C.A. de Valdivia.

Valdivia, cinco de noviembre de dos mil veintiséis.

Se reproduce la sentencia de siete de julio de dos mil veinticinco, eliminándose los considerandos sexto al décimo quinto y los puntos II, III y IV de la parte resolutiva.

VISTO Y TENIENDO PRESENTE:

PRIMERO: La indemnización reclamada en la presente causa se funda en la falta de servicio en que habría incurrido la Armada de Chile en el rescate de las personas que habrían sobrevivido luego de producirse la colisión entre la embarcación Comau y la LM Victoria, ocurrida el veinticuatro de marzo de dos mil veinte, acción que se habría producido tardía y negligentemente.

SEGUNDO: En los certificados de defunción de los señores Franco Darío Medina Loncomilla, José Roberto Vargas, José Rogelio Martínez Maripán, Manuel Jesús Garcés Pérez, Gastón Pitrullanca Gallardo y José Mayorga Calixto (folio 1), se señala que habrían fallecido a las 21 horas del día veinticuatro de marzo de dos mil veinticinco.

Sin embargo, existen otros antecedentes, los que al igual que los respectivos certificados de defunción, constan en instrumentos emanados de autoridades públicas, que impiden otorgar plena certeza a esa hora de fallecimiento, permitiendo -por el contrario- admitir la sobrevivencia de las víctimas al hecho de la colisión.

En efecto, en primer término, en las autopsias (folio 55) elaboradas a dos de las víctimas, a saber, don Franco Medina y don Gastón Pitrullanca el médico legista don Mauricio del Valle Canto señala que las muertes se produjeron entre 10 a 12 horas antes del examen pericial. En el primer caso tal examen se realizó a las 09:15 horas del día 25 de marzo de 2020 y en el segundo caso a las 09:50 horas de ese mismo día. Esto significa que las muertes se produjeron entre las 21:15 hrs. y 23:50 hrs., en el primer caso y entre las 21:15 hrs. a 23:50 horas, en el segundo caso, del día de la colisión, esto es, el 24 de marzo. En ningún caso a las 21 horas. En los demás informes de autopsia el médico legista, Sr. Flandes, no indicó hora probable de fallecimiento.

Además, en el Informe de la PDI (folio 58 a 59) de 30 de septiembre de 2020, en el anexo que contiene set fotográfico es posible advertir en la fotografía n°7 que en la bitácora de la embarcación Comau, se anotó que la

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

colisión se produjo a las 21:25 horas, también se agrega que a las 22 horas arribó la patrullera de la Armada.

Luego, en el mismo informe, en el documento signado como anexo 22, aparece el ordinario 12.000/47/2020 remitido por la Armada al Ministerio Público, en él se informa que a las 21:17 horas del 24 de marzo de 2025 recibieron llamada de la embarcación Comau dando cuenta de la colisión con la lancha Victoria y que a las 21:23 hrs. zarpó la unidad Arcángel LSR-4424 hacia el lugar del siniestro.

Del mismo modo hay testimonios que corroboran la sobrevivencia con posterioridad a las 21 horas, por ejemplo, lo referido por don Germán Carrillo (folio 83, parte 6, página 10) que señala que al menos a las 21:10 horas aún no se producía la colisión.

Finalmente, la demandada, al contestar señaló que el zarpe de la LM Victoria desde Niebla fue a las 21:05 horas, con dirección a la Bahía de Corral.

Con toda esa información, no es posible establecer -categóricamente- la hora de fallecimiento de las víctimas de tal colisión a las 21 horas, como se indica en los respectivos certificados de defunción, por el contrario, hay fuertes indicios de que ello ocurrió con posterioridad. Por lo demás no existe ninguna prueba de cómo se enteró el Servicio de Registro Civil de la hora exacta de la muerte de los tripulantes del LM Victoria.

TERCERO: Cabe considerar -además, de lo ya referido- que para tal análisis existen varios elementos probatorios para determinar que luego de la colisión hubo sobrevivientes atrapados dentro de la nave. Entre ellos el mismo anexo 22 del Informe Policial de 30 de septiembre ya citado, en el punto 6 señala "*Que, siendo las 22:50 hrs., 02 personal de buceo especialista en buceo salvataje dependientes de la Gobernación Marítima de Valdivia, inició una inspección submarina, constatando que la tripulación L/M Victoria se encontraba con vida*", lo mismo refiere el **Sr. Hudson** al declarar en el tribunal (Folio 13E o folio 173) quien señaló que las maniobras de rescate se realizaban suponiendo que las personas estaban con vida.

A su vez el testigo **José Miguel Ávila** (folio 75) señaló que se oían golpes reiterados de los tripulantes, lo mismo dijo al declarar ante la PDI -por delegación del Ministerio Público- según consta en la pieza de la carpeta investigativa de folio 83, parte 6 página 7. El testigo **Mario Águila** (folio 88) señaló que oyó gritar a los tripulantes atrapados, estableciendo una especie de conversación. Ambos testigos dijeron haber sido los primeros en llegar al lugar y ayudar a amarrar la LM Victoria a la embarcación Comau.

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

Luego varios testigos declararon que oyeron señas de vida desde el interior de la LM Victoria como Antonio Durán (folio 83 sobre investigación del Ministerio Público, parte 6 página 48); Patricio Aguilar quien cooperó con el rescate del único sobreviviente, señaló que escuchó golpes de fierros como hechos por una persona, como dos horas después de la colisión (folio 37 sobre sumario de Autoridad Marítima, fojas 74); Rubén González, tripulante de la Barcaza Comau, quien señaló que oyó golpes pero no gritos desde la embarcación (Folio 83 sobre investigación del Ministerio Público, parte 6 página 63); Nelson Escobar, motorista de la barcaza Comau ese día, señaló que sintió golpes que interpretaron como de personas vivas (Folio 83 sobre investigación del Ministerio Público, parte 6 página 45); Diego Sprenger, gerente de empresa dueña del remolcador "Don Martín", señaló que escuchó golpeteos desde el interior de la LM Victoria y que un buzo grito que los 6 estaban vivos (Folio 83 sobre investigación del Ministerio Público, parte 6 página 58). El buzo mariscador Mario Águila (folio 88) dijo que oyó gritar a los tripulantes, pedían que los sacaran, él les respondió, luego, durante el remolque los oía, pero con menos fuerza. Luis Castro, a cargo del Margoth María IV, dijo que al llegar al lugar (desobedeciendo orden de no zarpar) el LM estaba siendo remolcado y oyó golpes en el casco proveniente de los tripulantes aún con vida (Folio 60, declaración que consta en el informe policial de 3 de septiembre de 2021, página 4)

A lo anterior cabe agregar que el testigo **Juan Monsalve**, pescador embarcado en nave cerquera Isaac II, dijo que al momento de rescatar los cuerpos, estos estaban aún tibios y que se escuchaban vivos antes de la mala maniobra – refiriéndose a que después de remolcar la LM Victoria varó y se volcó, luego de ello hubo intervención de cerqueros con grúas y buzos mariscadores y de bomberos que finalmente rescataron los cuerpos- (Folio 60, declaración que consta en el informe policial de 3 de septiembre de 2021, página 2). Al respecto cabe precisar que este testigo tripulaba ese día la embarcación que, junto a otra cerquera, gestionaron el rescate de cuerpos y que estos fueron subidos por el buzo de bomberos Sr. Hernández (GERSA) a esa nave. En similares términos declaró **Luis Castro**, Capitán del Margoth María IV que también colaboró en el rescate y advirtió que al sacar los cuerpos estos estaban tibios (Folio 60, declaración que consta en el informe policial de 3 de septiembre de 2021, página 4)

CUARTO: Establecido ya que después de la colisión existió un período indeterminado de tiempo -alrededor de dos horas- en que hubo señales claras de existir sobrevivientes, resulta indispensable analizar si las

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

maniobras realizadas por la autoridad marítima competente se ajustaron a protocolo, ya sea en eficiencia técnica y pericial como en inmediatez, considerando las condiciones climáticas y geográficas existentes en el lugar o, por el contrario, tal conducta fue deficiente o negligente, provocando la muerte de los tripulantes sobrevivientes.

QUINTO: Para ello es necesario considerar cuáles eran las obligaciones técnicas reglamentarias a las que la Armada esta obligada en estos eventos. Tal como la propia Armada lo informó (anexo 29 del Informe de PDI de 30 de septiembre de 2020), para tales accidentes deben responder conforme lo indicado en: **A)** D.S. (M.) N° 1.190, del 29 de diciembre de 1976 "ORGANIZA EL SERVICIO DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO MARITIMO DEPENDIENTE DE LA ARMADA DE CHILE", **B)** Normas complementarias: "SEGURIDAD MARÍTIMA", "Búsqueda y Salvamento MRCC Chile" (textos agregados a folio 83 parte 8), y **C)** "Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento" (IAMSAR, a folio 71). Dicha normativa regula la orgánica de los cuerpos de rescate, así como las jurisdicciones de su competencia y una serie de medidas generales que deben ser adoptadas en el tipo de accidente o situación prevista.

De la lectura del IAMSAR (cuerpo normativo que contiene normas más precisas sobre el tema y que de algún modo recoge tanto el objetivo como la forma de actuar establecida en las otras normativas, que además se remiten a él) es posible desprender que en el capítulo 6 apartado 13 se regulan las acciones mínimas a realizar en caso de "*Salvamento de personas en el interior de una nave averiada, zozobrada o amarada",* entre las que se puede destacar que la acción "*solamente debería intentarse cuando se cuente con medios y equipo apropiados y con personal especialmente preparado*", que es posible que se necesiten submarinistas; que debe existir un plan de trabajo específico para ese rescate; considerar la disponibilidad de grúas flotantes; verificar si hay sobrevivientes, por ejemplo, por medio de golpes en la nave; tomar medidas para elevar las posibilidades de sobrevivencia como introducir aire a la nave; verificar porcentaje de la nave sobre la línea de flotación y estabilizarla; evaluar el tiempo transcurrido desde el siniestro, todos elementos que deben ser evaluados constantemente por su variabilidad. Para prevenir el hundimiento se pueden tomar alguna de las siguientes medidas: "*prevenir el escape de aire; introducir aire en la nave; colocar flotadores; proporcionar soporte lateral; suspender el casco de una grúa flotante; o dejar la nave varada en aguas poco profundas*". Sobre la

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

última alternativa se indica "*Grúa flotante. Se trata de un método altamente eficaz para impedir el hundimiento de un buque averiado, por lo que será necesario organizar inmediatamente el uso de una grúa flotante y de remolcadores*" y a continuación se señala "*Varada en aguas poco profundas. Cuando la situación así lo permita, y si se considera más seguro que la situación en la que se encuentra, podrá vararse con cuidado la nave en aguas cercanas de poca profundidad*".

En el punto 6.13.14 se señala "***e)*** *El soporte lateral podría llevar al hundimiento o avería de la nave, cuando la maniobra se realice incorrectamente, sobre todo con tiempo tempestuoso*".

El Sr. Hudson agregó que la Armada tiene protocolos y planes enmarcados en Convenios Internacionales como es el SAR79, de búsqueda y salvamento. Que existen manuales internacionales como el IAMSAR y, específicamente para el área de Valdivia existe el plan de Búsqueda y Salvamento Marítimo, que consiste en la organización del *team* de salvamento marítimo y las principales tareas a ejecutar tomando en cuenta la multiplicidad de variables, por lo tanto, es una guía a seguir (folio 173, declaración en juicio, vía exhorto, de 2 de noviembre de 2024).

Lo anterior da cuenta del marco jurídico que determina las obligaciones de los agentes del Estado al momento de realizar un rescate, específicamente cuando existen personas atrapadas en una embarcación y del conocimiento de los mismo del Coordinador Sr. Hudson.

SEXTO: Analizando la actividad desplegada por la Armada de Chile al momento de ser requerida su intervención en el rescate de tripulantes atrapados en la LM Victoria, cabe tener presente que con las declaraciones de múltiples testigos y otros medios de prueba, se advierten las siguientes afirmaciones que serán ponderadas a la luz de las obligaciones destacadas en el fundamento precedente: A) No existía un mando claro, B) Armada no tenía los elementos suficientes, C) se impidió la colaboración de pesqueros con experiencia en rescates, D) No hubo intervención de buzos especializados de la Armada, E) el traslado de la nave accidentada fue tardío y sin justificación clara, F) hubo un varamiento inesperado -mala maniobra- que provocó un nuevo hundimiento de la LM Victoria.

SÉPTIMO: Resulta necesario tener presente que aquel día el clima se presentó del siguiente modo "*Durante el 24 de marzo de 2020 el área de estudio fue afectada por una condición sinóptica de inestabilidad post-frontal, con visibilidad reducida por bancos de niebla (pm) y niebla durante la con viento surweste rolando al norweste entre 25 a 7 kilometros/hora (Am) y*

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

norweste rolando al surweste 16 a 5 kilometros/hora (pm). En cuanto a la condición de mar se registro una condición de marejada (2.0/2.5 metros) en área oceánica como mar de fondo del surweste y rizada a marejadillas en bahías" (folio 84, parte 7, página 98, carpeta de investigación del Ministerio Público), según informe de la Armada. No se presentó perito que explicara esta conclusión, ni sus efectos en el rescate.

Por su parte los testimonios prestados en juicio señalan:

a) Paul Hudson, CLS, (folio 173 declaración vía exhorto) ese día había viento baja visibilidad, diferencias de mareas. Ante el Ministerio Público dijo que la marejada era fuerte, había corriente y viento no significativo, la visibilidad era de menos de 10 metros con luz artificial.

b) José Miguel Ávila, buzo mariscador, (folio 75) era difícil acercarse a la LM por la marea. Ante el Ministerio Público dijo la zona era inestable, había marea y neblina espesa, malas condiciones marítimas (folio 83, parte 6 página 7)

c) Rubén Martínez, buzo de la Armada (folio 110) había mala visibilidad, las condiciones como la corriente y la niebla eran comunes en la bahía de Corral. Ante el Ministerio Publico agregó que había demasiada corriente, riesgo de hundimiento inminente (folio 82, parte 3 página 57)

d) Gonzalo Zelaya, funcionario de la Armada (folio 90) Había corriente que impedía mantener fijas las embarcaciones, poca visibilidad, niebla densa.

e) Francisco Arias, funcionario de la Armada (folio 140) había chubascos, neblina, marejada, sobre todo corriente submarina, baja visibilidad, condiciones comunes para la época.

f) Raúl García, nadador de rescate de la Armada (folio142) condiciones difíciles, baja visibilidad.

En la investigación llevada por el Ministerio Público, además declararon los siguientes testigos:

a) Manuel Pichipil, pescador y buzo (folio 83, parte 5 página 28) a las 23 horas casi no había viento el mar estaba calmo y la neblina desaparecía.

b) Luis Valverde, Comandante de Bomberos de Valdivia (Folio 83, parte 5 página 46) indicó que las condiciones no eran favorables, había neblina y viento.

En el sumario llevado por la Armada de Chile (que no investigó la eventual responsabilidad en el rescate), se contó con el siguiente testimonio sobre la situación climática:

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

a) Jorge Riedel, Capitán de la barcaza Comau, (folio 37) había baja visibilidad, neblina.

b) Antonio Durán, tripulante barcaza Comau, (folio 37) visibilidad a 400 metros

c) Rubén González, tripulante de barcaza Comau (folio107) había visibilidad a 50 metros

Finalmente cabe tener presente que el perito presentado como testigo don Héctor Duque (folio 128, informe de peritaje a folio 79) señaló que las condiciones climáticas no eran anormales y no impedían el rescate.

En consecuencia, es posible concluir que las condiciones climáticas básicamente presentaban corriente o marejadas y niebla, dificultando en grado no determinado el rescate, pero que dichas condiciones eran normales en la zona y época del año, última situación que fue afirmada por un funcionario de la armada (Sr. Arias), por el buzo de la Armada (Sr. Martínez) y por el perito Sr. Duque. De modo que es esperable que la autoridad marítima tenga en cuenta tal condición habitual para disponer de personal especializado y los implementos requeridos bajo tales circunstancias para la realización de rescates, como medios idóneos exigidos por la normativa ya referida.

OCTAVO: En una situación de emergencia como la revisada en esta causa, aparece indispensable que exista **un líder con mando claro, oportuno y adecuado** a las exigencias del caso. De un análisis *ex-post* tal responsabilidad recayó en el Teniente Paul Hudson quien actuó como Coordinador del Lugar del Siniestro (CLS) el que se apersonó en el lugar y abordó la nave Comau. A su vez, desde tierra el mando estaba a cargo del Gobernador Marítimo de Valdivia, Capitán Cristian Martis, quien en principio estuvo en dependencias de la Gobernación para luego trasladarse al muelle de Niebla.

Sobre la experiencia previa en este tipo de acciones no se rindió prueba, por lo que se desconoce si tanto el Sr. Hudson como el Sr. Martis participaron con anterioridad en otros rescates de este tipo, ni la formación técnica que al respecto tenían.

De acuerdo a los relatos de los testigos presentes en el lugar -no pertenecientes a la armada- es posible determinar que no hubo claridad en el proceso que debía desarrollarse, que más bien hubo confusión lo que se mantuvo durante todo el proceso, que duró aproximadamente 5 horas, en ese sentido se cuenta con los siguientes testimonios:

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

a) José Hernández, buzo de Bomberos que realizó el rescate de los cuerpos de los tripulantes de la LM Victoria (folio 77) señaló que no recibió ninguna instrucción de la Autoridad Marítima.

b) Mario Águila, buzo mariscador, (folio 88) al momento del hundimiento -después de remolcar a la LM Victoria- dijo que se generó caos y la Autoridad Marítima no generó orden al momento del rescate de los cuerpos.

En la investigación del Ministerio Público constan los siguientes testimonios:

a) Jorge Riedel, Capitán de barcaza Comau (folio 83, parte 6 página 53) señaló que al inicio había desorden, muchas naves que querían ayudar, por lo que la Armada dijo que ellos coordinarían el rescate.

b) José Miguel Ávila, buzo mariscador (folio 83, parte 6 página 7), señaló que en la primera hora de trabajo -amarre de la LM Victoria a la barcaza Comau- llegó personal de la Armada, que en un primer momento solo verificó la situación y se retiró.

c) Manuel Pichipil, pescador y buzo (Folio 83 parte 5 página 28) la Armada no sabía qué hacer. Ante el hundimiento -después de ser remolcada- la Armada no actuó.

d) Nelson Escobar, motorista de la barcaza Comau el día de los hechos (folio 83, parte 6 página 45) dijo que estuvo de acuerdo con que la nave fuera remolcada, pero esta no fue llevada a la orilla, sino que al medio del canal, por lo que entendió que la Autoridad Marítima se notaba pérdida, parecía no haber mando claro, había muchos gritos y alegatos de los pescadores.

e) Luis Castro, pescador (folio 60 página 4) señaló que no se trató de sacar rápidamente a los tripulantes, que las maniobras eran solo amarrar y remolcar. Nunca un buzo de la Armada apoyó las maniobras de rescate.

f) Diego Sprenger, gerente de Reloncaví Ltda, dueña del remolcador Don Martín (folio 83, parte 6 página 58) dijo que a las 22:15 el Teniente Hudson subió a la Comau aprobando lo que hacían en ese momento que era amarrar la nave siniestrada, le preguntó por el plan de acción y el teniente respondió “asegurar el pesquero”, el teniente le preguntó si podía conseguir un equipo de oxicorte, lo que hizo. Le sugirió varar en la orilla la nave y él respondió que siguieran con los amarres. Luego a las 23:26 el Teniente ordenó varar la nave llevándola río arriba.

En la investigación llevada a cabo por la Armada declaró:

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

a) Diego Hormazábal, Capitán del Remolcador Don Martín (Folio 37) señalando que solo recibió instrucciones de la Comau, debiendo tenerse presente que su embarcación era la que procedió a efectuar el remolque.

b) Víctor Cárcamo, buzo de Bomberos GERSA (fojas 140) fue contactado a las 23:25, al llegar al lugar señaló que no fue posible seguir los instructivos internos de seguridad, era todo un caos y todos ordenaban cosas y nadie lideraba, se incumplieron medidas de seguridad para el buceo de rescate.

El perito Sr.Duque (folio 128) concluyó que hubo falta de liderazgo y recursos de la Armada, y que el teniente Hudson abandono el lugar luego de producirse el hundimiento tras terminar con el remolque de la nave.

Por su parte los miembros de la Armada se limitaron a afirmar que hubo un mando claro y acorde a los protocolos, pero sin indicar hechos que pudieran corroborar tal calificación, así se cuenta con el relato de Raúl García (folio 142), Rubén Martínez (folio 83, parte 3 página 57), Cristian Martis (folio 82, parte 3 página 59), Felipe Páez (folio 82 parte 3 página 63).

De tales medios de prueba se desprende que el mando para dirigir la actividad de rescate, fue más bien confuso y con falencias en orden a determinar las acciones a seguir, con deficiencias en el apoyo técnico propio de la Autoridad a cargo del rescate como se verá más adelante.

Cabe tener presente que El Sr. Hudson afirmó que contó con el apoyo de un ingeniero naval, sin indicar su nombre, que le habría dicho que la nave debía tener un peso de 70 toneladas por lo que para levantarla debían buscar un lugar con menos profundidad (folio 173). A su vez el Sr. Martis, indicó que contaron con la asesoría en el lugar del ingeniero naval Jesús Grandón (folio 82 parte 3 página 59), sin que haya declarado en juicio, ni ante el Ministerio Público, habiendo actuado en calidad de perito en el sumario de la Armada, sin aclarar si estuvo presente el día de los hechos en el lugar del siniestro, ni prestar declaración como testigo, por lo que se desconoce si efectivamente tuvieron apoyo técnico adecuado para -al menos- evaluar la situación y las posibles formas de rescate, para luego ejecutarlas bajo supervisión profesional. Al respecto no basta la afirmación de la demandada al contestar la demanda en cuanto habrían estado presente el Sr. Grandón y ingeniero en construcción naval de ASENAV don Fernando Tessada.

NOVENO: Conforme los estándares establecidos en las normas referidas en el considerando quinto, se desprende con claridad que para

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

proceder al rescate se debe contar con **personal especializado y con los medios técnicos adecuados**. Sin embargo, no existe prueba de aquello.

Como se dijo, no se contó con prueba que demostrará que tanto el Sr. Hudson como el Sr. Martis tuvieran preparación técnico/académica en este tipo de rescate ni tampoco experiencia, más allá del tiempo como funcionarios de la Armada de Chile. Tampoco se estableció que el equipo de la Armada que concurrió al lugar contara con los medios técnicos básicos como focos o linternas que permitieran la visibilidad atendida las condiciones climáticas, por el contrario, las que hubo en el lugar fueron de los pescadores y bomberos presentes. No aportaron medios que permitieran un amarre seguro de la nave menor a la mayor, se utilizaron las que aporto el remolcador Don Martín y algunos pescadores que acudieron al lugar, señalando varios de ellos que se cortaban las espías (amarras) a medida que la nave era remolcada, debiendo constantemente revisarlas y agregar amarras. Si bien hubo buzos de la Armada presente, solo uno de ellos -Sr. Martínez- se hundió y evaluó la situación al inicio de las maniobras sin que ello se haya repetido teniendo en cuenta la evolución climática y situación de los tripulantes a rescatar, así como el traslado de la nave menor. Además, no se probó que los buzos tuvieran el equipo adecuado para este tipo de rescate, señalando el buzo de bomberos y rescatista, Sr. Hernández, que su equipo no era el más adecuado por no ser autónomo, recibiendo en el lugar uno de pescadores -semiautónomo- lo que le permitió realizar el rescate de los seis cuerpos.

Finalmente, tampoco contaban con una nave que permitiera el levante de la LM Victoria, acción que fue ofrecida por dos cerqueras, el Isaac II y la Margoth María IV, y les fue negada. Hecho sobre el que volveremos más adelante.

Estos hechos se tienen por acreditados con los siguientes testimonios:

a) José Hernández, buzo de bomberos, (folio 77) señaló que no hubo buzo de bomberos que apoyaran el rescate. Cabe señalar que él fue quien rescató los cuerpos desde la LM Victoria. Para el rescate contó con la luz de su máscara y una portátil, elementos de su equipo (fojas 143 del sumario de la armada folio 37). Ante fiscalía agregó que nadie tenía equipos de aire autónomos que a él le prestaron uno semi autónomo y con el pudo realizar las maniobras de rescate (folio 83, parte 5, página 43)

b) Mario Águila, buzo mariscador (folio 88) Estimó que se podría haber logrado el rescate con un equipo de 3 buzos bien equipados.

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

c) Germán Carrillo, Capitán del transbordador Andalué (folio76) cuando supo que el remolcador Don Martín iría a prestar apoyo, "*cayó en desesperación*", pues sabía que no tenía el levante suficiente. Hubo otras embarcaciones adecuadas que ofrecieron ayuda, pero no se les permitió. Agregó que la Armada no tenía los elementos ni personal competente para resguardar la vida. Solo tenía un bote zodiac y un buzo.

Ante el Ministerio Público declaró:

a) Antonio Durán, oficial de la barcaza Comau (folio 83 parte 6 página 48) señaló que un buzo de la Armada estuvo 5 minutos y se fue. El remolcador Don Martín no podía levantar la LM Victoria porque la profundidad era baja.

b) Luis Valverde, Comandante de Bomberos de Valdivia (folio 83, parte 5 página 46) recibió llamada a las 23:15 horas solicitando su colaboración, esto es, cerca de dos horas después de la colisión.

En el sumario de la Armada se contó con el testimonio de:

a) José Miguel Ávila, buzo mariscador (fojas 174 del sumario folio 37) estimó que el amarre de la LM Victoria era fundamental y a eso se dedicó junto a Mario Águila, agregando que las bitas o espías se cortaban a cada rato.

b) Mario Águila, buzo mariscador, (fojas 178 del sumario folio 37), confirma lo relatado por Ávila y agrega que el buceo debió ser con botellas -autónomo- que eso habría permitido el rescate.

El perito Sr. Duque (folio 128), concluyó que los recursos disponibles eran de particulares.

Si bien es cierto que las propias normativas que rigen este tipo de rescate, señalan que es posible coordinar con otras instituciones o particulares para la realización de las gestiones de rescate, lo que se advierte en este caso es que la Armada no contaba con esos medios, pero tampoco hizo la coordinación necesaria, sino que los medios llegaron y fueron dispuestos por terceros, sin que la Armada los haya requerido, evaluado y dispuesto su uso en las mejores condiciones. A lo que se agrega la ausencia de elementos básicos como luces, espías, equipos de buceo adecuados y personal preparado.

Cabe señalar que como acciones de coordinación se constató la petición de equipos de oxicorte lo que fue concretado con Asenav, acción que no significo ayuda alguna en el rescate y que fue cuestionada por Nelson Escobar, motorista del Comau, (folio 83 parte 6 página 45) al indicar que un forado podría afectar la flotabilidad o burbuja de agua de la nave. Además de

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

la llamada, casi dos horas después de los hechos, al Comandante de Bomberos para prestar ayuda en el lugar, hecho de relevancia pues concretamente fue un buzo de esa repartición el que logró ingresar a la nave siniestrada y rescatar los cuerpos, pero que declaró que nunca recibió instrucciones de la Autoridad Marítima.

Sobre las autorizaciones de zarpe para acudir en ayuda de los siniestrados cabe señalar que el Sr. Martis, Gobernador Marítimo de Valdivia, afirmó que es falso que se hayan negado (folio 82 parte 3 página 59), pero no se rindió prueba sobre la bitácora de llamadas recibidas, respondidas ni quién estaba a cargo de esa gestión. Por el contrario, consta que hubo petición que fue negada en dos ocasiones, punto sobre el que se volverá más adelante.

DÉCIMO: Respecto de la **ausencia de participación de los buzos de la Armada o de una acción tangencial o irrelevante en el rescate**, se tiene en cuenta que se contó con el informe de buceo de la Armada (folio 82 parte 4 página 94) en el que consta que al lugar acudieron B. Caañamo y R. Martínez, allí consta que a las 22:25 hrs se hizo una evaluación de la situación la que concluyó a las 23:03 hrs, detallándose lo observado, como la ubicación y condición de la nave, la existencia de varias embarcaciones menores a su alrededor. No se indica cuántos buzos se hundieron en el lugar para tal evaluación. Tampoco si hubo revisiones posteriores.

Además, se contó con los siguientes testimonios:

a) Rubén Martínez, buzo de la Armada, (folio 110) señaló que había mala visibilidad, que el buceo era peligroso, que las condiciones eran comunes en la bahía de Corral. Ante el Ministerio Público agregó (folio 82 parte 3 página 57) que comenzó maniobras a las 22:30 por unos 30 minutos, después se mantuvo alejado del lugar.

b) Raúl García, nadador de rescate (folio 142) no realizó actividad de buceo porque no es su especialidad y no contaba con equipo.

No se presentó como testigo al Sr. Caamaño, quien tampoco declaró en el sumario de la Armada ni ante el Ministerio Público.

Principalmente por los dichos del Sr. Hernández (folio 77) se ha podido constatar que nadie de la Armada participó en el rescate de los cuerpos, de tal modo que, si bien hubo presencia de buzos de la Armada en el lugar del siniestro, su participación fue marginal, limitándose a constatar la condición de la nave solo una vez, sin participar en ninguna otra actividad, ni aún en el rescate de los cuerpos.

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

Cabe agregar que del informe referido se desprende que contaban con, al menos, un sistema de buceo scuba (autónomo) sin que conste que éste haya sido facilitado a un tercero para mejorar las condiciones del buceo de rescate. La relevancia de este tipo de equipos es que permite el desplazamiento libre sin estar unido a una manguera, circunstancia que mejora las posibilidades de rescate sobre todo en un ambiente en que hay objetos desplazándose y baja visibilidad.

UNDÉCIMO: Como se ha dicho la normativa nacional e internacional, no solo permite, sino que propicia establecer puentes de colaboración para acelerar y mejorar las acciones de rescate, en este caso uno de los hechos más cuestionados ha sido la **negativa reiterada de zarpe a los cerqueros presentes en el lugar**, específicamente los denominados Isaac II y Margoth María IV, para que pudieran actuar levantando a la LM Victoria, permitiendo un rescate más rápido y efectivo.

Como ya se dijo, el gobernador Marítimo Sr. Martis (folio 82, parte 3 página 59, investigación del MP), señaló que no hubo tal negativa, pero hay múltiples testimonios, en la investigación del Ministerio Público, que señalan lo contrario, a saber:

a) Jorge Riedel, Capitán barcaza Comau, (folio 83 parte 6 página 53) señalo que muchas naves solicitaron autorización para prestar ayuda y la Armada la denegó.

b) José Miguel Ávila, buzo mariscador (folio 83 parte 6 página 7) señaló que las personas de las cerqueras le dijeron que no llegaron antes al lugar porque la Armada no los autorizaba.

c) Manuel Pichipil, pescador y buzo, (Folio 83 parte 5 página 28) iba en el Isaac II, señaló que no se autorizó zarpe de embarcaciones que ofrecieron ayuda, pero igual zarpó (era una de las dos embarcaciones que finalmente levantaron a la LM Victoria). Tenían los medios para rescatarlos, pero la Armada no se los permitió.

d) Germán Carrillo, Capitán del Andalué (folio 83 parte 6 página 10) escuchó a otras embarcaciones ofrecer ayuda, pero fue negada. Sabe de otros casos en que naves son rescatadas por cerqueros.

e) Guillermo Catalán, Capitán del Cullamó (folio 83 parte 6 página 11) señaló que ofreció ayuda. Las peticiones de zarpe fueron denegadas, les dijeron que tenían que estar a la espera.

f) Juan Monsalve, pescador (folio 60, página 2 del informe de PDI) embarcado en la cerquera Isaac II, señaló que en dos oportunidades se negó autorización de apoyo. Contaban con sistemas hidráulicos de alto tonelaje,

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

situación que notificó a la Armada. Otra nave -Margoth María IV- también pidió autorización. Luego de la “mala maniobra” que provocó el hundimiento de la LM Victoria después del remolque, su embarcación y la Margoth María IV, levantaron la LM Victoria. Agregó que tanto la Autoridad Marítima como desde la Comau les indican que se fueran, pero desobedecieron porque sabían que no contaban con ningún elemento para salvar la nave.

g) Luis Castro, Capitán de la Margoth María IV (folio 60 página 4 informe PDI), señaló que su nave tenía doble sistema hidráulico con winche de 10 toneladas de levante, que pidió autorización para intervenir, pero la Armada lo denegó diciéndole que “todo estaba controlado”.

Por su parte el perito don Héctor Duque, que declaró sobre peritaje realizado (folio 128 y folio 79 respectivamente) dio cuenta de las especificaciones técnicas de la LM Victoria y de las embarcaciones cerqueras Isaac II y Margoth María IV, señalando que las dos últimas contaban con sistemas adecuados para levante, la segunda de ellas con capacidad de 161 toneladas.

Lo anterior unido a la ausencia de prueba sobre los registros de recepción y respuestas de llamadas o al menos de señalamiento de la persona a cargo, permite tener por establecido que sí hubo negativa reiterada de zarpe a naves que contaban con los medios para levantar aquella siniestrada, capacidad que quedó demostrada, más tarde, cuando igualmente debieron realizar exitosamente esa maniobra.

DUODÉCIMO: Uno de los puntos críticos fue la **decisión de traslado o remolque de la LM Victoria**, acción que más tarde desembocó en que una **“mala maniobra” provocó su hundimiento** provocando un rescate inmediato con resultado de seis fallecidos.

Con lo ya razonado tenemos un escenario que nos muestra una colisión producida en una situación climática compleja -en grado no determinado- pero que no escapa a las condiciones previsibles en la zona y época de los hechos. Por otra parte, a personal de la Armada con medios físicos inexistente o al menos inadecuados para la situación. Un mando débil y sin apoyo técnico especialista, o al menos sin que se haya probado que lo tuvo, ni qué instrucciones o sugerencias fundadas técnicamente, eventualmente, dio.

Por otra parte se estableció que la colisión se produjo pasadas las 21:15 hrs. y que la decisión de trasladar la LM Victoria, recién se tomó pasadas las 23 hrs. concretándose a las 23:40 hrs., según el “informe accidente marítimo” (folio 87 página 7), es decir, poco más de dos horas

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

después de los hechos, tardanza que en si misma ya es compleja, pues los tripulantes atrapados contaban con un espacio de flotabilidad o burbuja de aire limitada, disminuyendo el oxígeno disponible a medida que pasaba el tiempo, sin que la Autoridad Marítima adoptara ninguna maniobra conducente a proveerlos de más oxígeno, como lo recomiendan las normas internacionales. Durante ese lapso, lo único que se dispuso por la Autoridad Marítima fue el amarré de la nave, acción que se empezó a ejecutar antes de su llegada por los propios pescadores que llegaron al lugar y por los tripulantes de la Comau. Hubo también una inspección por uno de los buzos de la Armada que dio cuenta de las dificultades para el buceo y rescate, según consta en informe de folio 81.

El Sr. Hudson, sobre las acciones el día de los hechos señaló que desde un inicio prestó apoyo el remolcador Don Martin y que acudieron a ofrecer apoyo 3 a 4 pesqueros con una capacidad de levante de entre 5 y 10 toneladas, pero que según le informó el ingeniero en construcción naval, "*con la presión y demás, teníamos 70 toneladas por lo que solicité a los pescadores que se quedaran al lado de nosotros hasta encontrar una menor profundidad para evitar que se nos fuera a pique la embarcación*", agregó que "*una vez que logramos tocar fondo solicité que los pesqueros con su arte de pesca de levante se acercaran e intentaran levantar a la motonave Victoria lo cual no tuvieron la capacidad de levantarla, ahí les pedí que se amarraran a ella e hicieron una especie de contención para tener una plataforma más estable y continuar con las labores de rescate. Obviamente nos dio la razón de no autorizar con mayor profundidad porque al no poder levantar hubiera ocurrido una catástrofe mayor porque la LM Victoria se hubiera hundido llevándose a los pesqueros*" (folio 173, declaración en juicio, vía exhorto, de 2 de noviembre de 2024).

Sobre ese primer intento de levante no hay otro testimonio que lo confirme. Por el contrario, hay varios que señalan que no se autorizó la intervención de las cerqueras, sino hasta el final, cuando la LM Victoria ya estaba hundida, a propósito de la "mala maniobra" casi al final de la acción de remolque. También se ha dicho que su afirmación sobre contar con apoyó técnico que haya evaluado el tonelaje, no se acreditó.

En todo caso respecto de la necesidad de remolque, hay testimonios que apoyan tal acción, aunque señalan que no hacia la dirección en que se ejecutó, pues iba contra corriente y en malas condiciones de amarre, otros desconocen quién tomó esa decisión, nadie da una explicación técnica que la justifiqué. Al respecto se cuenta con los siguientes testimonios:

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

a) Jorge Riedel, Capitán de barcaza Comau, (folio 83, parte 6 página 53) la Armada instruyó remolcar y el Teniente a cargo indicó que él asumía la responsabilidad si chocaban o varaban. No da cuenta de los motivos de esa decisión. Agregó que se detuvo la nave que los remolcaba (Don Martín) a ellos y a la LM Victoria, y eso provocó el hundimiento.

b) Antonio Durán, tripulante de barcaza Comau, (folio 83 parte 6 página 48) no sabe de dónde salió la idea de remolcar la nave a Niebla. Al detenerse el Don Martín, que remolcaba a la LM Victoria y la Comau, por la inercia provoca el hundimiento de la LM Victoria.

c) Mario Águila, pescador (folio 88) Sugirió remolcar a Niebla por la cercanía y porque había arena.

d) Manuel Pichipil, pescador y buzo (Folio 83 parte 5 página 28) la Autoridad Marítima le dijo que estaban remolcando. Agregó que ante el hundimiento de la LM Victoria, la Armada no actuó.

e) Germán Carrillo, Capitán de Andalué (folio 76 y folio 83 parte 6 página 10 investigación del MP) desconoce porqué se remolcó la nave, estima que no fue una buena decisión. Después del hundimiento se involucraron otras embarcaciones.

f) Luis Valverde, Comandante de Bomberos de Valdivia, (folio 83 parte 5 página 46) Cuando llegó al lugar el Teniente a cargo le informó que la nave estaba siendo remolcada y que al llegar el personal de Asenav trabajaría con el equipo de oxicorte, en ese momento le sugirió que paralelamente ingresará la unidad de buzos a su cargo, a lo que el Teniente accedió

g) Nelson Escobar, motorista de Comau (folio 83 parte 6 página 45) propuso remolcar a lo que la Armada accedió, pero no condujo la nave a la orilla, sino que al medio del canal.

h) Diego Sprenger, gerente de empresa Reloncaví dueña de Don Martín (folio 83 parte 6 página 58) Sugirió a la Autoridad Marítima remolcar la nave a la orilla para vararla, pero en ese momento le dijeron que solo asegurara la nave con amarras. Estima que esa maniobra debió hacerse antes. Luego agregó que estando en esa maniobra se generó una detención que provocó el hundimiento de la LM Victoria.

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

i) Guillermo Catalán, Capitán Cullamó (folio 83 parte 6 página 11) Desconoce el motivo de remolcar la LM y no llevarla a Mancera.

A lo anterior cabe agregar que los capitanes de las embarcaciones Isaac II y Margoth María IV, solicitaron intervenir en el lugar, previo al remolque y le fue negado, desconociendo a la fecha los motivos técnicos para adoptar tal decisión.

Finalmente, el perito Sr. Duque que elaboró informe pericial y declaró en juicio, señaló que el remolque se realizó con materiales no aptos (bitas o espías que se cortaban) y en malas condiciones, esto es, con corriente en contra. Agrega que no se supo si al tomar la decisión de remolcar se tuvo en cuenta la existencia de un MOLO sumergido que está presente en gran parte de recorrido y cuya existencia es advertida en las indicaciones generales para la zona. Cabe agregar que en ninguna de las declaraciones del Sr. Hudson se mencionó su existencia ni menos qué medidas se tomaron para evitarlo.

Sobre la existencia de eso MOLO también dio cuenta el peritaje evacuado por el Sr. Gerson González en la investigación sumaria de la Armada, y que evacuó a fojas 456 de esa carpeta (folio37), coincidiendo – a simple vista- la ubicación del mismo con lo referido por el perito Sr. Duque, conforme los planos adjuntos por ambos en sus informes.

Con estos antecedentes se puede concluir que no existen medios de prueba que permitan afirmar que la acción de remolque en las condiciones climáticas y de medios materiales fue la mejor decisión técnica, máxime cuando ella se tomó tardíamente y concluyó con el hundimiento de la LM Victoria. Por el contrario, se advierte que tal decisión significó aumentar el peligro, pues no se realizó ningún intento de levante en el mismo lugar a pesar de existir medios suficientes como lo eran las embarcaciones Isaac II y Margoth María IV, misma que más adelante pudieron hacerlo, las que según lo informado por el perito Sr. Duque tenían la capacidad suficiente para hacerlo. Por otra parte, tampoco se probó la existencia de una evaluación técnica *in situ* sobre la incapacidad de tales naves para realizar esa elevación.

Sobre la imposibilidad de llevar la nave siniestrada hacia Mancera porque se trata de un fondo rocoso, solo se cuenta con la afirmación del Sr. Hudson. No hay prueba técnica -posterior- que ratifique sus dichos.

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

En general se advierte una escasa preparación para asumir las decisiones urgentes que ameritaba el momento, con ausencia de apoyo técnico.

Esta situación se ve finalmente agravada por la conducta final del Sr Hudson (CLS) pues al producirse el hundimiento de la nave LM Victoria, simplemente dejó hacer a los pescadores del lugar y Bomberos apostados, retirándose del sitio sin involucrar a su personal en el rescate, lo que se tiene por acreditado con los siguientes testimonios:

a) Manuel Pichipil, pescador y buzo (folio 83 parte 5 página 28) Señaló que ante el hundimiento de la LM Victoria, la Armada no actuó.

b) Germán Carrillo, Capitán de Andalué (folio 76 y folio 83 parte 6 página 10 investigación del MP). Después del hundimiento se involucraron otras embarcaciones.

c) Luis Castro, pescador, (folio 60) señaló que al momento del rescate no había ningún apoyo de buzo de la Armada.

La misma conclusión fue señala por el perito Sr. Duque. (folio 128 y 79)

DÉCIMO TERCERO: Finalmente cabe analizar el efecto de lo que muchos testigos señalan como una **"mala maniobra**", al referirse al hundimiento de la LM Victoria. Como se ha señalado en varias oportunidades, el remolque de la nave terminó con su hundimiento casi al llegar a destino, ocasión en que las cerqueras pudieron levantarla y el buzo de GERSA logró rescatar los cuerpos. Algunos testigos relatan ese hecho como una detención sorpresiva del remolcador Don Martín que por inercia provocó la detención de las dos naves que remolcaba, la Comua y la LM Victoria, concluyendo en el hundimiento de la última porque esa situación permitió el corte de las amarras. Sin embargo, bien pudo ser el choque del Don Martín o de las naves remolcadas con el MOLO sumergido. Pero lo cierto es que no hubo explicación de esa situación, ni si fue una casualidad, ni si fue un error previsible -molo-, ni si fue una mala maniobra, ni aún la detención necesaria del remolque. Es más, en su declaración el Sr. Hudson no advierte ese hecho, solo alude a que de repente se hundió la nave. Tal situación no fue investigada en el sumario de la Armada.

Es relevante esclarecer qué sucedió en ese momento pues se trata de la conclusión de la decisión adoptada por la Autoridad a cargo del rescate, remolcar la nave siniestrada, lo que terminó en su hundimiento, pero se desconoce la razón precisa de ello. Mas relevante es aun cuando hay prueba

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

de sobrevivencia casi hasta el momento del rescate de los cuerpos, los que fueron percibidos como cuerpos aún tibios por al menos dos testigos, Juan Monsalve y Luis Castro. Es decir, de no haberse producido ese hundimiento, es probable que el rescate hubiera sido exitoso.

DÉCIMO CUARTO: Conforme se ha ido analizando la prueba rendida, a la luz de las normas citadas en el considerando quinto, **se advierte que hubo falta de servicio** pues al rescate concurrió personal cuya preparación y experiencia no se acreditó, los recursos materiales eran escasos, inexistentes o no idóneos, los que deben estar acorde a las necesidades propias de la zona, especialmente climática, las que en este caso, si bien se reportaron como complejas -en grado impreciso- también se concluye que estaban dentro de los parámetros normales para la zona en la época del año.

No se probó que haya existido apoyo técnico *in situ,* solo el Sr. Néstor Pacheco (folio 83, parte 5 página 37) dijo haber visto en el lugar a un inspector de la Armada de apellido Grandón, pero tal persona no declaró en juicio, ni siquiera fue presentado como testigo (folio26). Tampoco consta su declaración ante el Ministerio Público. Sin embargo, fue designado perito en el sumario de la Autoridad Marítima (fojas 16, 162, 314 y 414 evacuando informes a fojas 118, 269, 317 -complementado a fojas 315- y 448), pero en ninguno de esos informes señala si estuvo presente -o no- al momento de las maniobras de rescate, menos si hizo algún tipo de evaluación sobre la situación, recomendando acciones de rescate, estabilización u otra similar en el lugar de los hechos al momento del rescate.

En ese contexto, no existe una explicación clara precisa y con sustento técnico que pueda avalar como la más adecuada la decisión de traslado o remolque se adoptó, más aún cuando aquella concluyó con el hundimiento total de la nave que se pretendía rescatar. Tal explicación resulta necesaria por los múltiples antecedentes que se analizaron en orden a que existía una formula distinta de actuar, como era el levante en el lugar por las embarcaciones Isaac II y Margoth María IV, no bastando -como se dijo- las malas condiciones climáticas, pues se conoció por varios testigos que esa posibilidad era factible ya que ambas tripulaciones tenían experiencia en ese tipo de rescate. A ello se agrega el peritaje, en el que el experto señala cuál habría sido la maniobra de remolque que debió efectuarse, la que dista mucho de la efectuada.

En todo momento los testigos dieron cuenta de una situación de desorden, provocada por la inquietud que provocó la tardanza en la toma de

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

decisiones, lo que revela un liderazgo débil, probablemente por la falta de experiencia, tardanza que sin duda influyó en el negativo resultado del rescate.

La Armada no contaba en el lugar ni con personal técnicamente preparado para la ejecución del salvataje ni con los medios idóneos, pero tampoco dispuso de la coordinación necesaria para complementar esas falencias, o al menos no lo probó en juicio. En ese contexto llama la atención que en el rescate final de los cuerpos no estuvieran presente los buzos de la Armada, los que además contaban con el sistema autónomo de buceo scuba, como ya se ha relatado, pero que no fue facilitado su uso por terceros.

Cabe señalar que el documento dos del folio 79, no es suficiente para entender que el Sr. Hudson y el Sr. Martis, contaban con la preparación académica suficiente y actualizada pues en él sólo se da cuenta del nombre de cursos sin indicar a que se refiere su contenido.

Por último, la demandada no señaló cuál fue el protocolo seguido ni cómo le dio cumplimiento.

En conclusión, la actuación de la Armada fue negligente tanto por falta de personal y medios materiales adecuados a las necesidades, como al momento de tomar decisiones, las que fueron tardías y sin consultas técnicas adecuadas.

DÉCIMO QUINTO: La falta de servicio establecida de la forma que se resume en el considerando precedente, resulta ser la causa principal y directa de un rescate infructuoso. En efecto, se ha determinado que la Armada de Chile, obligada a las maniobras de rescate -conforme la legislación citada- no contaba con los medios técnicos materiales para un rescate de las características del caso o al menos no lo reportó en el lugar. Tampoco dispuso de personal adecuadamente especializado para las labores de rescate, el que desarrolló una actividad defectuosa y tardía al tomar decisiones que concluyeron con la muerte de los tripulantes de la LM Victoria, principalmente el remolque o traslado en condiciones defectuosas pero que pudieron ser mejoradas ya sea por aplicar un sistema de amarre superior al improvisado por los pescadores del lugar, sin ningún material (espías o bitas) entregadas por la Armada, o la decisión del lugar al que se llevaba, además de haber abandona el lugar sin prestar ayuda en el momento del rescate de los cuerpos. En este punto adquieren relevancia los dichos de **Juan Monsalve**, pescador embarcado en nave cerquera Isaac II, quien dijo que al momento de rescatar los cuerpos, estos estaban aún tibios

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

y que se escuchaban vivos antes de la mala maniobra – refiriéndose a que después de remolcar la LM Victoria varó y se volcó, luego de ello hubo intervención de cerqueros con grúas y buzos mariscadores y de bomberos que finalmente rescataron los cuerpos- (Folio 60, declaración que consta en el informe policial de 3 de septiembre de 2021, página 2). Cabe precisar que este testigo tripulaba ese día la embarcación que, junto a otra cerquera, gestionaron el rescate de cuerpos y que estos fueron subidos por el buzo de bomberos Sr. Hernández (GERSA) a esa nave. En similares términos declaró **Luis Castro**, Capitán del Margoth María IV que también colaboró en el rescate y advirtió que al sacar los cuerpos estos estaban tibios (Folio 60, declaración que consta en el informe policial de 3 de septiembre de 2021, página 4), lo que revela que de no haberse ejecutado negligentemente las acciones desplegadas por la Autoridad Marítima, los tripulantes -o al menos alguno de ellos- habrían sobrevivido.

El hecho de existir un ambiente hostil para la realización de su trabajo, que por una parte fue provocado por un retardo indebido y una falta de comunicación y dirección ante la situación que se provocaba, todos hechos previsibles y que deben ser manejados adecuadamente por el personal especializado de rescate, lo que no ocurrió, no lo exime de responsabilidad, por el contrario, da cuenta de la falta de preparación en situaciones críticas, las que son esperables en este tipo de tareas.

No existe contradicción frente dos hechos relevantes: A) en el choque entre la barcaza Comau y la LM Victoria, el sumario de la Armada determinó que fue el patrón de esta última el responsable, el que -por estar fallecido- no contó con defensa activa en esa investigación, y B) la LM Victoria tenía modificaciones estructurales no autorizadas las que consistieron en cerrar dos vías de salida o escape. Sin embargo, ello no altera la determinación de un actuar negligente de la Armada, pues su obligación nace una vez producida la colisión, sin importar quién ha sido el responsable, en este caso una de las víctimas. En cuanto a la modificación estructural, si bien pudo representar una dificultad al momento de poder rescatar con vida a los tripulantes, ello no fue determinado técnicamente -más allá de afirmaciones generales-, es más en los hechos, bastó la entrada existente para el rescate de los cuerpos en aproximadamente una hora, lo que permite concluir que había un acceso posible, pero que no se permitió ser usado antes del segundo hundimiento de la LM Victoria.

DÉCIMO SEXTO: Establecida la responsabilidad del Estado por el actuar negligente de sus agentes, así como la relación de causalidad entre

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

esa conducta y el daño causado, corresponde analizar la procedencia de la indemnización por daño moral reclamada por las y los actores.

Cabe precisar quiénes son los demandantes y la relación de estos con las personas fallecidas:

1.- Por el fallecimiento de don **Gastón Pitrullanca Gallardo**, demandaron su cónyuge doña Eliana Magaly González Osores; su hija Claudia Patricia Pitrullanca González, y su nieta Ignacia Belén Velásquez Pitrullanca.

2.- Por el fallecimiento de don **José Vargas García**, demandaron su cónyuge doña Cristina Verónica Fica España y sus hijos Roberto Camilo Vargas Fica, Evelyn Carolina Vargas Fica y Mabel Verónica Vargas Fica.

3.- Por el fallecimiento de don **Franco Medina Loncomilla**, demandaron su cónyuge doña Mabel Verónica Vargas Fica (también hija del mencionado en el punto precedente) y sus hijos Layla Mabel Medina Vargas, Jurgen Nicolás Medina Vargas y Jean Franco Medina Vargas (también nietos del referido en el punto anterior).

4.- Por el fallecimiento de don **Jorge Martínez Maripán**, demandaron su conviviente Gladis Isabel Vergara Contreras, sus hijos Tom Ignacio Martínez Vergara y Olivier Joaquín Martínez Álvarez, así como su ex-conviviente y madre del segundo hijo señalado, doña Carolina Beatriz Álvarez Tariño.

5.- Por el fallecimiento de don **Manuel Garcés Pérez**, demandaron su cónyuge María Isabel Gallardo Alarcón y sus hijos Cristofer Manuel Garcés Gallardo y Yaritza Annais Garcés Gallardo.

La relación de parentesco filial y de matrimonio se estableció con los respectivos certificados agregados en los folios 1 y 71.

Respecto de la relación que habría existido entre el Sr. Martínez y la Sra. Álvarez Tariño, no se rindió ninguna prueba y ella no fue pericia por la perito psicóloga. Solo consta que tuvieron un hijo juntos, el que a la fecha de la pericia psicológica tenía 17 años.

En cuanto a la relación de convivencia del Sr. Martínez y la Sra. Vergara Contreras, se presentó la pericia psicológica y el certificado de nacimiento del Tom Ignacio Martínez Vergara.

DÉCIMO SÉPTIMO: La indemnización reclamada en autos tiene como fundamento el daño moral provocado por la acción negligente y tardía de la Armada de Chile a cargo del rescate de los tripulantes de la LM Victoria, como consecuencia de la colisión con la barcaza Comau ocurrido el 24 de marzo de 2020 aproximadamente a las 21:20 horas.

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

El daño moral ha sido definido por la doctrina y la jurisprudencia como aquel dolor o aflicción que provoca en la persona un evento causado por un tercero. Se trata de una situación que solo puede ser morigerada, pues no permite al afectado volver a la situación que tenía antes de aquel suceso, como si ocurre con la indemnización de tipo patrimonial frente a la pérdida de parte o todo ese patrimonio.

En consecuencia, determinar si existe tal dolor o aflicción que altera su curso de vida tiene una dificultad en sí misma, sobre todo al pretender medir la intensidad de aquella. Sin embargo, las máximas de experiencia nos dicen que la muerte inesperada de un ser querido produce dolor e incluso algunos trastornos -permanentes o temporales- en la salud mental de los familiares afectados. En lo inmediato está plenamente establecido que la muerte de los Srs. Pitrullanca (59 años), Vargas (65 años), Medina (44 años), Martínez (35 años) y Garcés (50 años) ocurrió de forma inesperada, como consecuencia de un accidente marítimo. Atendida sus edades, su proyección de vida era de varias décadas más, para ello baste con recordar que las AFP calculan sobrevida de los pensionados hasta los 110 años, en base a tablas elaborados por la Superintendencia respectiva.

En cuanto a la aplicación de la máxima de experiencia invocada, esta requiere -como base- establecer los vínculos familiares que existieron entre los reclamantes con las personas fallecidas. Cómo se dijo en el fundamento precedente, respecto de casi todos los reclamantes se acompañaron los certificados de nacimiento y de matrimonio que establecen incluso más de un vínculo de parentesco, como sucede con la Sra. Mabel Vargas Fica que perdió a su cónyuge y a su padre, lo mismo ocurre con sus tres hijos que perdieron a su padre y abuelo materno.

Sin embargo, nada se probó respecto de la ex conviviente del Sr. Martínez, doña Carolina Álvarez, pues se trató de una relación de hecho -tuvieron un hijo- pero que se desconoce cuál fue la relación afectiva o incluso de dependencia económica que existía entre ellos al momento de los hechos. Además, no se presentó al momento de la pericia psicológica por lo que ningún medio de prueba se agregó para poder determinar la existencia de un vínculo del que pudiera derivar un daño moral.

Distinto es lo que ocurre con la actora doña Gladis Vergara Contreras con quien el Sr. Martínez convivía al momento de su fallecimiento, y tuvieron un hijo de poco más de un año a la fecha de su muerte. Además, ella se presentó a la pericia psicológica dando cuenta de su relación de la que se derivó el daño psicológico que el informe pericial expone.

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

DÉCIMO OCTAVO: En cuanto a cómo tal evento inesperado afectos sus vidas, su salud mental, provocándoles sufrimiento y aflicción, se cuenta con el informe pericial elaborado por la perita psicóloga doña Camila Aguilera Alvear, agregados en folio 190 (resumen) y 195 (exposición extensa). En él se detalla el número de entrevista que tuvo con cada uno de los periciados (entre una y tres), la metodología que usó, los instrumentos técnicos que aplicó y la bibliografía que consultó. Su informe, contiene la evaluación de 15 de los 17 demandantes, solo faltaron la Sra. Álvarez Tariño y el niño Tom Martínez Vergara, de poco más de un año al momento de los hechos. Dicho medio de prueba no fue objetado por ninguna de las partes y la profesional fue nombrada por el Tribunal. Bajo tales condiciones resulta un medio de prueba idóneo para conocer y precisar el estado de salud mental de las y los demandantes, provocado por el accidente conocido en esta causa y su dimensión como daño moral indemnizable.

En la pericia se platearon tres hipótesis que luego se analizaron, a saber, **H1:** Las personas peritadas no presentan afectación psicológica ni daño moral atribuible a los hechos que fundamentan la demanda. **H2**: Las personas peritadas presentan afectación psicológica y/o daño moral, pero no se puede establecer un vínculo directo con los hechos que fundamentan la demanda. **H3**: Las personas peritadas presentan afectación psicológica y/o daño moral directamente atribuible a los hechos que fundamentan la demanda. Concluyendo que la tercera hipótesis es la que se presenta en las 15 personas periciadas.

La perita también se pronunció sobre la sintomatología y el tiempo transcurrido señalando: *"Cabe destacar, además, que, pese al tiempo transcurrido desde la tragedia, la sintomatología persiste con un nivel de agudeza significativo, interfiriendo de manera relevante en el funcionamiento cotidiano, familiar, laboral y social de los/as afectados/as. Esta persistencia sintomática no solo se explica por el impacto traumático inicial del accidente, sino también por una serie de factores que han complejizado y prolongado el malestar: conflictos familiares derivados de la pérdida, dificultades económicas graves, estigmatización dentro de la comunidad, exposición reiterada en medios de comunicación masiva y reactivación emocional frente a hechos similares ocurridos posteriormente. Todo lo anterior ha contribuido a la cronificación del sufrimiento, configurando cuadros clínicos de alta complejidad que requieren atención especializada y sostenida",* además describe los síntomas que presentan las víctimas y que le han permitido arribar a los diagnóstico que señala, tales como *"dificultades para aceptar la*

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

pérdida, sentimientos de vacío, malestar continuo, y una marcada incapacidad para retomar las actividades cotidianas en algunos casos" o "*recuerdos intrusivos y angustiosos de las circunstancias del accidente, pesadillas recurrentes, evitación de lugares o conversaciones relacionadas con el mar o la pesca, incluyendo el transportarse desde Corral a Valdivia",* situación que releva la gravedad de la afectación de las y los demandantes.

En términos individuales y de forma sucinta se tiene en consideración que:

Familiares de Franco Medina Loncomilla:

1.- Doña Mabel Vargas Fica, fue diagnosticada con trastorno de duelo prolongado (TDP) y trastorno de estrés post traumático (TEPT) con sintomatología ansiosa y depresiva en rango moderado a severo, conforme a los dos test aplicados. Esta demandante perdió a su cónyuge y a su padre. Se hizo cargo del cuidado de sus tres hijos (dos estudiantes universitarios y una niña de 4 años a esa fecha) y de su madre. Los fallecidos eran el sustento principal de las familias, por lo que debieron buscar trabajo de inmediato, lo que le provocó un rechazo social por cómo asumió el duelo. Lo mismo le sucedió a su madre. La familia se desestructuró, se debieron cambiar de casa, ya no se preocupa de la misma forma del aseo y orden de su casa, hubo peleas familiares, perdió casi todo contacto con su hijo del medio. El accidente representa un antes y después en su vida. Se olvida de cosas cotidianas, ha tenido ideación suicida.

A su respecto la perita señala: "*la peritada está permanentemente lábil, su emoción se desborda en todas las entrevistas, con una afectividad marcada ampliamente por angustia y la tristeza, en cada relato asociado a los hechos que suscitan la demanda"* en la entrevista clínica "*destaca un estado de ánimo inestable, malestar psicológico prolongado, reacciones fisiológicas importantes en respuesta a factores internos o externos, hipervigilancia, problemas de concentración, alteración que causa malestar clínicamente significativo o deterioro en lo individual, familiar y social".*

2.- Layla Medina Vargas, fue diagnosticada con trastorno de estrés post traumático (TEPT) en el accidente perdió a su padre y abuelo materno. Tenía 4 años a la fecha del accidente y 9 años al ser periciada. En tratamiento con psicólogo de la escuela donde estudia, por los efectos del accidente. En la primera entrevista no fue abordado el tema directamente, solo encuadre. En la segunda, la niña actúa de forma parecida, respondiendo monosílabos o frases cortas, manifiesta ansiedad e incomodidad con la entrevista. Sus familiares (madre, hermanos, tíos, abuela) dan cuenta de un

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

cambio en la forma de ser *"cambiando abruptamente su comportamiento, espontaneidad y alegría desde entonces, aunque sin verbalizar malestar ni tristeza por lo general, solo manteniéndose muy reservada, y siguiendo el patrón familiar de evitar hablar de la temática en cuestión*". El psicólogo de la escuela, envió informe a la perita señalando como conclusión la siguiente: "*Layla Medina ha demostrado resiliencia en varios aspectos, pero los cambios conductuales y emocionales tras el evento traumático indican la necesidad de un apoyo psicológico sostenido. Su madre y otros cuidadores juegan un papel crucial en este proceso, y con la intervención adecuada, es probable que Layla pueda superar estas dificultades y desarrollar una mayor seguridad emocional y social".*

3.- Jurgen Nicolás Medina Vargas, fue diagnosticado con trastorno de duelo prolongado (TDP) y trastorno de estrés post traumático (TEPT) con sintomatología ansiosa y depresiva en rango moderado a severo, conforme a los dos test aplicados.

Sobre su situación familiar señaló "…*en su infancia y adolescencia su familia era unida y solía compartir espacios significativos en su hogar. Sin embargo, tras el fallecimiento de su padre, la dinámica familiar cambió abruptamente. Experimentó un deterioro en la relación con su madre, a quien describe como distante y enfocada en su trabajo, y una relación conflictiva con su hermano, quien llegó a ejercer violencia física contra él. Este episodio fue el detonante para que Nicolás decidiera abandonar el hogar familiar".* A la fecha de la pericia dijo convivir con su pareja y familiares de ella en un espacio pequeño, por lo mismo señala *"…que extraña tener un lugar íntimo donde pueda sentirse libre, como era su casa hasta antes del fallecimiento de su padre, y esa situación, así como el recuerdo le produce agobio*"

El periciado señala que el accidente fue un punto de inflexión en su vida, que la transformó negativamente. Desde ese momento ha sufrido varias pérdidas "*el cambio de domicilio familiar (que significó dejar la casa en que creció y donde vivió experiencias positivas), el alejamiento afectivo de su madre, la conflictiva relación con su hermano, la sensación de abandono del núcleo familiar, y el deterioro de sus condiciones de vida",* todo aquello le ha provocado un duelo no resuelto. Reconoce que necesita ayuda profesional, que no le gusta la nueva versión de él, era alegre y risueño.

4.- Jean Franco Medina Vargas, fue diagnosticado con fue diagnosticado con trastorno de duelo prolongado (TDP) y trastorno de estrés post traumático (TEPT) con sintomatología ansiosa y depresiva en rango moderado a severo, conforme a los dos test aplicados. En el accidente

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

perdió a su padre y abuelo materno. Señaló que ha vivenciado problemas sociales como volver a jugar futbol o integrarse a trabajos, debiendo dejar ambas actividades. Ha vivido en un sueño (desrealización) con trastornos del sueño y de alimentación. Ha tenido tratamientos medicamentosos. Ha manifestado "*síntomas de ansiedad generalizada, episodios de ira, rumiación, aislamiento social, y pensamientos de persecución*". La vida les cambio no solo en lo económico sino en lo vincular, se desestructuro su familia. Su madre ha sido su apoyo, aunque sabe que tiene que superar ña situación solo.

Familiares de José Vargas García (también se debe considerar a Mabel Vargas Fica, signada en el n°1)

5.- Cristina Verónica Fica España: fue diagnosticada con trastorno de estrés post traumático (TEPT) con sintomatología ansiosa y depresiva en rango leve. En el accidente falleció su marido y su yerno. A su marido lo describe como una persona ejemplar. Su fallecimiento significó un cambio importante en su vida, debió volver a trabajar remuneradamente. Desde el fallecimiento de su cónyuge, no ha podido dormir de forma continua y ha presentado somatizaciones (dolor estomacal, sudoración y taquicardia) cuando debe cruzar la bahía de Corral. Señaló que antes del accidente no reportó síntomas en su salud mental, pero después ha tenido "*llanto frecuente, ideación suicida pasiva, labilidad emocional, pensamientos intrusivos persistentes, evitación de lugares o recuerdos asociados al trauma, y un marcado deterioro del estado de ánimo".*

6.- Roberto Camilo Vargas Fica, fue diagnosticado con trastorno de estrés post traumático (TEPT) con sintomatología ansiosa y depresiva en rango moderado a severo, conforme a los dos test aplicados. En el accidente perdió a su padre y cuñado. Ha tenido episodios de depresión con anterioridad a estos hechos, los que desencadenaron un profundo deterioro emocional, con la aparición de síntomas compatibles con trauma psicológico, ansiedad, insomnio y depresión. Las repercusiones fueron significativas, afectando directamente su calidad de vida, tanto en lo laboral como en lo familiar y social. Asumió un rol activo en la contención emocional de su núcleo cercano, especialmente de su madre y sobrinos… La relación con su padre fue significativa y su pérdida tuvo un fuerte impacto emocional.

La profesional concluye, entre otras cosas que "…*se encuentra en un estado de vulnerabilidad emocional crónica, con presencia de secuelas traumáticas severas y manifestaciones de sufrimiento psíquico persistente".*

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

7.- Evelyn Carolina Vargas Fica, fue diagnosticada con trastorno de duelo prolongado (TDP) y trastorno de estrés post traumático (TEPT) con sintomatología ansiosa y depresiva en rango moderado a severo, conforme a los dos test aplicados. En el accidente perdió a su padre y su cuñado. Reconoce a su padre como un pilar fundamental en su vida, tanto emocional como afectivamente. Es casa con un miembro de la Armada, lo que ha tensionado su relación, pues a dicha institución se atribuye el deceso de sus familiares. Han hecho un especial esfuerzo por mantener el equilibrio en la pareja. A esa fecha vivía en Lota por lo que vivió la noticia desde lejos, obteniendo información confusa y contradictoria, eso le afectó mucho. Su hija de 7 años, vio videos del rescate, le ha afectado mucho la pérdida de su abuelo.

Reclama que la Armada los trato muy mal incluso en el funeral. Sufrió comentarios hostiles porque su cónyuge es de la Armada.

Señaló que no pudo despedirse de su padre porque al verlo se desmayó.

Señala que "*cualquier cosa que me recuerde el accidente me provoca malestares estomacales, si veo personas atrapadas o algún problema con agua, me dan vómitos con sangre, náuseas, me cuesta respirar, me da taquicardia"* entre otros síntomas. Estima que lo mas grave son las pesadillas. Tiene una salud frágil desde joven, que ha empeorado con esta pérdida.

Familiares de Manuel Garces Pérez:

8.- María Isabel Gallardo Alarcón, fue diagnostica con trastorno de estrés postraumático (TEPT) con sintomatología ansiosa y depresiva en rango moderado a severo, conforme a los dos test aplicados. En el accidente murió su cónyuge. Señala que su salud física se deterioró después de la muerte de su cónyuge.

Sobre su salud mental se indica "*la peritada refiere un cuadro depresivo severo que se inició tras la muerte de su esposo y que se prolongó por cerca de dos años. Durante ese período estuvo bajo tratamiento médico en el consultorio de Angachilla, donde recibió múltiples medicamentos psicotrópicos. Requirió licencias médicas extendidas y fue considerada no apta para retomar funciones laborales en el hospital donde trabajaba. Describe episodios de aislamiento, intensa tristeza, llanto espontáneo, ideación centrada en su esposo fallecido (como esperar que llamara por teléfono), e importantes fallos en la memoria inmediata".* Agrega que el proceso de duelo ha sido marca por una fuerte sensación de injusticia. Su

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

vida ha cambiado, sus hijos también y han adptado rol protector hacia su persona.

9.- Yaritza Annais Garcés Gallardo*:* fue diagnosticada con trastorno de duelo prolongado (TDP) y trastorno de estrés post traumático (TEPT) con sintomatología ansiosa y depresiva en rango moderado a severo, conforme a los dos test aplicados. Su padre falleció en el accidente. Hoy es madre y cuidadora de su hijo por lo que tiene trabajos inestables. La maternidad ha significado un elemento protector en relación a pensamientos autodestructivos originados por el fallecimiento de su padre. Ha sostenido emocionalmente a su madre, en desmedro de su propia elaboración de su duelo. La perita señala que "*Se concluye que Yaritza Garcés presenta una afectación psicológica severa, directamente atribuible a los hechos que fundamentan la demanda, y que requiere intervención psicoterapéutica especializada, con enfoque en trauma y duelo complejo".*

10.- Cristopher Garcés Gallardo: fue diagnosticado con Trastorno mixto con síntomas concurrentes de ansiedad y depresión, sintomatología ansiosa y depresiva en rango leve, conforme a los dos test aplicados. Señala que durante la infancia tuvo relación más bien distante con el padre, era mas cercano a su madre, por lo que después de fallecer el primero y ver el dolor y afectación de su madre ha sido su apoyo.

Familiares de Jorge Martínez Maripan

11.- Gladis Isabel Vergara Contreras, fue diagnostica con trastorno de duelo prolongado (TDP) y trastorno de estrés post traumático (TEPT) con sintomatología ansiosa y depresiva en rango moderado a severo, conforme a los dos test aplicados. En el accidente perdió a su conviviente y padre de su hijo **Tom Martínez Vergara**, el que a la fecha del accidente tenía un año y un mes. Fue pareja de Jorge Martínez por 7 años, él también cumplió el rol de padre con su hija mayor, de 13 años la fecha de la pericia. Por otra parte, Jorge tenía un hijo mayor con el mantenía vinculación (Oliver Martínez). A la fecha de la pericia tiene una nueva pareja, lo que le ha significado reproche social por la forma en que lleva el duelo.

Luego del fallecimiento de su pareja "*comenzó a presentar síntomas severos de depresión, ideación e intentos suicidas recurrentes, incluyendo amenazas de autólisis acompañada de sus hijos (ej. intentos de lanzarse al mar en vehículo). Refiere múltiples intentos autolíticos (al menos siete), con ingesta de psicofármacos prescritos (mezcla de escitalopram, clonazepam, y ezopiclona), aunque sin requerir lavado gástrico",* actualmente con tratamiento psiquiátrico y psicológico. Su hija Pascal estaba triste, volvió a

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

orinarse en la cama, su hijo Tom era muy pequeño no se dio cuenta de lo que pasaba. Actualmente sabe lo sucedido y van juntos al cementerio.

12.- Oliver Martínez Álvarez, fue diagnosticado con trastorno adaptativo en remisión (conclusión parcial), perdió a su padre en el accidente. Solo participó en una primera entrevista. Su padre se separó de su madre cuando era pequeño, pero mantuvo contacto con él. Tenía 12 o 13 años a la fecha del accidente. Señala que luego de los hechos *"se mantuvo retraído emocional y socialmente, con bajo interés por las actividades cotidianas, pérdida de apetito y disminución del peso corporal. Aislado, dedicaba la mayor parte de su tiempo a los videojuegos y evitaba interactuar incluso con quienes lo rodeaban. Refiere que no quería salir de su habitación y no era consciente de la magnitud de su retraimiento"*

Entre sus conclusiones la perita señaló "*Durante el proceso de duelo, Oliver presentó sintomatología ansioso-depresiva, incluyendo: angustia intensa, sensación de nudo en la garganta, pérdida del apetito, fatiga y aislamiento social. Asimismo, refiere una disminución en su rendimiento físico, lo cual impactó especialmente en su bienestar, considerando que solía practicar fútbol con frecuencia y contaba con el apoyo de su padre en dicha actividad".*

Familiares de Gastón Pitrullanca Gallardo:

13.- Eliana Magaly González Osores: fue diagnosticada con trastorno de estrés postraumático (TEPT) con sintomatología ansiosa y depresiva en rango moderado a severo, conforme a los dos test aplicados. En el accidente falleció su cónyuge. Su pérdida ha significado también un deterioro económico de la familia compuesta por su hija y nieta la que consideraba como un padre a su abuelo. En tratamiento de CA bilateral de mama, ella dice que ha sido por la pena que no ha expresado. Señaló que no pudo participar del velorio, no quiso ver el cuerpo de su marido, ni saber cómo sucedieron las cosas.

La perita señala "*Su relato refleja una vivencia traumática no elaborada, caracterizada por un profundo apego a su fallecido esposo, descrito como su único apoyo emocional, físico y económico; reexperimentación emocional constante, marcada por recuerdos intrusivos, llanto frecuente, evitación deliberada de detalles del accidente e incluso a los ritos funerarios; Evocación reiterada de culpa, por haber requerido cuidados tras una operación, lo que llevó al esposo a permanecer en tierra firme, no trasladarse a otra ciudad y finalmente embarcarse en el fatídico viaje; Aislamiento emocional, tanto dentro de su familia como en espacios de*

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

contención profesional, ya que, refiere nunca haber conversado abiertamente sobre la tragedia ni haber elaborado el duelo junto a su hija o nieta; Síntomas depresivos persistentes, entre ellos desesperanza, anhedonia, llanto fácil, pensamientos recurrentes sobre la muerte, alteraciones del sueño (uso de hipnóticos), y baja energía vital; Somatización del sufrimiento emocional, con diagnóstico médico de cáncer de mama bilateral que ella misma vincula al dolor emocional no expresado; Alto nivel de dependencia funcional y afectiva, anteriormente sostenida por su esposo y actualmente por su hija Claudia; Miedo por la salud mental de su nieta, a quien cuida y vigila constantemente, aludiendo a temor de conductas suicidas, asociadas a un severo cuadro depresivo posterior al fallecimiento del esposo de la Sra. Eliana".

14.- Claudia Patricia Pitrullanca González, fue diagnosticada con trastorno de duelo prolongado (TDP) y trastorno de estrés post traumático (TEPT) con sintomatología ansiosa y depresiva en rango moderado a severo, conforme a los dos test aplicados. Perdió a su padre en el accidente. Es hija única y tiene una hija adolescente. Su padre era el proveedor de la familia. Ha debido apoyar emocionalmente a su hija y madre, hoy con cáncer. Ha tenido terapias psicológicas antes del fallecimiento de su padre. Actualmente con tratamiento medicamentoso. Debió asumir los trámites propios de la sepultación pues su madre estaba en cama. Los días siguientes al hecho, sufrió el asedio de periodistas y personas del lugar que requerían información de lo sucedido. Al perder a su padre, su vida cambió señala que "*Perdió su figura paterna, su apoyo emocional, su estabilidad económica y familia*".

15.- Ignacia Belén Velásquez Pitrullanca, 16 años, fue diagnosticada con trastorno por duelo prolongado (TDP) y trastorno de estrés postraumático (TEPT), Sintomatología ansiosa y depresiva en rango moderado a severo, solo respecto del test OQ45.2. En el accidente perdió a su abuelo materno, quien fue una figura de apego y cuidado hubo períodos en que vivió solo con él. Tiene buena relación con la madre, la que debió salir a trabajar luego de la muerte de abuelo, y a ella le tocó asumir el cuidado de su abuela que tiene una salud muy frágil, lo que debió hacer desde los 13 años. Su vida cambio sustancialmente, hoy vive con rabia, por las malas gestiones de los rescatistas. Bajó su rendimiento escolar, aunque actualmente está mejorando.

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

Cabe considerar que varios de los periciados reportan que la forma en que se condujo la autoridad marítima, fue fuente de frustración y dolor, advirtiendo que no se hizo lo correcto en el proceso de rescate.

DÉCIMO NOVENO: La descripción detallada de los síntomas referidos en el peritaje y el resultado de los test aplicados a las y los actores, da cuenta de la gran afectación emocional, dolor y aflicción que sufrieron en el momento de los hechos y han debido soportar hasta la fecha, padecimiento que se ha cruzado con ideaciones suicidas y dolencias físicas que se han agravado o manifestado a consecuencia del sufrimiento que la muerte repentina de sus seres queridos les ha significado. A ello se agrega el dolor que manifiestan en la convicción que sus muertes pudieron ser evitadas, de haber mediado una actuación diligente y adecuada en las maniobras de rescate.

En consecuencia, se tiene por establecido el daño moral provocado por la muerte de sus seres queridos y la vinculación de ese daño con la falta de servicio de la Armada de Chile, establecida precedentemente, por lo anterior se accederá a la petición indemnizatoria, fijándose prudencialmente los montos teniendo en consideración el grave daño moral que se advierte en cada uno de las personas que demandan, la ausencia que significa las figuras paternas para las y los hijos y nietos en su futura educación y crianza y relación afectiva, así como la ausencia de compañía con las parejas, especialmente aquellas que mantenían una relación de larga data.

Se tiene en cuenta que Tom Ignacio Martínez Vergara, no fue periciado, pero que a la fecha de los hechos tenía recién un año y un mes de vida, por lo que no vivenció directamente lo sucedido en ese momento sino después, cuando su padre le faltó y su madre debió contarle lo sucedido. Tal evento, además, le ha significado la privación de poder contar con la compañía y apoyo de su padre, conducta positiva previsible desde que fue un padre presente en la vida de su otro hijo, Oliver Martínez, como se asentó en la respectiva pericia psicológica.

Sin embargo, se rechazará la indemnización solicitada por doña Carolina Beatriz Álvarez Tariño, pues no existe prueba que determine la relación con el Sr. Martínez Maripan a la fecha de los hechos, ni tampoco cómo se ha expresado el eventual daño moral que su muerte pudo provocarle, ya que a su respecto no hubo pericia psicológica.

VIGÉSIMO: Cabe tener presente que tanto las carpetas de la investigación sumaria de la Autoridad Marítima, como la del Ministerio Público se tuvieron por acompañadas con citación (folios 39 y 91

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

respectivamente) y no fueron objetadas por las partes. Que tal información fue llevada ante las autoridades determinadas por ley para ello, por lo que se trata de documentos públicos cuyo valor se ha ponderado según lo extensamente señalado en este fallo.

En consecuencia, conforme lo razonado y teniendo presente lo dispuesto en los artículos 186 y siguientes del Código de Procedimiento Civil se resuelve:

I.- Se revoca la sentencia definitiva dictada el siete de julio de dos mil veinticinco y en su lugar se declara que **se acoge la acción de indemnización de perjuicio** por daño moral, salvo lo que se dirá en el punto III.-, fijándose como montos a pagar, por dicho concepto, por la demandada las siguientes sumas:

1.- Mabel Vargas Fica, cónyuge de Franco Medina Loncomilla e hija de José Vargas García, la suma única de $80.000.000 (ochenta millones de pesos)

2.- Layla Medina Vargas, hija de Franco Medina Loncomilla y nieta de José Vargas García, la suma única de $60.000.000 (sesenta millones de pesos)

3.- Jurgen Nicolás Medina Vargas, hijo de Franco Medina Loncomilla y nieto de José Vargas García la suma única de $60.000.000 (sesenta millones de pesos)

4.- Jean Franco Medina Vargas, hijo de Franco Medina Loncomilla y nieto de José Vargas García la suma única de $60.000.000 (sesenta millones de pesos)

5.- Cristina Verónica Fica España: cónyuge de José Vargas García la suma de $50.000.000 (cincuenta millones de pesos)

6.- Roberto Camilo Vargas Fica, hijo de José Vargas García la suma de $30.000.000 (treinta millones de pesos)

7.- Evelyn Carolina Vargas Fica, hija de José Vargas García la suma de $30.000.000 (treinta millones de pesos)

8.- María Isabel Gallardo Alarcón, cónyuge de Manuel Garces Pérez la suma de $50.000.000 (cincuenta millones de pesos)

9.- Yaritza Annais Garcés Gallardo hija de Manuel Garces Pérez la suma de $30.000.000 (treinta millones de pesos)

10.- Cristopher Garcés Gallardo hijo de Manuel Garces Pérez la suma de $30.000.000 (treinta millones de pesos)

11.- Gladis Isabel Vergara Contreras, conviviente de Jorge Martínez Maripan la suma de $50.000.000 (cincuenta millones de pesos)

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

12.- Tom Ignacio Martínez Vergara, hijo de Jorge Martínez Maripan la suma de $30.000.000 (treinta millones de pesos)

13.- Oliver Martínez Álvarez, hijo de Jorge Martínez Maripan la suma de $30.000.000 (treinta millones de pesos)

14.- Eliana Magaly González Osores cónyuge de Gastón Pitrullanca Gallardo la suma de $50.000.000 (cincuenta millones de pesos)

15.- Claudia Patricia Pitrullanca González, hija de Gastón Pitrullanca Gallardo la suma de $30.000.000 (treinta millones de pesos)

16.- Ignacia Belén Velásquez Pitrullanca, nieta de Gastón Pitrullanca Gallardo la suma de $30.000.000 (treinta millones de pesos)

II.- Dichas sumas deberán ser pagadas con reajustes e intereses desde que la presente sentencia quede firme y ejecutoriada.

III.- Se rechaza la demanda de indemnización de perjuicios promovida por doña Carolina Beatriz Álvarez Tariño, por falta de prueba.

IV.- Se condena en costas de primera y segunda instancia a la demandada.

Redacta por la Ministra Titular María Soledad Piñeiro Fuenzalida.

Regístrese y devuélvase en su oportunidad.

N° Civil-980-2025.

María Soledad Piñeiro Fuenzalida
Ministro
Corte de Apelaciones
Cinco de noviembre de dos mil veintiséis
13:27 UTC-3

Soledad Del Carmen Orellana Pino
Fiscal
Corte de Apelaciones
Cinco de noviembre de dos mil veintiséis
13:38 UTC-3

Lorenzo Rehl Peña
Abogado
Corte de Apelaciones
Cinco de noviembre de dos mil veintiséis
14:00 UTC-3

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX

Pronunciado por la Segunda Sala de la C.A. de Valdivia integrada por Ministra Maria Soledad Piñeiro F., Fiscal Judicial Soledad Orellana P. y Abogado Integrante Lorenzo Rehl P. Valdivia, cinco de noviembre de dos mil veintiseis.

En Valdivia, a cinco de noviembre de dos mil veintiseis, notifiqué en Secretaría por el Estado Diario la resolución precedente.

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: HRFFDFHXUXX