta -cabe tener presente que se trata de una disposición que exhibe el cariz referido en los razonamientos que preceden y sobre la cual esta Corte ha decidido, que su infracción se configura en la medida que el fallo altere el peso de la prueba, pues el precepto impone imperativamente esta carga, como regla general, a quien alega la existencia de la obligación o su extinción. A fin de dilucidar este primer postulado, corresponde realizar algunas consideraciones relativas al onus probandi o carga de prueba. Al efecto se ha dicho que la necesidad de probar no es una obligación, sino una carga, toda vez que la primera “implica la subordinación de un interés del obligado al interés de otra persona, so pena de sanción si la subordinación no se efectúa; la carga, en cambio, supone la subordinación de uno o más intereses del titular de ellos a otro interés de el mismo”. “El litigante no está, pues, obligado a probar, la ley no lo compele a ello, es libre para hacerlo o no hacerlo; pero si no proporciona la prueba de su derecho, sus pretensiones no serán acogidas por el juez”. (Derecho Civil. Parte Preliminar y Parte General, p. 409. Tomo segundo. Alessandri, Somarriva y Vodanovic).*

Señala que en ciertos casos, se ha sostenido la dificultad de determinar quién le corresponde cargar con el peso de la prueba, pero unánimemente se ha aceptado que ésta le toca rendirla al que sostiene una proposición contraria al estado normal u ordinario de las cosas, al que pretende destruir una situación adquirida., Así surgió la antigua regla de que el demandante es quien debe tener sobre su responsabilidad presentar las pruebas del hecho que alega a su favor, enunciándose en el derecho romano de dos maneras: onus probando incumbit actori (la carga de la prueba incumbe a la parte actora) u onus probando incumbit ei qui dicit (la carga de la prueba incumbe al que firma). Y esto no puede ser de otra manera precisamente a partir de lo que se ha dicho, esto es, que el actor pretende introducir un cambio en la situación existente, de manera que hasta que demuestre lo contrario, se entenderá que el demandado debe conservar las ventajas de su situación. De esta forma, el demandado que simplemente niega los hechos que han sido sostenidos por el actor, no es necesario que presente prueba alguna en apoyo de ésta. Pero, si el demandante acredita los presupuestos fácticos en que funda su pretensión, la situación anterior se invierte. El demandante deberá justificar los hechos constitutivos, que son aquellos que producen el nacimiento de un derecho o de una situación jurídica que antes no existía y que son el apoyo de su demanda, encontrándose el demandado en la necesidad de probar los hechos extintivos,



Foja: 1

impeditivos o modificativos, capaces de justificar el rechazo de la demanda del actor. Lo anterior ha quedado plasmado en la regla contenida en el artículo 1698 del Código Civil, Después, al parecer cita un fallo de la Corte Suprema en causa rol 7991-2012, considerando 7°.

Anotado lo anterior, la demandada y de acuerdo a los graves hechos acreditados, no se encuentra relevada de la carga probatoria y dicho lo anterior y en consonancia con la jurisprudencia invocada se encuentra en la necesidad de probar los hechos extintivos, impeditivos o modificativos capaces de justificar el rechazo de la demanda del actor. Destaca que los hechos o presupuestos facticos de la demanda se encuentran suficientemente abonados, y constan en instrumentos públicos

Además, una defensa como la de las demandadas, negando lo ocurrido, adolece de la debida ética empresarial. No se puede lucrar, causando daño, y tergiversando la realidad de lo ocurrido y negando las responsabilidades, menos con el fallecimiento de una persona como consecuencia de tamañas actuaciones y omisiones culposas por parte de ambas demandadas.

Confesión de la demandada Copcisa sobre su responsabilidad y la prueba de las acciones y omisiones culposas con graves negligencias e imprudencias.

Primero, indica que la demandada Copcisa S.A. Agencia en Chile reconoce que se adjudicó el contrato para la “Reposición Puente Duqueco y Accesos, Sector San Antonio de Duqueco – El Guindo, Provincia del Biobío, Región del Biobío”, mediante Resolución N° DV N° 30 de la Dirección de Vialidad, de fecha 13 de mayo de 2020. Indica que para materializar la construcción de estas obras, en especial el Puente Duqueco, Copcisa S.A. Agencia en Chile encargó a Edyce Metalúrgica S.A. el “suministro de vigas metálicas y arriostramientos”, encargándose esta última persona jurídica tanto de la fabricación, así como también del transporte de las piezas metálicas entre su planta ubicada en la comuna de Talcahuano y las obras ubicadas en la comuna de Santa Bárbara “. Lo mismo acontece con Edyce.

Anotado y examinado lo anterior, declara que Copcisa es quien ha dado lugar a esta tragedia, al realizar obras, encargar la fabricación de las vigas o su suministro a la codemandada Edyce, vigas de gran tamaño por cierto, pero ha actuado con negligencia e imprudencia, al no supervisar, ni controlar los protocolos, tanto de seguridad, adecuados y necesarios respecto de la carga y transporte de las mismas vigas al puente en ese entonces en ejecución. Como se dice en lenguaje de vulgo, ahora Copcisa, no se puede lavar las manos, menos con una desgracia como la situación en examen. es más, el propio informe de SIAT de investigación del accidente y testigos, refieren que Copcisa tanto como vialidad visitaban las instalaciones de Edyce en Talcahuano, las que estiman no eran visitas turísticas. Entonces, si Copcisa ha actuado como mandante, Edyce como un contratista o proveedor y ha existido un transportista, que también participa en estos hechos. a todas luces, el mandante, y aun cuando no se estimara mandante de las vigas a Copcisa, existe una vinculación jurídica y fáctica con lo acontecido y es Copcisa, es ésta, quien ha generado una situación de riesgo con su actividad, (reconoce que encargo a Edyce el suministro de las vigas) encargó por lo tanto, la construcción o fabricación de las vigas, eran vigas de gran tamaño, trasladadas con control policial, en grandes camiones, a gran distancia, esto es 178 kilómetros 6 horas, desde Talcahuano a Santa Bárbara, y por lo tanto, mayormente siendo una empresa profesional, internacional, de gran envergadura, debió actuar con diligencia y cuidado, ello, en establecer, coordinar, aplicar procedimientos de aseguramiento de la carga y con ello cristalizando seguridad en el transporte de las vigas y cuidando o tutelando adecuadamente la vida del



Foja: 1

infortunado familiar de los actores. estimamos, dado el tamaño o envergadura de las vigas transportadas, su valor, su destino lejano de traslado desde Talcahuano a Santa Bárbara al puente Duqueco, el peligro de su transporte por carreteras de uso público y masivo, una ruta peligrosa como lo es la ruta Concepcion Cabrero, con mucha curva y pendiente, la necesidad de contar con carabineros para controlar, guiar, proteger el tránsito y a terceros, no puede sostenerse ahora por Copcisa que le fue, o le era ajeno, involucrarse en ese traslado, como se haría, con qué tipo de camiones, con qué tipo de aseguramiento de carga, tiempo y fechas de traslado, etc. etc. , con esa tesis evidencia que no ha actuado con diligencia y cuidado, que ha actuado con imprudencia y negligencia, y ratifica con ello que con sus acciones y omisiones culposas ha contribuido al accidente y al resultado dañoso. Agrega que a la luz de lo expuesto por la propia demandada, en el sentido de ser una empresa internacional, que construye edificios, carreteras, obras de ingeniería, es una profesional de gran experiencia. De esta forma, esa construcción del modelo ideal de conducta, da cuenta, acredita, que ha actuado de manera irresponsable y ahora de mala fe traspassa la culpa a una empresa de transportes que representó a Edyce los riesgos, los peligros a su personal, como se advierte del examen del informe SIAT, ya establecido en la demandada y que reiterara en esta presentación. De la demandada Copcisa, no había alguien, supervisando este traslado, nada se dijo en la contestación de los procedimientos establecidos, determinados de consuno entre Edyce y Copcisa. Razón de aquello, de la inexistencia de procedimientos de aseguramiento de carga, es el hecho o circunstancia de haberse actuado con grave negligencia, con imprudencia, realizando al camión de la víctima una soldadura de mala calidad y con un número inferior de Puntales a los 8 que llevaban los otros dos camiones. Lo ocurrido es *res ipsa loquitur* porque los hechos hablan por sí solos, e incluso uno de los testigos, chofer del tercer camión, vio, y lo declaro ante SIAT, como colapsaban las estructuras y descontrolaban el camión de la víctima, con el volcamiento e ignición acontecidas. Esta insuficiencia de seguridad y aseguramiento de la carga, da cuenta, acredita de manera indubitable e incontrovertible, que no se cumplió con estándares de seguridad, y le parece grave e injustificable que ambas demandadas se presentan o postulan como las campeonas de las super empresas, eso por lo tanto les exigía mayor diligencia y cuidado, y el umbral alcanzado u otorgado con los deficientes puntales del camión, en número, calidad, soldadura, refleja que han incumplido un deber de garante que les correspondía, ello tanto en la máxima de no causar daño a otro, esto es, *alterum non laedere*, o 'No dañar a otro' (Ulpiano: Digesto 1, 1, 10, 1). En ocasiones aparece bajo la forma *neminem laedere*, 'no causar daño a nadie'. Es el segundo de los tres preceptos del derecho (*iuris praecepta sunt haec: honeste vivere, alterum non laedere, suum cuique tribuere*: 'los principios del derecho son estos: vivir honradamente, no hacer daño a otro, dar a cada uno lo suyo'). Regla de alcance general para «dar solución a la finalidad social que el Derecho debe conseguir y cumplir el principio del *alterum non laedere*».

Prosigue señalando que el esgrimir teorías del contrato de transporte en esta etapa de controversia, es improcedente e inaplicable, ha existido culpa, se ha actuado con grave imprudencia y negligencia, y de acuerdo al artículo 2329, norma de atribución de responsabilidad del libelo, esta culpa se presume. aquí las demandadas, ambas, tienen responsabilidad concurrente y por lo tanto reitera que las citas y teorías sobre el contrato de transporte no los relevan de la responsabilidad y aun cuando la empresa de transportes también tuviese responsabilidad, hay que ir al origen o fuente de las cosas, y este origen, en materia de relación de causalidad, aparece estrechamente vinculado a ambas demandadas, Copcisa encargo las vigas a Edyce, siendo esta última, según tesis de Copcisa, quién debía trasladarlas, y lógicamente para ello debía Edyce cargar y asegurar los camiones y el tipo de carga, y dar la autorización de salida. Así, como exigencia de



Foja: 1

conducta, ambas demandadas debieron actuar, pensando con un estándar de personas diligentes, de la manera más segura, y esto en procedimientos determinados previamente, de consuno, ordenados, serios, técnicos. El dominio del hecho de cargar y despachar esos camiones lo tenían Edyce y Copcisa. la empresa de camiones no llevaba ni instalaba ni proporcionaba los puntales y menos los soldaba. Entonces, establecido lo anterior, las citas de ambas demandadas es un lavado de manos, incoherente, improcedente en la especie. además el ingeniero, o técnico más básico, sabe que en materia de pesos de gran envergadura, hay que diluir en la mayor cantidad de bases o estructuras ese peso. Falto poco para que copcisa y edyce aseguraran con un corchete la carga. Se está hablando de vigas de gran tonelaje, más de 50 metros. Además rige en nuestra legislación, doctrina y jurisprudencia, el principio de la voluntariedad de la acción, y por ende es el actor, el demandante, quien determina contra quien dirige su demanda, la cual reposa y se estructura en la presente situación, y se abona, con hechos graves, ya latamente trascritos y con basamento en las actuaciones y omisiones culposas de ambas demandadas. en abono de lo anterior la siguiente cita : *“porque cuando un resultado tiene más de una causa, cada causa lo es de todo el daño, no pudiendo pretenderse la reducción o inexistencia de la responsabilidad por el hecho o pretexto de existir otras causas”* (Arturo Alessandri r., ob. cit., N°157)”.

Señala que el contrato de transporte y la cita de normativa mencionada por las demandadas, no es atingente, es sólo una tesis carente de seriedad y de ética empresarial para desoír su responsabilidad pretendida y concurrente. Ambas demandadas quienes debieron preocuparse del tipo de camiones y del tipo de medidas de seguridad, en cuanto aseguramiento de la carga. Reitera que tal responsabilidad está en las declaraciones de los demás chóferes y encargados de la empresa de transporte, contenido en el informe SIAT, cuya transcripción no se va a volver a repetir, por estar ya contenido en el considerando séptimo.

Así, a partir de la transcripción del informe del SIAT, le parece que la relación de causalidad es clara, entre las acciones y omisiones culposas de ambas demandadas y el accidente y el daño causado. De haber actuado estas empresas demandadas con la adecuada coordinación, con procedimientos seguros, adecuados, estándares, con la debida coordinación, supervisión, supervigilancia, con prudencia, con diligencia y cuidado, el accidente no se verifica. La investigación de SIAT, con sus graves testimonios da cuenta que el encargado de la empresa de transportes y los demás choferes, advirtieron el estado de inseguridad por la ausencia o deficitario número y estructura de los puntales

Le parece que la culpa es clara e incontrovertible. A este respecto cabe considerar lo postulado por Corte Suprema a la hora de aplicar la presunción de responsabilidad por hecho propio contenida en el artículo 2329 del Código de Bello: *“Nuestro código Civil contempla en lo que respecta a la responsabilidad extracontractual, la responsabilidad subjetiva o a base de culpa, por los inconvenientes que se fueron presentando en diversos accidentes sufridos por trabajadores en actividades complejas y peligrosas que quedaban sin indemnizaciones por falta de prueba o lo difícil de ella, se fue adentrando en la jurisprudencia y en la doctrina el concepto de responsabilidad por el riesgo creado u objetiva, estableciéndose por el legislador diversos correctivos o presunciones de culpabilidad, a fin de facilitar la prueba de la culpa que pesa sobre la víctima, presumiéndose su existencia, y requiriéndose en ciertos casos por parte de la víctima que ha sufrido el daño, sólo probar los hechos de los cuales la ley deduce culpa, y establecidos éstos, se presumirá la culpabilidad de la persona civilmente responsable y será quién deberá probar, para exonerarse, que no hubo culpa”* (C. Suprema, sentencia casación 07 de mayo del 2022, considerando 7°, rol 1187- 2002).



Foja: 1

Respecto del grado de diligencia y cuidado al formar ese modelo ideal de conducta, señala que hay doctrina relevante sobre un mayor el nivel de diligencia y cuidado a exigir al momento de formar ese estándar de conducta para contrastar con lo obrado. En este derrotero se ha dicho: *“64.- Actividades de expertos. En principio, los deberes de cuidado son indiferentes a la calidad profesional del demandado, porque el estándar de conducta asume un medio entre el sujeto inepto y el extraordinariamente calificado. Sin embargo, son mayores las expectativas de prudencia que se tienen respecto de actividades que requieren de una organización industrial especializada. [...] La regla de negligencia es suficientemente flexible para hacerse cargo de las circunstancias objetivas en que el demandado realiza su actividad (supra N° 44). Esa mirada en concreto de las circunstancias provoca inevitablemente que las expectativas del público acerca del cuidado sean mayores en actividades sujetas a especiales requerimientos profesionales (supra N° 47 c). Es el caso, por ejemplo, de productos de uso o consumo masivo, de servicios de utilidad pública o de medios de transporte colectivo, cuya especial competencia damos por supuesta. En circunstancias que los deberes de cuidado están determinados por las expectativas normativas, relativas precisamente a los deberes de cuidado que requiere cada tipo de actividad, el grado de profesionalismo asociado a su ejecución es también relevante en la determinación del cuidado exigible”*.

Respecto de la presunción de culpa del artículo 2329, cita la siguiente doctrina jurisprudencial: *“Una interpretación adecuada del artículo 2329 del Código Civil debe llevar a la conclusión de que contiene una presunción de responsabilidad con relación a las actividades peligrosas respecto al que las desarrolla, como muy bien lo señala Carlos Ducci Claro en su libro de responsabilidad civil (Editorial Jurídica de Chile, página 100)”, agregando posteriormente en su considerando noveno que “La jurisprudencia de nuestros tribunales ha sido reiterativa en cuanto a establecer una verdadera presunción de responsabilidad en el desarrollo de actividades peligrosas, concordando con la opinión de los tratadistas, como es el caso del profesor Ducci, y por ello el artículo 2329 es aplicable cada vez que una persona sufre un daño que constituye la razonable consecuencia de haberse dejado de cumplir un deber (como en el caso en estudio) y que tal omisión es susceptible de perjudicar a terceros. En consecuencia, la presunción se aplicará con relación a los daños producidos por las actividades peligrosas porque esos daños pueden imputarse a negligencia del que las ejerce”* (C. Concepción, 10 de agosto del 2000. F.D.M. N°481. Considerando séptimo). A su turno la Corte de Apelaciones de Santiago en su considerando noveno: *“no hay duda que la empresa desarrolla una actividad riesgosa que genera una responsabilidad más estricta e impone a quien la ejerce, sea de manera directa o por la mediación de un tercero, un mayor grado de diligencia o cuidado, que obliga a adoptar las precauciones previstas en las leyes y los reglamentos, como también las que la prudencia aconseja. Del tenor del artículo 2329 del Código Civil se desprende que las circunstancias en que se producen ciertos daños revelan por sí mismas la existencia de algún grado de culpa o negligencia de parte del agente, lo que explica que se establezcan ciertas presunciones de responsabilidad, que invierten el peso de la prueba, como cuando el daño deriva de haberse infringido el deber de adoptar las medidas de vigilancia tendientes a prevenir el daño.”* (C. Apelaciones de Santiago. 31 de mayo 2006. Considerando noveno).

Reitera que le parece relevante la responsabilidad concurrente respecto de la demandada COPCISA lo es su argumentación entregada en página 8 de la contestación cuando señala: *” Como se explicó con anterioridad, Copcisa S.A. Agencia en Chile no encargó ni ejecutó el transporte, no compitiéndole responsabilidad alguna en la carga, estiba, disposición y/o sujeción de las vigas en el camión por el cual se dispuso su*



Foja: 1

transporte, y evidentemente, menos en la sujeción de la misma, motivo por el cual carece de toda legitimación pasiva a efectos de ser demandada por una supuesta responsabilidad civil derivada de los hechos materia de estos autos. En efecto, Copcisa S.A. Agencia en Chile solo puede revestir la calidad de consignatario en los términos del Código de Comercio, sin que haya llegado la carga a su destino”. Le parece que con tal cita, la demandada Copcisa se ha desentendido en la etapa pretérita, de toda diligencia, cuidado, y no ha actuado con el estándar de una persona jurídica diligente, prudente, cuidadosa.

La relación contractual entre las demandadas es la base de los hechos acontecidos y de su responsabilidad en el daño causado.

Es de la opinión que no existe controversia sobre la participación de ambas demandados en los aciagos y tristes hechos porque Copcisa encargó a Edyce la fabricación de vigas y debió velar por la calidad técnica de éstas, su entrega oportuna, pero también debió controlar, supervisar, como se hacía ese despacho. Es decir ambas tenían una relación y dominio del hecho claro y elocuente.

Señala que la doctrina jurisprudencial no releva al mandante o al agente que genera una situación jurídica de la responsabilidad. Al efecto cita a don Hernán Corral Talciani, quién en su libro de “Lecciones de responsabilidad civil extracontractual, colección tratados y manuales”, expresa: “a.- Recientemente se ha fallado, acogiendo la doctrina aquí sostenida, que “la atribución de responsabilidad (del principal) se basa en el deber de vigilancia o en el deber de correcta selección que tienen ciertas personas respecto de otras. Por lo tanto, no sólo se responde por la culpa ajena, sino también por la propia que consiste en la falta de esos deberes (culpa in vigilando o in eligendo), que permite el desplazamiento de la culpa desde el agente directo al tercero...ambos son responsables, el dependiente por su culpa directa y el principal por haber posibilitado dentro de la esfera de sus atribuciones que por intermedio de un agente suyo se cause un daño a la víctima. En consecuencia, el deber de vigilancia o de selección que justifica el desplazamiento se presume, aplicándose tal presunción a toda persona que por cualquier razón tiene un deber de ciudad o vigilar los actos de otra”(C. Sup., 15 de noviembre de 2010, Rol N° 6109-2008, LP CL/JUR/9526/2010. [...]) b.-Así lo ha sostenido una sentencia de la Corte de Concepción: “Habiéndose justificado la culpa del dependiente o subordinado, surge la presunción legal de responsabilidad de la empresa..., a cuyo cargo estaba el autor del daño, la que comprende también la relación causal entre la culpa y el daño cometido, ya que 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 conductual ha sido una de las causas que han originado el resultado dañoso que motiva la demanda indemnizatoria”. (C. Concepción, 23 de abril de 1985, RDJ,t. LXXXIII, sec.1ª, p.96)”. También cita doctrina: “De esta forma, “omisión” se convierte en un término alternativo de negligencia, un sinónimo, o mejor, una expresión sintética de las faltas que caracterizan el comportamiento “negligente”. En efecto, negligencia no es más que “ausencia de diligencia”; la “imprudencia” es entendida como “ausencia de cautelas”; “impericia”, como “ausencia de la competencia profesional” o como “ausencia de atención”; la misma inobservancia de leyes, reglamentos y regímenes (que identifica la clásica noción de culpa) se puede interpretar como la falta (es decir, la “omisión”), de observancia de un comportamiento requerido por la ley. En todas estas hipótesis el haber realizado un acto o ejercido una actividad sin adoptar todas las cautelas y las medidas adecuadas, dictadas por la ley o por “normas” de experiencia, para prevenir los efectos dañosos de aquel acto o aquella actividad, configura los extremos comúnmente identificados para definir aquel comportamiento como culposo o negligente, y relevante a los fines de la precisión de los presupuestos del acto ilícito ex art. 2043 cód.civ.it. Sin embargo, si se



Foja: 1

acoge una noción tan amplia de omisión, se debería concluir que en todos aquellos casos en donde exista un comportamiento culposos, se verifica una omisión; de modo tal que las hipótesis de culpa comisiva y culpa omisiva llegarían a coincidir perfectamente". Además, cita la "Responsabilidad civil, parte general, instituto legales" de Guida Alpa (Italia): *"El nexo de causalidad (a) Premisa Entre los elementos del acto ilícito se incluye el nexo (o relación) de causalidad (nexo causal o etiológico). La imputación del daño es una cuestión normativa, en el sentido de que el juicio de responsabilidad resulta en la asignación del deber de resarcimiento o al sujeto que, con su comportamiento, provocó el daño, o al sujeto que, por la especial situación jurídica en la que se encuentra, se considera adecuado asignarle el daño (como es el caso del vigilante, el preceptor, el padre, el propietario, el custodio, aquel que ejerce actividades peligrosas, etc.), o al sujeto que habiendo participado en la creación de las condiciones para que el daño se verifique, tiene la capacidad económica de soportarlo (productor, assembler, etc.)"*.

No concurrencia del hecho del conductor en la tragedia en análisis.

En este asunto, reitera y da por reproducido los informes contenidos en el SIAT, respecto que los puntales cedieron, y ello descontroló el camión, en una zona de la carreta Concepción Cabrero, con curva y pendiente a la derecha. A ello se debe adicionar que el móvil iba en convoy, caravana, patrullado y escoltado por radio patrullas de Carabineros, y la víctima en ese convoy era el camión 2 o el camión del medio. Por lo tanto nunca fue a exceso de velocidad, ello significaría o se traduciría que Carabineros permitió o acepto que el camión de la víctima no respetara la preceptiva de tránsito, lo que no concurre en la especie. Así también a mayor velocidad que el camión 1 del convoy, lo habría colisionado y por velocidad, no por pérdida de control por ceder los Puntales. Lo que ocurre es que el camión, al ceder las estructuras de sujeción de la carga, hacen perder el control del camión, hacen imposible su frenado por la desestabilización del móvil, considerando una viga de más de 50 metros y de gran tonelaje, más que el peso del camión o Tara. Esa es la situación ocurrida, pero no el análisis, parcial, interesado y poco lógico realizado por las demandadas. Además de no ceder las estructuras de aseguramiento o puntales, que es reconocido por ambas demandadas y establecido como causa basal del accidente no ocurre o no se verifica. La relación de causalidad por lo tanto está ligada a las acciones y omisiones culposas de ambas demandadas e Informe SIAT así lo consagra. Al efecto cita el informe en la siguiente parte: *"Causa basal del accidente en el tránsito investigado: "la entidad encargada de asegurar y estibar la carga y la entidad encargada de transportar y autorizar su salida, exponen permanentemente al riesgo de accidente al conductor del móvil y móvil (a), el cual al entrar al desarrollo de una curva descendente hacia la derecha, su carga pierde la sujeción y a su vez el control y maniobrabilidad del móvil, desviando su desplazamiento hacia la izquierda, chocando con una barrera de contención y rejilla con bases metálicas, para luego volcar y finalmente chocar con una barrera de contención"*.

No concurrencia del hecho de un tercero.

Respecto a la concurrencia del hecho de un tercero alegado, su parte se remite a lo anteriormente escrito, en especial que la empresa de Transportes no sólo ni instaló ni determino, el número de Puntales. Por el contrario el hijo del dueño de la empresa reclamo de esta situación de diferencia entre el camión de la víctima y los otros dos camiones del convoy, dígame número 1 y 3. El dominio del hecho, lo tenían Edyce y Copcisa: Ellos cargaban, aseguraban la carga y autorizan el despacho de las Vigas y/o salida de cada camión, y del convoy el día de los aciagos hechos.



Foja: 1

Concurrencia de plenitud de elementos de la responsabilidad reclamada.

Esto se advierte por la claridad de lo ocurrido y la abrumadora prueba de los hechos por Informe SIAT. Además lo acontecido pugna con el principio de la Normalidad de Las Cosas. Y por lo tanto el peso de la prueba es de las demandadas. La relación de causalidad es concurrente y las acciones y omisiones culposas de ambos demandados se presenta, dando con ello cristalización a los hechos complejos, donde ambos demandados con sus conductas, acciones y omisiones culposas contribuyen al hecho ilícito y dañoso en examen.

Ausencia de caso fortuito o fuerza mayor.

Al efecto cita la concepto de caso fortuito o fuerza mayor del artículo 45 del Código Civil, para señalar que la previsibilidad es claramente concurrente, si se advertía por los demás choferes e hijo del dueño de la empresa de Transportes a Edyce, a quién le preocupaba la seguridad de la carga, equipos y personal humano por la situación desmejorada del camión de la víctima respecto del número de puntales, no hay caso fortuito. Bastaba actuar con diligencia, cuidado y poner o instalar al camión siniestrado el número de Puntales y debidamente asegurados y soldados, homologando la situación o estado de los otros camiones del convoy, esto es los números 1 y 3. Mayormente, inconcurrente es el caso fortuito tratándose de Edyce una gran maestranza y empresa y que poseía, más material para los otros puntales, o en su defecto no existían dado lo señalado por el testigo ante SIAT que usaban y aplicaban aquello con lo que contaban.

Para sostener que no hay caso fortuito ni fuerza mayor, cita jurisprudencia de la Corte Suprema: *“Trigésimo Quinto: Que dicha eximente de responsabilidad ha sido definida en el artículo 45 del Código Civil como: “El imprevisto a que no es posible resistir”. En lo que concierne a los antecedentes que lo configuran, la naturaleza imprevista se verifica cuando no resulta posible vislumbrar la existencia del daño con anterioridad a su ocurrencia y haberse adoptado todas las precauciones para que el daño no se produzca y aun así, ha sido imposible para el agente contrarrestarlo. En cuanto a la previsibilidad, ha señalado la doctrina que ella “permite distinguir la acción culpable del caso fortuito, es decir, del hecho cuyas consecuencias dañosas son imprevisibles y que es imposible de resistir (artículo 45); el caso fortuito alude a las circunstancias que no pudieron ser objeto de deliberación al momento de actuar” (Enrique Barros Bourie. Tratado de Responsabilidad Extracontractual. Editorial Jurídica de Chile. Año 2013, página 90). La irresistibilidad, por su parte, se refiere a la conducta del agente frente a un suceso en vías de ocurrir, inminente, o ya ocurrido, y consiste en defensas que se oponen al hecho imprevisto tendientes a evitar sus efectos dañosos. Es la previsibilidad de un suceso lo que obliga a una persona a adoptar las medidas de diligencia y cuidado tendientes a evitarlo. Si el hecho dañoso igual ocurre, no obstante las medidas adoptadas, este suceso permite ser calificado de imprevisto. Sin embargo, para atribuir a tal acontecimiento que originó daños a un tercero, el carácter de irresistible, es necesario que las medidas de defensa que efectivamente se implementaron para que no ocurrieran o minimizaran sus consecuencias, que permitan otorgarles entidad y pertinencia, pero lo más relevante es que ellas – ante los hechos ocurridos con anterioridad – sean eficientes, eficaces y efectivas para evitar el evento dañoso y sus consecuencias. En otras palabras, no basta con disponer determinadas medidas que impidan que se origine un daño, ellas deben ser útiles, idóneas y efectivas para evitarlo. De lo anterior puede desprenderse que el análisis de la irresistibilidad es posterior a la imprevisibilidad y luego de haber efectuado dicha calificación, la que debe concurrir igualmente para calificar el hecho de caso fortuito”.* (C. Suprema. Casación Rol N° 22.185-2016, sentencia de fecha 17 de Mayo de 2017).



Foja: 1

Así, como lo ha venido reiterando, la ausencia de justificación a instalar un número de Puntales, inferior en un 50% al camión de la víctima da cuenta que no es concurrente esta eximente, y menos cuando era representada por el hijo del dueño de la empresa de Transportes y están hasta los mensajes de WhatsApp que abonan esta situación y contenidos en Informe SIAT. Además el chofer del tercer camión vio como cedían los puntales.

El daño es concurrente, el que será acreditado.

El daño moral propio de la víctima es claro, y ello se abona con el accidente, grave traumatismo y quemaduras del cónyuge y padre de los actores y las fotografías del Informe SIAT del daño y estado final del camión. Pretender, sostener que la víctima fatal no ha sufrido, ya no es una defensa, es poco serio y carente de verdad y de humanismo.

Procedencia de reajustes, intereses y costas.

Rige el principio de reparación integral del daño. No hay motivo o justificación para lo ocurrido, por lo tanto de no haberse verificado tamañas conductas culposas de las demandadas no se verifica el accidente y el daño producido y este debe ser reparado desde el momento mismo del daño. De lo contrario se liberaría al responsable de reparar íntegramente los perjuicios.

No concurre atenuante de responsabilidad del artículo 2330 del Código Civil.

No procede aplicar el artículo 2330 del Código Civil porque la conducta de la víctima no ha contribuido al hecho dañoso, servía como chofer, condujo el camión asignado, y además con la carga y aseguramiento brindado y con el número de puntales, insuficientes y mal soldados, donde él no tenía ninguna participación o responsabilidad. Aquí era Edyce a Copcisa, quienes tenían la contratación de sus vigas, términos de fabricación, traslado, entrega y aseguramiento de la carga. Esta tesis de aplicar a la víctima es injusta, ausente de seriedad y no respeta la dinámica de los hechos y del accidente y así deberá ser rechazada.

UNDÉCIMO: Que Edyce Metalúrgica S.A., al evacuar su escrito de dúplica, reitera que con el mérito de la contestación de la demanda solicita que se rechace la demanda en todas sus partes. Así, reitera y ratifica todos y cada uno de los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho planteados al momento de contestar la demanda, así como también, reiteramos que negamos y controvertimos todo lo señalado por los demandantes en su demanda, salvo aquello que se reconozca expresamente.

La réplica confirma lo sostenido por Edyce, en cuanto a que los demandantes reconocen el hecho de un tercero.

Respecto del capítulo de la réplica “No concurrencia del hecho de un tercero” sobre que no concurriría responsabilidad de un tercero porque la empresa de transportes no instaló ni determinó el número de puntales, y que el hijo del dueño de la empresa habría advertido esta situación. Al respecto, indica que su representada no ha desconocido que era su personal el que instalaba y determinaba el número de puntales, como bien se indicó en la contestación, el problema estuvo en que la falla en virtud de la cual cedieron los puntales vino del semirremolque mismo, por lo tanto, quien era responsable de esto era la empresa de transportes.

Agrega que no obsta en nada la información sobre que el hijo de esta empresa haya advertido tal situación a su representada porque era el mal estado de los equipos



Foja: 1

que prestaban servicios, y es que conforme a la actividad y servicio que prestaba era su obligación que el equipo que seleccionaba para realizar la actividad de transporte este en perfectas condiciones y sea el adecuado para el tipo de transporte, por otro lado, fue él mismo quien no obstante lo anterior decidió seguir con el transporte y es que si tenía información como del mal estado del semirremolque y que no iba a aguantar la soldadura, no solo debió haberlo indicado a su representada sino que además sabiendo toda esta información decidió que igualmente el señor Faúndez iniciara ese transporte, y es que la pregunta de autos será si de haberse instalado otro gancho no habría cedido la base del semirremolque que era la inapropiada.

A mayor abundamiento, en la misma réplica se reconoce el hecho de un tercero o al menos no se descarta, en los siguientes términos: *“Así las cosas Copcisa ha actuado como mandante, Edyce como un contratista o proveedor y ha existido un transportista, que también participa en estos hechos [...] “y aun cuando la empresa de transportes también tuviese responsabilidad, hay que ir al origen o fuente de las cosas”* (páginas 5 y 7 del escrito de réplica). Cita también la página 9 del escrito de réplica: *“Causa basal del accidente en el tránsito investigado: La entidad encargada de asegurar y estibar la carga y la entidad encargada de transportar y autorizar su salida, exponen permanentemente al riesgo de accidente al conductor del móvil [...] Aquí era EDYCE y COPCISA quienes tenían la contratación de sus Vigas, términos de fabricación, traslado, entrega y aseguramiento de la carga.”*.

Conforme a lo expuesto, y a las alegaciones de la réplica respecto al análisis del contrato de transporte que ambas demandas realizamos en cada contestación, a propósito de que la responsabilidad del traslado era de la empresa de transporte, estas no son teorías improcedentes e inaplicables, como malamente se acusa, estas tratan de la ley aplicable al caso concreto, del régimen jurídico aplicable para relaciones comerciales de esta naturaleza, por lo tanto, lo que es improcedente es que los demandantes decidan arbitrariamente considerar que la empresa de transportes no tuvo responsabilidad alguna, más aún si se está con un accidente que fue calificado del trabajo, en el cual lamentablemente falleció el señor Faúndez mientras prestaba servicios para su empleador.

Inconsistencia y vaguedad en la réplica respecto a lo tratado en cuanto a la negación de hechos de las demandadas.

Señala que en la réplica la parte demandante niega la carga probatoria, sin embargo va a ser ciertas precisiones.

La primera precisión es que, respecto a la confusa redacción de la réplica, en la que inicia señalando que se referirá a decisiones de la Corte para terminar citando doctrina, conlleva a que no se entiendan las ideas que tal escrito esgrime con marcada vaguedad. Otra confusión, es que finalmente la réplica concluye lo mismo que esta parte ya alegó, en cuanto a que es carga del demandante probar sus alegaciones, e indica la réplica que si el actor pretende introducir un cambio hasta que demuestre lo contrario el demandado conservará su situación. En ese sentido, el fallo que cita justamente indica que se le exigió al demandante justificar el monto de los perjuicios reclamados, y que si bien ambas partes rindieron prueba de esto, la del demandado fue insuficiente más no porque el demandante haya estado eximido de la misma, sino porque conforme estamos ante un sistema de prueba legal tasada en el que la ley actúa positivamente, indicando al Juez cuándo debe dar por probado un hecho, reuniendo ciertos requisitos; o negativamente, cuando no se cumplan, llegando así a preferir la prueba del demandante



Foja: 1

no porque el haya estado exento de probar, sino por la actividad sentenciadora realizada.

La segunda precisión, es que, de la simple lectura de las contestaciones, no se entiende porque acusa a ambos demandados de “negar los ocurrido”, si tal y como se indica en la contestación de Edyce, se hace una descripción detallada de los hechos ocurridos el 18 de abril de 2021, más no se niega el accidente ni el lamentable fallecimiento del señor Faúndez.

Su representada no ha realizado ninguna confesión en los términos que intenta atribuir.

Respecto a la declaración de la réplica sobre que Copcisa Agencia en Chile S.A. habría hecho una confesión de su responsabilidad y omisiones culposas con graves negligencias e imprudencias, y es que en los párrafos transcritos no se logra evidenciar nada de lo anterior, por lo que malamente se puede indicar que a Edyce le acontecería lo mismo. En efecto, no hay absolutamente línea alguna en las contestaciones de las demandadas que puedan vislumbrar la confesión que se alega en la réplica.

De las omisiones de los demandantes en relación con la alegación sostenida en la contestación, relativa a la inexistencia de perjuicios a que los montos demandados son excesivos y por lo mismo, reconocida por los demandantes.

Resulta importante destacar que los demandantes no justifican en nada los exacerbados montos demandados. Para ilustrar a su señoría, solo se limitan a indicar lo siguiente en la página 4 del escrito réplica: “8.- *El daño es concurrente y se acreditará también en estrados con la prueba pertinente y los montos reclamados también cobran su tesis del libelo pretensor en armonía con otros fallos de la magistratura y que se han dado en Rol y procesos. [...] El daño moral propio de la víctima es claro, y ello se abona con el accidente, grave traumatismo y quemaduras del cónyuge y padre de los actores y las fotografías del Informe SIAT del daño y estado final del camión. Pretender, sostener que la víctima fatal no ha sufrido, ya no es una defensa, es poco serio y carente de verdad y de humanismo*”. En esos términos, los demandantes evitan desvirtuar y hacerse cargo de nuestras fundadas y detalladas alegaciones para desestimar el daño moral alegado, es precisamente en el capítulo de la contestación de Edyce denominado “IV. *Inexistencia de los perjuicios que se reclaman*”, en que dieron cuenta de un detallado análisis de procedencia y montos de los daños o perjuicios demandados por los actores, contravirtiéndolos y analizando su improcedencia a la luz de la doctrina y jurisprudencia más reciente de nuestros tribunales superiores, quienes concluyen la necesidad de probarlos en toda su extensión y magnitud.

Reitera lo desarrollado en su contestación, en que lo cobra especial relevancia, que en nuestro sistema jurídico, es el juez quien al momento de fijar prudencialmente el daño moral y no tiene facultades absolutas para ello, y la doctrina y jurisprudencia han elaborado criterios para fijar indemnizaciones por daño moral a víctimas y a víctimas por repercusión, en casos de muerte. En estas condiciones, se puede ver que para determinar el quantum de indemnización al que hicieron referencia a lo dicho por los propios tribunales superiores sobre la necesidad de recurrir a los baremos estadísticos reconocidos con el fin de uniformar decisiones para situaciones similares, y teniendo siempre presente que se debe evitar una indemnización punitiva, configurándose como fuente de enriquecimiento sin causa para quienes la reciban.

Por tales motivos, no entiende las alegaciones de la parte demandante sobre que su análisis de procedencia del daño moral carece de verdad y humanismo, en circunstancias



Foja: 1

que es justamente lo contrario y son los demandantes quienes caen en tal omisión argumental, sin justificar sus elevadas pretensiones indemnizatorias ni la procedencia de estas.

DUODÉCIMO: Que Copcisa S.A. Agencia en Chile, evacuó su escrito de duplica reiterando las defensas, alegaciones y excepciones expresadas en su escrito de contestación, solicitando el rechazo de la demanda.

Señala que como ha sido la tónica, su contraparte se limita a reproducir largos pasajes de piezas de informes y/o investigaciones que no se encuentran agregadas al presente proceso. Sin embargo, llama la atención que ninguna de estas citas se refiere o realiza imputación alguna respecto de Copcisa S.A. Agencia en Chile, radicando por el contrario tales citas la responsabilidad y/o causalidad de lo ocurrido en el conductor y/o la empresa de transporte responsable de la carga y/o en el cargador y fabricante de las vigas.

Por otro lado, le parece curioso e insostenible jurídicamente que la parte demandante pretenda en base a meras afirmaciones retóricas, señalar que no resultan aplicables las disposiciones del artículo 166 del Código de Comercio, relativo al transporte terrestre de mercancías, pues precisamente los hechos que sirven de fundamento a su acción, ocurren en marco de ejecución de tal contrato, acordado entre Edyce metalúrgica s. a. (cargador) y la empresa de transporte Fierro Sur SpA (transportador) y antes de la entrega de la carga en el lugar de destino. Indica que en su contestación, cito múltiples disposiciones del contrato de transporte que establecen claramente las responsabilidades en lo concerniente a la estiba y transporte respecto del cargador y transportador, ninguna de las cuales, se hace oponible al destinatario o consignatario de la carga, cuestión que libera completamente de responsabilidad a su representada.

Por otra parte, Edyce (cargador) y la empresa de transporte Fierro Sur SpA (transportador), eran precisamente especialistas en la carga materia de autos, esto es, vigas de acero de gran magnitud, el primero como fabricante, proveedor y vendedor y, la segunda, como empresa de transporte especializada en carga sobredimensionada de esta naturaleza. Así las cosas, más allá de las normas del contrato de transporte que son suficientes para rechazar la demanda a nuestro respecto, resulta evidente que no puede haber responsabilidad alguna respecto de su representada, respecto de una carga cuya entrega y tradición debía ser realizada en la obra, produciéndose los hechos mientras permanecía bajo el control de las empresas antes referidas y no de su parte.

Por lo demás, niega las supuestas “*confesiones*” que tergiversa y artificiosamente acomoda la contraria, las afirmaciones, alegaciones y defensas de esta parte son claras en orden a su falta absoluta de responsabilidad y vinculación causal con los hechos.”

Hecho de la víctima.

En relación a esta alegación, señala que su contraparte en el escrito de réplica omite hacerse cargo y controvertir esta evidente eximente de responsabilidad, pues resulta evidente que la causal basal del resultado dañoso es la conducta de la propia víctima. En efecto, según se indicó, las conclusiones contenidas en el Informe Técnico Pericial N° 30-A-2021 de la SIAT de Carabineros de Chile, citado de contrario y que forma parte de la demanda, sobre este punto fueron las siguientes: “*El participante, conducía el móvil traccionando el móvil (A) por la segunda pista de circulación de la calzada Oriente Nor Oriente de la Ruta 146 en dirección hacia el Sur Sur Oriente, a una velocidad calculada técnicamente como no inferior a los 111,6 km/hr.*”.



Foja: 1

Le parece que lo anterior, es suficiente para rechazar la demanda en contra de su representada, pues resulta evidente la concurrencia de la eximente de responsabilidad.

Falta de fundamento de la imputación de “acciones y omisiones culposas con graves negligencias e imprudencias” en contra de las demandadas.

En este punto, rechaza las afirmaciones e imputaciones vertidas por la parte contraria, siendo de su carga probar las supuestas acciones u omisiones y graves negligencias e imprudencias de su representada, además de la relación causal, todo lo cual, por supuesto, negamos y controvertimos expresamente, reiterando la solicitud de rechazo de la demanda con expresa condena en costas.

Sin perjuicio de lo anterior, le llama la atención lo liviano del escrito de réplica, en lo que concierne a su representada, pues ante la evidente ausencia de una acción u omisión culpable y relación con lo ocurrido, sostiene forzosamente que Copcisa S.A. Agencia en Chile, sería responsable única y supuestamente por lo siguiente: *“realizar obras, encargar la fabricación (sic) de las vigas o su suministro, como dice ella, a la codemandada edyce, vigas de gran tamaño por cierto, pero ha actuado con negligencia e imprudencia, al no supervisar, ni controlar los protocolos, tanto de seguridad, adecuados y necesarios respecto de la carga y transporte de las mismas vigas al puente en ese entonces en ejecución”*

A su parecer, conjuntamente con negar lo planteado, reitera que las obligaciones de la correcta estiba y transporte recaían sobre Edyce Metalúrgica S.A. (cargador) y la Empresa de Transporte Fierro Sur SpA (transportador) - y el propio conductor -, respecto de una carga que debía ser entregada en la obra y se siniestra en tránsito. Por otra parte, según se indicó, las anteriores empresas son especialistas en la fabricación y transporte de estas especiales vigas, con lo cual, más allá que no era obligación de su parte, no es posible exigirle supervigilar y controlar a empresas especialistas en una carga de esta naturaleza.

Por otra parte, es el Informe Técnico Pericial N° 30-A-2021 de la SIAT de Carabineros de Chile, citado de contrario, el que descarta alguna supuesta acción u omisión de Copcisa S.A. Agencia en Chile porque señala: *“La entidad encargada de asegurar y estibar la carga y la entidad encargada de transportar y autorizar su salida, exponen permanentemente al riesgo de accidente al conductor del móvil y móvil (A), el cual al entrar al desarrollo de una curva descendente hacia la derecha, su carga pierde la sujeción y a su vez el control y maniobrabilidad del móvil, desviando su desplazamiento hacia la izquierda, chocando con una barrera de contención y rejilla con bases metálicas, para luego volcar y finalmente chocar con una barrera de contención”*.

Así las cosas, al no haber sido Copcisa S.A. Agencia en Chile la encargada de asegurar, estibar y transportar la carga, conforme se explicó, no concurre a su respecto ninguna supuestas “acciones, omisiones y graves negligencias e imprudencias” y menos relación causal con el lamentable fallecimiento, debiendo rechazarse la demanda con expresa condena en costas.

DÉCIMO TERCERO: Que habiéndose acogido las reposiciones en contra de la resolución que recibe la causa a prueba, se fijaron como hechos sustanciales pertinentes y controvertidos, los siguientes: *“1. Acción u omisión culpable o dolosa que da origen a la responsabilidad de las demandadas; 2. Existencia de los perjuicios demandados. En la afirmativa, naturaleza y monto de los mismos; 3. Relación de causalidad entre los perjuicios alegados y el hecho ilícito; 4. Existencia del hecho que configuraría el hecho ilícito señalado en la demanda, y en su caso, circunstancias del mismo; 5. Efectividad de*



Foja: 1

los hechos que sirven de fundamento a la demanda. Circunstancias y antecedentes; 6. Efectividad que la demandada Copcisa S.A. Agencia en Chile tiene legitimación pasiva. Hechos, circunstancias y antecedentes; 7. “Efectividad que concurre la eximente del hecho del conductor. Hechos, circunstancias y antecedentes; 8. Efectividad que concurre la eximente del hecho del tercero, empresa responsable del transporte. Hechos, circunstancias y antecedentes; 9. Efectividad que concurre la excepción de caso fortuito en lo que respecta a Copcisa S.A. Agencia en Chile. Hechos y circunstancias que lo configurarían”.

DÉCIMO CUARTO: Que la demandante principal rindió la siguiente prueba instrumental: 1) Certificado de defunción de la víctima, don Sinforiano Segundo Faúndez Cerda; 2) Certificado de matrimonio de don Sinforiano Segundo Faúndez Cerda y doña Jacqueline Meris Sánchez Sandoval; 3) Certificado de nacimiento de Cristóbal Alejandro Faúndez Sánchez; 4) Certificado de nacimiento de Fernanda Victoria Faúndez Sánchez; 5) Captura de whatsapp de conversación a la cuenta “Chefo Rocco”, en que el emisor señala que el camión BTCD está asegurado sólo por un puntal; 6) Escritura pública de personaría de Edyce Metalúrgica S.A.; 7) Copia Resolución de Posesión Efectiva número inscripción 73134 del año 2021, que declara quiénes son los herederos de don Sinforiano; 8) Resolución de fecha 01 de junio del 2022 del Juzgado de Garantía de Yumbel que, declara admisible la querella, interpuesta por los demandantes de autos, por el sensible fallecimiento de don Sinforiano, RIT 149-2022 RUC 2200180289-9; 9) Copia de la querella; 10) Resolución del Juzgado de Yumbel de fecha 08 de junio del 2022, que ordena agrupar las investigaciones por cuasidelitos de homicidio por el rol único 2210026215-4; 11) Parte Policial N°29 de Carabineros de Chile, Retén de Tomeco, recepcionado por el Ministerio Público con fecha 19 de abril del 2021, declaración adjunta voluntaria de los testigos Carlos Enrique Romero Ramírez, Rafael Andrés Monsalve Tamarin, autorizaciones de circulación con sobrepeso, acta levantamiento de fallecidos, formulario levantamiento información en terreno; 12) Requerimiento de información del Ministerio Público de la Fiscalía local de Yumbel, con fecha 04 de Mayo del 2021, correo del seguro, oficio de la subcomisaría del Bio Bio, indicando que la emisión del informe SIAT, está pendiente; 13) Informe de Autopsia N°VIII-LAN-112-2021, se concluye como causa de muerte traumatismo cráneo encefálico complicado; 14) Informe del SIAT N°30-A-2021, anexos y fotografías, destaca informe del asesor físico matemático y respuesta negativa de la Armada; 15) Informe de Laboratorio N°08-CCP-TOX-790-21 y N°08-CCP-TOX-802-21, resultados negativos y alcoholemia 0; 16) Oficio de ASMAR Talcahuano, informando que no tiene los conocimientos técnicos necesarios para informar sobre las causas del accidente en relación a la forma de las soldaduras y los ángulos del mismo remolque.

DÉCIMO QUINTO: Que en audiencia de percepción documental de fecha 11 de abril del año 2023, a folio 138 del cuaderno principal, fueron exhibidos los videos acompañados mediante pendrive, guardado bajo la custodia N°2904-2023, consistentes en: 1) Móvil que antecedió al móvil accidentado, duración 3,42 minutos; 2) Móvil que sucedía al móvil accidentado, duración 3,42 minutos; 3) Video explicativo de soldaduras en base de móvil, duración 0,37 minutos; 4) Video explicativo de soldaduras en base de móvil, duración 0,36 segundos.

DÉCIMO SEXTO: Que por su parte, la demandada Edyce Metalúrgica S.A., acompañó los siguientes documentos: 1) Nota de crédito electrónica N°36, emitida por Starblue Transportes SpA, fecha de emisión 26 de abril de 2021; 2) Carta Edyce Metalúrgica S.A. que contiene carta conductora y Orden de Compra N°10-018-1504, dirigida a Starblue Transportes SpA; 3) Denuncia Individual de accidente del Trabajo (DIAT) de Star Blue Transportes SpA, por accidente de don Sinforiano; 4) Carta



Foja: 1

emitida por Instituto de Seguridad del Trabajo, de fecha 19 de mayo del 2021 a Starblue Transportes SpA, se acompañada adjunta Resolución N°22 CUN N°6394584 que otorga las prestaciones económicas establecidas en la Ley N°16.744; 5) Informe Equifax de fecha 27 de abril del 2021 sobre la sociedad Comercial e Industrial Fierro Sur SpA; 6) Informe Equifax de fecha 19 de abril del 2021 sobre la sociedad Starblue Transporte SpA; 7) Carpeta Tributaria Comercial e Industrial Fierro Sur SpA; 8) Protocolo de Carguío sobre camión emitido, confeccionado por la demandada Edyce en inglés y español, Desde la página 8, se informa protocolo de carguío para estructura pesada, 9) Resolución de Sobre peso / Sobredimensión modificatoria N°1106, de fecha de aprobación 13/04/2021, de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas; 10) Resolución de Sobre peso / Sobredimensión modificatoria N°1107, de fecha de aprobación 13/04/2021, de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas; 11) Resolución de Sobre peso / Sobredimensión modificatoria N°1108, de fecha de aprobación 13/04/2021, de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas; 12) Informe técnico Sobre peso/ Sobredimensión N°1822, resolución N°1108, solicitud N°13333, de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas; 13) Informe técnico Sobre peso/ Sobredimensión N°1823, N° resolución 1107, N° solicitud 13336, de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas; 14) Informe técnico Sobre peso/ Sobredimensión N°1824, N° resolución 1106, N° solicitud 13337, de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas; 15) Solicitud de Permiso Especial de Circulación Sobre peso/ Sobredimensión, Solicitud N°13333, de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas; 16) Solicitud de Permiso Especial de Circulación Sobre peso/ Sobredimensión, Solicitud N°13336 de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas; 17) Solicitud de Permiso Especial de Circulación Sobre peso/ Sobredimensión, Solicitud N°13337 de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas.

DÉCIMO SÉPTIMO: Que la demandada Copcisa S.A. Agencia en Chile, acompañó los siguientes documentos: 1) Orden de Compra N°10-08-1505 de fecha 23 de marzo del 2021 para flete de estructura de Edyce a Starblue Transportes SpA; 2) Factura Electrónica N°299 de fecha 22 de abril del 2021 de Starblue Transportes Spa a Edyce; 3) Copia demanda de cobro de pesos de Starblue Transportes Spa a Edyce por la factura electrónica N°299, causa rol C-224-2022 del 2°Juzgado Civil de Talcahuano; 4) Ebook causa rol C-224-2022 del 2°Juzgado Civil de Talcahuano, terminada por incompetencia; 5) Comprobante de constancia laboral para empleadores de Fierrosur Transporte SpA; 6) Ficha de Registro de Accidente; 7) Informe Técnico Pericial SIAT N°30-A-2021; 8) Extracción información de la empresa Edyce Corp y Edyce Metalúrgica, desde su página web.

DÉCIMO OCTAVO: Que con fecha 30 de marzo del año 2023 se llevó a cabo la audiencia de exhibición documental solicitada por la demandante respecto de los documentos que se encuentran en poder de la demandada Copcisa S.A. Agencia en Chile. Los documentos exhibidos en la mencionada audiencia de exhibición constan a folio 123 del cuaderno principal y son: 1) Antecedentes de Licitación para el proyecto Reposición Puente Duqueco y Accesos, provincia de Bío Bío, Región de Bío Bío; 2) Decreto de Adjudicación del proyecto de Reposición del Puente Duqueco y Accesos, Sector San Antonio de Duqueco – el guindo, Tramo Quilleco- Santa Bárbara, comunas de Quilleco y Santa Bárbara, provincia del Bío Bío a la empresa Copcisa S.A. Agencia en Chile; 3) Protocolización del Decreto de Adjudicación individualizado en el numeral anterior, bajo el Repertorio N0954-20 de la Notaria de don Fernando Celis Urrutia, con fecha 21 de septiembre de 2020.



Foja: 1

DÉCIMO NOVENO: Que en audiencia de fecha 25 de abril del año 2023, a folio 216 del cuaderno principal, se recibió la audiencia testimonial ofrecida por la parte demandada Edyce Metalúrgica S.A. ante el 2º Juzgado Civil de Talcahuano, mediante carta rogatoria E-612-2023, consistentes en los testimonios de: 1) **Don Antonio Marcelino Dottis Maldonado**, capataz, domiciliado en Algarrobo N°159, comuna de Talcahuano, quién consultado sobre las preguntas de tachas, señala que es Jefe del Departamento de Inspección y Certificación de Calidad desde el 07 de febrero de 1993 y revisa la ubicación de la carga del camión, bajo los procedimientos adecuados. Así rechazado el incidente de tacha en su contra, es consultado sobre el punto número cuatro de prueba y responde lo siguiente: “Indica que ellos fabrican vigas puentes para diferentes proyectos del MOP. Vigas metálicas de 49 a 50 metros de largo, puede variar según el proyecto. Terminada la fabricación proceden a despachar, según el contrato con el contrato, puesto en el camión, el que puede ser puesto por el cliente o por la empresa. Una vez montada la viga sobre el camión por el personal de despacho, se ejecutan los trabajos de soldadura de amarre de estas vigas sobre el camión. Para aquello se utiliza el procedimiento adecuado y usan los soldadores calificados para el proceso de soldadura de dicho trabajo. Estos soldadores se encuentran calificados bajo la norma AWS D 1.5, Norma o Clausula de Puentes, con su respectivo WPS, que es el procedimiento de soldadura, para ejecutar la tarea. Una vez finalizado el trabajo de soldadura, se da paso a la inspección de esta bajo el mismo código de soldadura, Tabla 6,1 de Inspección. Finalizado esto, gente externa de la empresa, de la empresa de transporte, procede a asegurar las vigas amarrándolas con tirantes de cadenas. Para estas vigas, personal de soldadura calificados asignados para este trabajo fueron don Pablo Aguayo y don José Morales. Estas vigas quedaron cargadas en el patio de la empresa, saliendo a tomar posición para su partida después de las 18.00 horas. Se les hizo una reinspección, quedando apta para despacho. Las vigas se cargaron en 3 camiones entre los días jueves y viernes. El accidente del camión fue el día domingo de la misma semana, si la memoria no le falla, el 20 de abril de 2021. Repreguntado, responde que el cliente proporciona el flete, responde afirmativamente que se siguió con el procedimiento de soldadura y no sabe quién pagaba las facturas porque no está a cargo de su departamento, 2) **José Luis Morales Araneda**, soldador, domiciliado en Algarrobo N°159, comuna de Talcahuano, quién consultado sobre las preguntas de tachas, responde que trabaja desde el año 2004 para Edyce, no sabe porque viene a declarar en el juicio y sí conoció a don Sinforiano. Rechazado el incidente de tachas, es consultado sobre el punto número cuatro de prueba, respondiendo: que solo sabe que se dio vuelta el puente. Lo supo por comentarios, no le consta personalmente. Sabe que se cortaron los frenos por exceso de velocidad, se incendió la cabina y el camión se volcó, con las consecuencias fatales conocidas, más allá no sabe lo que sucedió porque no maneja información fuera de la empresa. Responde afirmativamente que estaba el día que los tres camiones fueron cargados.

VIGÉSIMO: Que en audiencia de fecha 28 de abril del año 2023, a folio 279 del cuaderno principal, se recibió la audiencia testimonial ofrecida por la parte demandante ante el Juzgado de Letras y Garantía de Bulnes, mediante exhorto E-200-2023, consistente en los testimonios de: 1) **Jaime Hernán Paredes Contreras**, ingeniero en maquinarias y vehículos, domiciliado en calle Arturo Prat N°353, comuna de Bulnes. Al efectuarse las preguntas de tachas, responde que fue profesor dos años del demandante Cristóbal Faúndez. Rechazado el incidente de tachas, responde afirmativamente sobre la efectividad de los perjuicios morales porque son problemas psicológicos que él ha detectado, sobre todo en Cristóbal, porque él es su alumno con el que tiene más contacto, también lo ha visto en Fernanda Faúndez. Porque uno cuando ha sido es profesor de alguna persona, después le va haciendo un seguimiento si continuaron en el área



Foja: 1

mecánica, por ejemplo. En el caso de Fernanda, ella era una niña muy alegre sobresaliente, ella era muy parecida a su papá Sinforiano Faundez, una persona alegre, donde uno lo viera siempre saludaba cordialmente a todo el mundo, Fernanda era así en el colegio, su comportamiento sobre salía respecto a las otras alumnas por eso, participativa, siempre sonriendo. Bueno ella se alejó del área mecánica, pero si continuo con sus estudios, ella trabaja en la municipalidad, donde está a cargo de unos vehículos que yo veo, en el puesto que tenía antes, justo esto fue después del accidente de su papá y yo deje de ver a esa niña alegre, me comenta que antes ella estaba estudiando con mucha facilidad y ahora le ha costado mucho, tanto por temas económicos, porque trabajar y estudiar se hace difícil, vivía en el campo, tenía que viajar al campo, antes tenía el apoyo de su papá para eso, me comentaba que el papá la traía, luego eso ya no ocurría. En el caso de Cristóbal, ha sido un poco más duro, porque era un chico alegre, cuando iba a su local con su papá, él siempre decía que quería ser mecánico, de hecho, por eso entro al colegio donde está ahora. Con la muerte de su padre como que perdió el interés de las cosas, es un alumno que anda desconcentrado, sin ir más lejos, ayer en un consejo de profesores se conversó sobre el tema de Cristóbal y van a hacer citación a la señora Jacqueline como apoderada por esa situación, como que no tiene interés, es un alumno introvertido, callado se aísla de sus compañeros, de hecho sus compañeros que no conocen bien el caso y se aprovechan de esa situación para hacer bromas con él, entonces eso ha sido más difícil, de pasar de un niño alegre con intereses a perder esas ganas de ser mecánico, le llama la atención. Le parece difícil cuantificarlo, sabe respecto a los daños económicos en cuanto a los estudios que los chicos se los tienen que costear ellos, ya no tiene el apoyo de su padre, pero más allá de ello a él se le hace complejo cuantificar cuanto es el valor de eso. Especifica que conoce a la Sra. Jacqueline porque la ha citado como apoderada, sobre todo en los casos en los casos malos, para ver si uno logra solucionar su problema antes que terminen sus estudios, Cristóbal ya está en cuarto medio, además viene con todo el efecto pandemia, eso significa a todos nosotros como profesores nos ha sido muy difícil ponernos al día y en la condición de él ha sido aún más difícil. Entonces se citó a ella como apoderada porque faltaba mucho a clases, le hacía clases el 2022 los días miércoles y justo ese día no aparecía. Por ello fue citada la señora Jacqueline para conversar los intereses de Cristóbal a como era antes, ella me comento que faltaba esos días porque estaba lleno al psicólogo con él, o psiquiatra, algo así. Sabe que la Sra. Jacqueline y Fernanda están también con psicólogo o psiquiatra, no maneja bien esa información. Precisa que Cristóbal estaba con desinterés en las clases desde el año 2022, cuando cursaba tercero medio y su cara ya no es sonriente. Además aclara que su interacción con Cristóbal ha sido de años, porque acompañaba a su papá al taller que él tiene y actualmente lo ve sólo dos días a la semana en las cinco horas semanales que hace clases a su curso; 2) **Roberto Alejandro Imas Hidd**, ingeniero en administración, domiciliado en Sector Larqui Poniente S/N, comuna de Bulnes. Consultado por el segundo punto de prueba responde que se imagina la condición de Fernanda, el daño moral que se le ocasionó porque de un tiempo a la fecha desde que ocurrieron los hechos de su padre, ella la verdad que emocionalmente ha venido dando tumbos lamentablemente, han tratado de ayudarla en lo que más se ha podido como municipio, dando las facilidades para que pueda asistir a sus terapias, porque se ve mal, complicada de salud. Respecto a cuantificar el daño que Fernanda tiene, es altísimo porque la ha visto como ella ha sufrido, de hecho, estaba tratando de retomar sus estudios, no ha podido la verdad que cuantificar me imagino que es un valor altísimo, no puedo dar cifras, pero el daño que ella tiene es muy difícil de cuantificar. Todos los días tratan de ayudarla, accediendo a sus peticiones, necesita momentos de tranquilidad, la encontramos en el baño llorando, ese tipo de cuestiones, es bastante difícil la situación que ella está atravesando; 3) **Marcela Paz Jara Valenzuela**, abogada, domiciliada en Sana Clara, sector Los Placeres S/N, comuna de Bulnes, quién consultada sobre el



Foja: 1

segundo punto de prueba, responde que tiene conocimiento de este juicio por Fernanda, indica que ella se siente muy afectada y vulnerable ante la pérdida de su padre, tanto en lo económico, emocional y moral. No sabe decir el monto de dinero de estos daños y de las veces que hemos ido a conversar con Fernanda la ha visto devastada con la situación y le preocupa, porque cree que cualquier persona en su estado puede caer en una depresión o afectar mucho su vida siendo tan joven. Efectuadas las repreguntas, señala que sabe que la Sra. Jacqueline también se encuentra mal porque ha debido asumir los gastos económicos de la casa sola y tiene un hijo en el colegio que espera que estudie en la Universidad y no cuenta con los medios para saber si podrá costearlo. Sabe que también va al psicólogo. Ello le consta, porque Fernanda le consultó sobre cómo hacer la posesión efectiva por teléfono (en pandemia) y ella estallo en llanto. Aclara que la conoce de años porque fueron compañeras de Colegio y ella era una niña muy alegre y extrovertida, con muchos amigos. Estudiaron en la misma universidad, en diferentes carretas, dónde participaba en otras actividades deportivas, con otras universidades, muy alegre, entusiasta y feliz; 4) **Sandra Ester Suazo Morales**, asistente de la educación, domiciliada en Sector Los Maitenes S/N, comuna de San Ignacio. Preguntadas e las preguntas de tachas, responde que en su calidad de asistente de educación, conoce a Cristóbal desde cuarto básico y a Fernanda la conoce cuando le va a entregar cosas a su mamá, Jacqueline, a quién conoce desde los años que ha trabajado en el Colegio. Rechazado el incidente de tachas, se procede a transcribir su testimonio sobre el segundo punto de prueba, señala que es efectivo, con psicológicos, porque Jacqueline, cuando ocurrió este accidente estuvo fuera del colegio más de un año y volvió porque no le quedó otra alternativa, se imagina que por causa económica, porque ella es el sustento de su hogar. Cuando Sinforiano estuvo de aniversario Jacqueline no volvió más, después de un año, ella volvió en marzo, por ejemplo, y en abril falleció Sinforiano, el domingo 18 de abril de 2021 y ella no volvió más hasta 2022. Ella está dañada, la han tenido que contener, porque ella esta con un daño tremendo, emocional, psicológico. En cuanto a su cuantificación, no maneja el monto de dinero. Consultada sobre el estado de los demás demandantes, ella dice que las veces que los ha visto, ve a Cristóbal retraído y a Fernanda con crisis, porque Jacqueline ha debido salir antes del trabajo para ir a buscarla. Precisa que Jacqueline no está bien, a veces almuerzan juntas y ella estalla en llanto, ha tenido muchas licencias médicas. Sí, sabe que Jacqueline es el sustento de su hogar, porque se lo ha comentado. No sabe si Jacqueline tiene una depresión porque no es psicóloga pero anímicamente está muy mal. Los daños morales sufridos por los hijos de Jacqueline, le constan por dichos de ella; 5) **Rafael Andrés Monsalve Tamarín**, chófer de camión, domiciliado en el Sector de Las Carmelitas S/N, comuna de Bulnes. Efectuadas las preguntas de tachas, responde que fue colega de don Sinforiano y es vecino de su familia porque viven en el mismo sector, los ve al menos una vez por semana. Rechazado el incidente de tachas en su contra, se transcribe su testimonio sobre el segundo punto de prueba, responde que su señora está con perjuicios su tema psicológico. Fernanda Faúndez también esta con su tema de pena, de repente lo ve en la calle y le pregunta de cómo falleció su papá y no puede contarle la realidad que vio el cuerpo de su padre, indica que ellos no vieron a su padre porque él estaba sellado. Antes él los veía pasar en Bulnes o en el campo ellos andaban felices y ahora la Fernanda y Cristóbal los encuentra por el parque y le preguntan cómo murió su papá, ese es el daño que él ve, que tienen que no saben cómo murió; 6) **Diego Esteban Jara Valenzuela**, ingeniero civil, domiciliado en calle Santa Clara, sector Los Placeres S/N°, N°, comuna de Bulnes. Consultado sobre el segundo punto de prueba, responde que él ve un daño moral en Cristóbal, antes de eso él era una persona muy extrovertida, alegre, se veía de lejos cuando se acercaba su presencia, ahora no, cambio más introvertido, más interior, por lo que puede apreciar a la vista. De los montos, no tiene idea. Respecto si sabe sobre



Foja: 1

la efectividad que Cristóbal asiste a terapia psicológica, responde que desconoce esa información

VIGÉSIMO PRIMERO: Que el accidente de fecha 18 de abril del 2021, que devino en el sensible fallecimiento de la víctima, familiar de los demandantes, don Sinforiano Segundo Faúndez Cerda, quién conducía un camión (placa patente BTCD-21) que arrastraba otro vehículo semirremolque placa patente HGJX-73 sobre el cual se transportaba una viga de gran tamaño para la construcción del Puente Duqueco, la que fue fabricada por la demandada Edyce Metalurgica S.A., por encargo de la otra demandada, la empresa constructora concesionaria Copcisa S.A., Agencia en Chile. Al efecto, resulta pertinente reiterar la descripción de la dinámica del accidente informada por el SIAT 30-A-2021, en que a causa de la carga y estiba del semirremolque, en que esta carga era sostenida por 4 puntales, uno de ellos del lado del lateral derecho del semirremolque cedió, generando una oscilación en la carga que impidió al conductor del camión seguir maniobrando los dos vehículos, en que aplicado el frenado de emergencia, al entrar en una curva descendente hacia la derecha, desviando su desplazamiento hacia la izquierda, ingresando con parte de su estructura a la berma izquierda de la vía, chocando con el lateral izquierda de la estructura del móvil, la barrera de contención. Ocurredo el impacto, los vehículos desviaron su trayectoria en la dirección opuesta hacia la derecha, en que durante tal desplazamiento ambos vehículos volcaron sobre el lateral izquierdo de la carrocera. El camión continuó su desplazamiento en esa dirección hasta, chocando con una barrera de contención, en que terminó ingresando todo el camión BTCD-21 a una parte del terreno irregular, adyacente a la calzada, incendiándose el camión porque probablemente durante el proceso de volcamiento se produjo un cortocircuito por el roce de las baterías.

VIGÉSIMO SEGUNDO: Que en el mismo informe del SIAT 30-A-2021, el que es concordante con el informe de autopsia N°VIII-LAN-112-2021, se señala que la causa de don muerte fue un traumatismo craneoencefálico causado por el impacto del accidente, además que su cuerpo sufrió otras lesiones y quemaduras del 90% del cuerpo por el incendio del camión BTCD-21.

VIGÉSIMO TERCERO: Que de ese modo el informe del SIAT 30-A-2021 declara como causal basal del accidente, lo siguiente: *“La entidad encargada de asegurar y estibar la carga y la entidad encargada del transporte y autorizar su salida, exponen permanentemente al riesgo de accidente al conductor del móvil (camión) y móvil (A) (el semirremolque), el cual al entrar al desarrollo de una carga descendente hacia la derecha, su carga pierde la sujeción y a su vez el control y maniobrabilidad del móvil, desviando su desplazamiento hacia la izquierda, chocando con una barrera de contención y rejilla con bases metálicas, para luego volcar y finalmente chocaron una barrera de contención”*.

VIGÉSIMO CUARTO: Que habiendo la autoridad de tránsito competente, radicado el origen del accidente en las condiciones deficientes de la estiba y carga de la estructura metálica de gran tamaño que eran transportados por el camión siniestrado (BTCD-21) y el dañado semiremolque (HGJX-73), se hace necesario contextualizar que la configuración de los hechos o acciones, a los cuales se le imputa culpa o negligencia, corresponden a la ejecución un contrato mercantil, regido por el título V del Libro II del Código de Comercio, conocido como “contrato de transporte terrestre”, toda vez que los vehículos siniestrados en el momento de accidente transportaban como carga una viga metálica de gran tamaño de 45 metros de largo, que era enviada por la demandada Edyce, en su calidad de cargadora a la otra demandada, Copcisa S.A., Agencia en Chile, quién en tal contrato, figuraba como la consignataria. El porteador en esa relación



Foja: 1

contractual eran dos empresas supuestamente relacionadas, la sociedad Comercial e Industrial Fierro Sur SpA, dueña del camión BTCD-21 y la sociedad Starblue Transportes SpA, propietaria del semirremolque HGJX-73.

VIGÉSIMO QUINTO: Que en relación a los argumentos jurídicos con que la parte demandante sustenta su acción, fundada en las presunciones de culpa construidas doctrinariamente en base a lo dispuesto en el artículo 2329 del Código Civil, se hace presente que se trata de una atribución de responsabilidad por el hecho propio de quién ejerce o tiene el control de la actividad peligrosa o riesgosa causante del daño, en que en base a la razón y la experiencia se verifica una alta probabilidad que el daño sea causado por quién ha actuado con dolo o malicia (Barros, Enrique. Tratado de Responsabilidad Extracontractual. Editorial Jurídica, 2º Edición, p. 147- 153).

VIGÉSIMO SEXTO: Que en ese sentido, a pesar del reiterado uso de las palabras de la demandante para decir que las demandadas tenían ciertos deberes de cuidado de fiscalizar la seguridad en la carga de la viga transportada por el semirremolque HGJX-73, en el texto de su libelo, no identifica en ningún momento quién tiene el control o ejerce la peligrosa durante la cual ocurrió el accidente y que era la actividad de transportar una estructura metálica de gran tamaño, esto es, la empresa transportista o porteadora.

VIGÉSIMO SÉPTIMO: Que respecto al porteador, los artículos 191, 196, 199 y 201 Código de Comercio establecen que es responsable de la mercadería desde que es colocada a su disposición, debiendo cargarlas, ser responsable de su custodia y conservación durante todo el trayecto del viaje hasta la entrega satisfactoria al consignatario, incurriendo también en responsabilidad si durante el viaje cometiere infracciones a las leyes, ordenanzas y reglamentos.

VIGÉSIMO OCTAVO: Que del análisis de las disposiciones mencionadas en la consideración anterior, la responsabilidad de las condiciones de la estiba o carga en los contratos de transporte terrestre corresponde al porteador o transportista, que en este caso específico, serían las empresas Comercial e Industrial Fierro Sur SpA, Starblue Transportes SpA, quiénes no fueron demandadas en este juicio.

VIGÉSIMO NOVENO: Que en ese sentido, ocurriendo las circunstancias del accidente bajo una actividad de riesgo como lo es transportar un larga viga metálica en la octava región del Bío Bío, en que la demandante pretende construir una responsabilidad por el hecho propio, basados en las presunciones por culpa del artículo 2329 del Código Civil, no se entiende como la demandante pretende atribuir responsabilidad a terceros que no tenían el control, ni ejercen la actividad de transportar la viga.

TRIGÉSIMO: Que frente a tal contexto, por parte del actor, resultaba correcto haber construido y demostrado un estándar de diligencia o cuidado en la estiba y carga de la viga, respecto de quién estuviera a cargo de ella, situación que no hizo, tal como se entenderá a partir de lo explicado en las consideraciones siguientes.

TRIGÉSIMO PRIMERO: Que en el caso concreto, existe una posibilidad de decir que no sólo la empresa transportista estuvo involucrada en la carga de la viga. Se puede constatar de la lectura de las páginas 9 a la 20 del informe del SIAT, como a la declaración de los propios testigos, presentados por la demandada Edyce S.A., que se encuentra acreditado que las empresas que intervenían en la carga y estiba, era la misma empresa cargadora Edyce y la transportista que ejercía su actividad bajo el nombre de las sociedades Comercial e Industrial Fierro Sur SpA y Starblue Transportes SpA.



Foja: 1

TRIGÉSIMO SEGUNDO: Que a partir de las mismas declaraciones mencionadas en la consideración anterior, como al material fotográfico y audiovisual agregado al proceso, se puede estimar al menos se ocuparon tres objetos para sujetar la carga siniestrada: 1) Se realiza mediante estructura metálica llamada “perros” que adhiere la viga con la estructura metálica del semirremolque sobre la cual va adosada la viga; 2) Los puntales o ángulos que son unas estructuras metálicas alargadas que afirman la parte de la viga que va a mayor altura y la une en forma de tensores con la base o estructura del semirremolque en que es colocada la viga y; 3) Cadenas.

TRIGÉSIMO TERCERO: Que en base a la misma prueba mencionada en la consideración anterior, sobre los testimonios agregados al proceso, como todo el material fotográfico y audiovisual acompañado, se tiene por probado que las cadenas son aportadas e instaladas por la empresa transportista. También es posible tener por acreditado que el proceso de soldaduras para la unión de perros y juntas era de cargo de la demandada Edyce, pero respecto de todo lo demás, en cuanto al detalle y especificación de quién era el dueño de las juntas y los perros que afirmaban la viga sobre el semirremolque, ninguna de las declaraciones o instrumentos agregados en el proceso, entrega claridad sobre indicar a quién pertenecían

TRIGÉSIMO CUARTO: Que este detalle no es menor y es sumamente relevante porque en la conclusión contenida en las hoja 70 de informe del SIAT 30-A-2021, basada en el análisis del asesor físico matemático, se concluye que no es posible determinar la causa del desprendimiento del puntal, que dio inicio al trágico accidente, porque se requiere revisar detalladamente el estado de las soldaduras y material de los puntales involucrados.

TRIGÉSIMO QUINTO: Que del material fotográfico y audiovisual acompañado en el proceso, se debe dar por cierto que las condiciones de las juntas y de toda la estructura que estaba sobre el semirremolque para sostener la viga, se encontraba efectivamente oxidado. Es más, incluso las cadenas que se colocaban encima, presentaban signos evidentes de oxidación y deterioro.

TRIGÉSIMO SEXTO: Que asimismo, la falta de información sobre quién suministraba los puntales en el contrato de transporte de autos o porque se soldó un puntal en vez de dos puntales, impide hacer un ejercicio de imputación sobre en quién recayó la negligencia el día del accidente, en cuanto al hecho de haber habido solo un puntal en el lugar que se originó el desequilibrio de la carga, causante del accidente.

TRIGÉSIMO SÉPTIMO: Que por último, se hace presente que el Protocolo de Carguío, confeccionado y aportado por la demandada Edyce, carece de total valor probatorio, por ser un instrumento privado, emanada de ella misma. Por otra parte, y en relación al carguío de estructura pesada, no aporta ningún detalle que sirva para ilustrar o aclarar detalles sobre vigas de las dimensiones y forma, como las que se transportaban en el accidente de 18 de abril del 2021.

TRIGÉSIMO OCTAVO: Que la falta de detalles y antecedentes para construir un estándar de cuidado, respecto al estado y calidad de los materiales de la junta y su soldadura, impide sacar la atribución de responsabilidad del artículo 2329 del Código Civil de quién estaba cargo o ejercía la actividad riesgosa que provocó el accidente, esto es, el porteador o transportista.

TRIGÉSIMO NOVENO: Que de ese modo, no habiendo sido demandada en este juicio la empresa transportista que ofrecía el servicio de semirremolque, esto es, la empresa Starblue Transportes SpA, se debe estimar que cualquier otro tercero que haya



Foja: 1

sido demandado, no es legitimado para ser responsabilizado de los perjuicios alegados en la demanda, al no establecerse ni acreditarse que las empresas demandadas fueron las causantes del daño, debiendo en consecuencia acogerse las excepciones de falta de legitimación pasiva, impetrada por ambas demandadas y rechazarse la demanda en todas sus partes, tal como se dirá en lo resolutivo.

CUADRAGÉSIMO: Que habiendo sido rechazada la demanda, se indicará en cuanto a la excepción legitimación activa impetrada por la demandada Edyce que encontrándose agregado al proceso copia de la resolución que otorga la posesión efectiva de los bienes quedados al fallecimiento de don Sinforiano, que demuestra que los demandantes son sus herederos, se estima que tal excepción no tenía sustento.

CUADRAGÉSIMO PRIMERO: Que no habiendo el informe técnico del SIAT, señalado en sus conclusiones que era relevante la velocidad con que viajaban los vehículos en la causa del accidente, no es posible dar por acreditado la concurrencia de culpa de la víctima, alegada por la demandada Copcisa.

CUADRAGÉSIMO SEGUNDO: Que aunque se haya logrado acreditar el daño moral, consistente en el *pretium doloris* sufrido personalmente por los demandantes, no hay posibilidad de indemnización porque no es posible atribuir tal daño a un hecho de las demandadas, atendida su falta de legitimación pasiva.

CUADRAGÉSIMO TERCERO: Que habiendo don Sinforiano fallecido en el lugar de los hechos por un traumatismo craneal, no se estima posible la posibilidad que haya tenido un momento de sobrevivencia, que habilitara a sus herederos a demandar por el daño moral sufrido personalmente por la víctima fallecida, mediante la institución de la transmisibilidad de la acción del daño moral.

CUADRAGÉSIMO CUARTO: Que atendido que tanto la parte demandante como la demandada fueron vencidas en sus respectivos incidentes de tachas y considerando que los demandantes tuvieron motivos plausibles para litigar, ninguna de las partes será condenada en costas.

Por estas consideraciones, y visto lo dispuesto en los artículos 191, 196, 199 y 201 Código de Comercio; 144, 160, 170, 254, 342, 346, 384, 399, 426 y 433 del Código de Procedimiento Civil, 1698, 2314, 2316, 2318 Y 2329 del Código Civil, **se declara:**

I.- Que se rechaza las tachas interpuesto por la parte demandante con fecha 25 de abril del año 2023, a folio 216 del cuaderno principal.

II.- Que se rechaza las tacha interpuesto por la parte demandada con fecha 28 de abril del año 2023, a folio 279 del cuaderno principal.

III.- Que se rechaza la demanda de fecha 09 de septiembre del 2022, en todas sus partes.

IV.- Que cada parte soportara sus costas.

Regístrese.

C-9727-2022.-

PRONUNCIADO POR DOÑA JACQUELINE IVETTE BENQUIS MONARES, JUEZ TITULAR DEL DECIMO NOVENO JUZGADO CIVIL DE SANTIAGO.



Se deja constancia que se dio cumplimiento a lo dispuesto en el inciso final del art. 162 del C.P.C. en **Santiago, treinta y uno de Julio de dos mil veintitrés**

