Versión anonimizada — datos personales (nombres de partes, RUT, domicilios) tachados.

NOMENCLATURA : 1. [40]Sentencia

JUZGADO : 1 º Juzgado Civil de Valdivia

CAUSA ROL : C-198-2024 CARATULADO : [redacted] /FISCO DE CHILE

Valdivia, siete de julio de dos mil veinticinco.

VISTOS:

A folio 1, [redacted] , abogado, cédula de identidad N° [redacted] , correo electrónico [redacted] ; y don [redacted] , abogado, cédula de identidad N° [redacted] , correo electrónico [redacted] , en representación convencional y como mandatarios judiciales, según consta en los mandatos

que se acompañan en un otrosí de esta presentación, de doña [redacted] , soltera, administrativa, cédula de identidad

N° [redacted] , actuando ésta por sí y en representación de su madre

doña [redacted] , chilena, viuda, dueña de casa,

cédula de identidad Nº [redacted] , y de su hija menor de edad [redacted] , chilena, cédula de identidad N° [redacted] ; de don [redacted] , chileno, carabinero, soltero, cédula de identidad N° [redacted] , por si y en representación de su madre

doña [redacted] , chilena, viuda, dueña de casa,

cédula de identidad Nº [redacted] ; de doña [redacted] , chilena, dueña de casa, casada, cédula nacional de identidad

N° [redacted] ; de doña [redacted] , chilena, dueña de

casa, viuda, cédula de identidad N [redacted] , ésta por sí y en su calidad

de representante legal de su hija menor de edad [redacted] , chilena, cédula de identidad N° [redacted] ; de don [redacted] , chileno, soltero, estudiante, cédula de identidad

N° [redacted] ; de don [redacted] , chileno, soltero,

Ingeniero en Informática, cédula de identidad N° [redacted] ; de doña

[redacted] , chilena, soltera, trabajadora

dependiente, cédula de identidad Nº [redacted] , ésta por si y en su

calidad de representante legal de su hija(o) menor de edad [redacted], chileno, cédula de identidad N° [redacted].; doña [redacted], chilena, soltera, empleado público,

cédula de identidad Nº [redacted], ésta por sí y en su calidad de

representante legal de su hija(o) menor de edad [redacted], chileno, cédula de identidad N° [redacted]; doña [redacted], chilena, viuda, trabajadora dependiente, cédula de

identidad Nº [redacted]; de don [redacted],

chileno, soltero, trabajador dependiente, cédula de identidad N° [redacted]; y de doña [redacted], chilena, soltera,

trabajadora dependiente, cédula de identidad N° [redacted], todos domiciliados para estos efectos en [redacted], San Pedro, comuna de Valdivia, interpuso demanda en juicio ordinario en contra del Fisco de Chile, persona jurídica de derecho público, representado en esta ciudad por el Abogado Procurador [redacted], don Natalio Vodanovic Schnake –o por quien lo subrogue o reemplace-, ambos domiciliados en [redacted], Valdivia; a fin de que, previos los trámites de rigor, el demandado sea condenado al pago de todos los daños y perjuicios morales irrogados a los demandantes, con motivo de los hechos que se expondrán, perpetrados por agentes del Estado (Funcionarios de la Armada de Chile), en el ejercicio de sus funciones.

0 1. LOS HECHOS:

- El día 24 de marzo del año 2020, don [redacted], don [redacted], don [redacted], don [redacted], don [redacted], junto a don [redacted], conformaban la tripulación de la [redacted] (en adelante L.M) [redacted], [redacted], la

que zarpó desde el muelle de Niebla rumbo a [redacted], aproximadamente a

las 21:00 horas.

Ese mismo día la [redacted] (en adelante Bza.) [redacted], [redacted],

al mando de su Patrón don [redacted], alrededor de las

20:50 horas, zarpó desde la Caleta Amargos con dirección a Valdivia.

A eso de las 21:15 hrs. aproximadamente, cuando la [redacted] viraba en la llamada [redacted] a fin de encaminarse a

Valdivia, impacta con la L.M [redacted], produciéndose una colisión.

Producido este hecho, el capitán de la [redacted] activa el plan de colisión para ir en rescate de la tripulación de la L.M [redacted] ,

bajando la rampa, fondeando la Bza. a en el mismo lugar, avisando a la Autoridad del canal de radio VHF 16.

Al momento de la colisión la [redacted] quedó volcada de

campana hacia la banda de babor, por lo que se procedió hacer firme la

lancha a la amarra de estribor de la [redacted] , para evitar que se hundiera, teniendo el apoyo de otras embarcaciones y pangas que ayudaron para hacer firme la lancha al costado de la [redacted] , logrando en esos primeros instantes rescatar a uno de los tripulantes de la L.M, esto es, a don

[redacted] , quien salió a la superficie por sus propios medios.

Dado que la presente acción solo tiene por objeto perseguir la responsabilidad del Fisco de Chile, por el actuar de agentes del Estado (Funcionarios de la Armada de Chile), a propósito del proceso de salvataje de la [redacted] , efectuado por la Armada de Chile el 24 y 25 de marzo del año 2020, los hechos relatados a continuación son los que se producen desde el impacto hasta el rescate total de la tripulación, la que

trágicamente terminará con la recuperación de los cuerpos sin vida de don

[redacted] , don [redacted] , don [redacted] , don [redacted] , don [redacted] y don [redacted] .

Informado el accidente por parte de la [redacted] a la autoridad marítima, a eso de las 21:35 hrs aproximadamente, recala en el sitio del accidente la [redacted] de la Armada de Chile que, en un primer momento, se limita a un acto de reconocimiento y a recoger al tripulante sobreviviente de la L.M [redacted] el que, según dijimos, logró escapar por sus propios medios.

Posteriormente la Armada de Chile se hace presente en el lugar del siniestro a través de don [redacted] , teniente Primero Litoral de la Armada de Chile, quien a la fecha de los hechos estaba destinado en la Gobernación Marítima de Valdivia, como Jefe del Departamento de Operaciones de la Gobernación Marítima.

El referido Sr. [redacted] concurrió al accidente como [redacted]

(Coordinador del Lugar de Siniestro), función que le correspondió cumplir

de acuerdo con la designación que fue realizada por el mando en esa

oportunidad, asistiendo al rescate de la L.M [redacted] esa noche del 24 de marzo de 2020.

Debemos hacer presente que, conforme con el “Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y

Salvamento” (en adelante “Manual IAMSAR”), en su Volumen II, titulado

“Coordinación de Misiones”, el número 1.2.4 nos dice que, entre las

funciones que le corresponden al [redacted] , están: «…asumir la coordinación

operacional de todos los medios SAR -acrónimo para búsqueda y salvamento- en el lugar del siniestro; recibir el plan de acción de búsqueda del CMS (SMC) -acrónimo para coordinador de la misión de búsqueda y salvamento-; modificar el plan de acción de búsqueda según las condiciones ambientales prevalecientes y tener informado al CMS (SMC) de todo cambio del plan (en consulta con el CMS demás medios SAR; ejecutar el plan de acción de búsqueda; seguir la marcha de las demás unidades que participen en la búsqueda; coordinar los aspectos de la seguridad del vuelo para las aeronaves SAR; formular y ejecutar el plan de búsqueda (cuando sea necesario); y transmitir informes sobre la situación (SITREP) refundidos al CMS (SMC).»

Según el contenido del sumario administrativo que se llevó por

estos mismos hechos, así como de la información recopilada en la

investigación penal a que dio origen esta tragedia, el Sr. [redacted] se hizo presente en el sitio del suceso entre las 22:00 a las 22:20 horas, luego de que le fuera comunicada su designación, recibiendo un llamado alrededor de las

21:20, constituyéndose 15 minutos después el comité de crisis en la

Gobernación Marítima, dirigida por el Gobernador Marítimo, quien lo designó en sus funciones.

Conforme a declaración realizada por don [redacted] ante don [redacted] , [redacted] Adjunto de Valdivia, el primero señala que en el lugar del accidente sus funciones fueron la coordinación de las acciones de la emergencia, consistentes en:

Verificar la situación, informando al mando la situación real y solicitar los apoyos necesarios para el salvamento.

Efectuar las coordinaciones en el lugar para que existan los medios necesarios para la realización del rescate.

En su declaración ante el referido Sr. [redacted] , el Sr. [redacted]

señaló que llegó al lugar en una unidad de la Armada tipo Defender,

acompañado de un buzo, la dotación de la lancha (2 cabos) y 1 cabo más.

Al llegar, indica que se percató que la [redacted] estaba amarrada al

pilote estribor 1; que había baja visibilidad, unos 10 metros; y que existía

una corriente bastante fuerte. Agregó que al costado de la Bza. estaba

amarrada la L.M, semihundida, por su costado de estribor. Vio también una embarcación artesanal fuera de borda con dos buzos con equipo de buceo asistido, apoyando la maniobra de amarre, quienes al parecer ya habían intentado entrar a la L.M [redacted] .

Según los dichos del propio Sr. [redacted] , las condiciones en que

encontró el sitio del suceso fueron: Marejada fuerte con rompiente en la

embarcación; corriente de 6 a 7 nudos, hacia el mar; respecto al viento, sostuvo que no lo recordaba a

ciencia cierta, pero que no era significativo, sin que pudiera recordar si fue un factor determinante para tomar decisiones acerca del rescate; y la visibilidad era de 10 metros con luz artificial.

Con esas condiciones en mente, siguiendo con lo que es la

declaración del Sr. [redacted] en Fiscalía, éste señaló que se tomaron las

siguientes acciones: Chequeo del equipamiento del buzo [redacted] , ordenándole que se lance al agua para intentar ingresar a la [redacted] y verificar si había personas. El buzo llevaba equipamiento no pudo hacerlo.

Ante las dificultades de mantenerse en la cercanía con la nave de la Armada, transcurrido 20 minutos de su arribo, el Sr. [redacted] decidió abordar la [redacted] , para tener mejor visión de lo que estaba ocurriendo.

Dentro de la [redacted] , el Sr. [redacted] se entrevista con el primer

piloto, quien le señaló lo que estaban haciendo. Estaban tratando de

mantener a flote a la L.M [redacted] , mediante espigas amarradas al costado de la Bza.

En conformidad con lo que le fuera informado por el primer piloto de la Bza., el Lt [redacted] pudo comprobar que la L.M estaba a punto de hundirse por el peso del agua, encontrándose gran parte de la nave

sumergida. Debido a esto, decidió dar prioridad a la maniobra de amarre.

Según sus dichos fue una maniobra muy complicada, pero se logró mantener a flote a la L.M, siendo uno de los problemas el que la nave no tenía bitas ni cornamusas para hacer una maniobra más efectiva.

En palabras del Sr. [redacted] , se le comentó que había gritos de

personas desde el interior de la L.M, pero él no escuchó nada. Agregó que,

mientras estuvo ahí, se escuchaban muchos ruidos de golpes, por ejemplo, de las espías que golpeaban en el caso, pero no podía atribuirlo a golpes de personas en el interior de la LM.

A consecuencia de que la LM estaba constantemente cortando las

espías que la mantenían a flote, el Sr. [redacted] solicitó el apoyo del Remolcador “ [redacted] ”.

Cuando el Sr. [redacted] tuvo certeza de que la LM estaba a flote, pensó en ingresar. Para ello, pidió apoyo a Bomberos y [redacted] (acrónimo

para [redacted]), a esta última, con el objeto de realizar un oxicorte en la LM.

Sin embargo, en palabras del Sr. [redacted] , la situación en el lugar era riesgosa, pues estaban amarrados a un pilote no hecho para resistir una Bza., cerca de los roqueríos de [redacted] , siendo necesario una plataforma de trabajo estable, sin riesgo de hundimiento para poder

trabajar. Frente a ello, avisó al Mando de la situación crítica, pidiendo la

venia para varar la [redacted] . Para estos efectos conversó con el

Capitán de la [redacted] , a fin de vararla en las cercanías de [redacted] , pero eso se desechó porque en ese lugar el fondo es de roca, la

corriente iba hacia Niebla, sumado a que en la [redacted] había poco

apoyo y estarían aislados. El Capitán de la [redacted] le señaló que él

pensaba que lo mejor era llevar la [redacted] a Niebla. Con el Piloto y el Capitán de la [redacted] debatieron esto y al Sr. [redacted] le pareció válido lo señalado. Debido a lo anterior, a eso de las 23:15 horas, aviso a su

mando, esto es, el gobernador marítimo, quien autorizó esta maniobra. El

viaje hacia Niebla se realizó remolcado por el “ [redacted] ” y la [redacted] ,

a una velocidad de 2 o 3 nudos aproximadamente; viaje que realizaron por 1 hora y con bastante dificultad según el Sr. [redacted] .

Según los dichos del Sr. [redacted] , con la decisión de no hacer el rescate en el lugar del siniestro, remolcando la [redacted]

semihundida hacia Niebla, estuvieron de acuerdo él, sus superiores, el Capitán de la [redacted] , así como Bomberos.

Continuando con lo que es la declaración del Sr. [redacted] , éste señala

que, ya en Niebla, con la [redacted] varada, siguió siendo difícil el

rescate, ingresando a la embarcación. La nave se ubicó en el sector más

bajo del río Valdivia donde el agua es más tranquila, frente a la caleta. Sin

embargo, mientras era remolcada, la LM tocó fondo, por lo que tuvieron

que solicitar el apoyo de las embarcaciones de pesca artesanal para el

levante o la sujeción, pudiendo únicamente hacerse lo segundo. Ahí

comenzó el rescate de los pescadores con ayuda de [redacted] y los buzos

del Cuerpo de Bomberos.

Finalmente, en palabras del Sr. [redacted] , supuestamente se hizo todo lo humanamente posible para realizar un rescate adecuado y oportuno, pero las condiciones desfavorables del clima, sumado a la estructura misma de la embarcación siniestrada, dificultó el proceso de rescate.

Lamentablemente, como aparece del resto de los antecedentes

que obran en el proceso administrativo, así como de la investigación penal

en curso, en esta reconstitución de los hechos que efectuó el [redacted] ante el Sr. [redacted] como [redacted] , éste incurre en omisiones de

las cuales se desprende prístinamente que la Armada no priorizó el rescate

de los tripulantes, al punto que la decisión de remolcar a [redacted]

desde el sitio del suceso hasta Niebla, importó negarle a la tripulación

atrapada en su interior cualquier posibilidad de ser rescatados con vida.

En efecto, la investigación de los hechos ocurridos a propósito de la colisión entre [redacted] , [redacted] y la [redacted] , [redacted] , se han realizado en dos procesos. Uno es la investigación penal en curso ante la Fiscalía Local de Valdivia, RUC 2010043891-3. El otro es la Investigación Sumaria Administrativa Marítima, ya concluida, ordenada instruir por [redacted] , de fecha 25 de marzo del año 2020, dictado por don [redacted] , Capitán de Navío LT, [redacted] , en virtud del cual, junto con ordenar la instrucción de la investigación sumaria para determinar las causas,

circunstancias y responsabilidades en la colisión entre la [redacted] y la [redacted] , se nombra [redacted] al Capitán de Fragata don Luis Piña Riveros.

Según los datos contenidos en la carpeta investigativa, a las 21:17 hrs del día 24 de marzo de 2020, la Capitanía de Puerto de [redacted]

recibe el llamado de auxilio de la “ [redacted] ”, dando cuenta de la colisión

con la “ [redacted] ”. Según las declaraciones contenidas en la investigación y, como consta de otros elementos de dicha carpeta, aproximadamente a las 21:30 hrs, una patrullera de la Armada llegó al sitio del suceso, pero no dio instrucción alguna ni asumió el control del rescate.

En una embarcación que nadie pudo identificar más que como una lancha Zodiac, se vio a quien parecía ser un buzo de la Armada, quien no se identificó, se sumergió menos de 5 minutos y, hecho esto, abandona el lugar, sin que se le vuelva a ver interviniendo en el rescate.

A este respecto don [redacted] , buzo

mariscador que participó de la maniobra de rescate, declarando ante Policía de Investigaciones (en adelante PDI), a propósito de la investigación penal

en curso por estos hechos, expresó: «(...) En un momento, después de una

hora de trabajo, llegó cerca de donde estábamos nosotros, un buzo de la

Armada, el cual miró la embarcación, nos miró a nosotros y luego de un

par de minutos, se retiró del lugar sin hacer nada, ni siquiera nos habló

mientras nosotros trabajamos amarrando la embarcación, tratando de mantener la proa de la embarcación a flote».

Quienes estuvieron en el lugar de los hechos están todos contestes que fue [redacted] quien asumió el control de la

maniobra de rescate. Así lo informó éste cuando, al abordar la “ [redacted] ”,

por medio de la radio VHF, avisó a todas las embarcaciones que se

encontraban en la zona prestando auxilio, que era él quien asumió el

control de la operación. Del mismo modo, los testigos son uniformes en sus declaraciones cuando señalan que, desde que el referido Sr. [redacted] asume el control de la maniobra, todo se vuelve un caos, sin que la autoridad marítima, durante las siguientes 2 horas, diera otras instrucciones que no fueran asegurar

la [redacted] por medio de espías o amarras, y abstenerse de intervenir más allá, aun cuando no existía embarcación alguna de la

Armada con la disposición o capacidad técnica para ejecutar maniobra de rescate alguna; y a pesar de que varios barcos sardineros o cerqueros, con una capacidad para levantar sobre el agua más de 100 toneladas, llevaban más de 40 minutos pidiendo autorización para zarpar y ayudar en las maniobras de rescate.

Al tenor de las declaraciones contenidas en la carpeta investigativa, varios de los testigos acusan un total descontrol de la Armada. Tenemos el caso de don [redacted], primer motorista de la [redacted] cuando ocurrió el accidente quien, al

declarar ante PDI, señaló: «(...) Hago presente que parecía no haber un

mando claro de la Autoridad Marítima ese día, ya qué no había despeje del área en que estábamos trabajando y desplazándonos, incluso casi colisionamos con otra embarcación mientras nos movíamos, lo que dejó en

manifiesto lo antes mencionado. Además, me percaté que en las mismas

lanchas no había personal médico que tratara a los posibles sobrevivientes ni los cuerpos que al final se extrajeron.

Igualmente, contrariando las aseveraciones del Sr. [redacted] que, al declarar ante el Sr. [redacted] de Valdivia, de forma bastante fría se coloca en una posición ajena a la ocurrencia de los hechos, múltiples testigos presenciales son contestes que, al interior de la embarcación siniestrada, los tripulantes atrapados se encontraban con vida. Tenemos el caso de la declaración del capitán de la [redacted] don [redacted] quien, declarando ante PDI, manifestó: «(...) Donde a

pesar de todo el ruido de las maniobras, escuché claramente golpeteos

provenientes desde el interior del casco de la embarcación siniestrada, viendo a los buzos mariscadores haciendo las amarras, sin ver a ningún buzo de la armada». En el mismo sentido tenemos la declaración de don [redacted], Gerente General de [redacted], dueña de la [redacted], quien concurrió al sitio

del accidente a poco de ocurrido éste y, abordo de la Bza., presenció

directamente los hechos; dijo éste ante PDI que: «(...) Luego de la llegada

del remolcador “ [redacted] ”, éste se posó inmediatamente al costado de

babor de la [redacted], pasándole espías para mantener el pesquero a flote, siendo solo por eso que dicha embarcación no se hundió, logrando

mantener el pulpito fuera del agua en todo momento, manteniendo por ende arriba del agua la burbuja donde se entendía que estaban los

pescadores. Al acercarnos a la rampa, la cual estaba abajo, escuché el

golpeteo proveniente desde el interior de la embarcación pequeña, gritando

un buzo que estaba haciendo amarras sobre el casco que “los seis

pescadores estaban vivos"». Otro tanto declaró ante la PDI don [redacted] , tripulante de la [redacted] cuando

ocurrieron los hechos, quien expresó: «(...) Yo no escuché voces gritar desde

la " [redacted] ", pero si escuché los ruidos que emitían los pescadores que

estaban en el interior de ésta, de hecho, en un minuto vi que les golpearon

desde afuera con una vara y desde el interior les respondieron con los mismos golpes». También reafirmando el hecho de que los tripulantes al interior de la [redacted] se encontraban vivos, tenemos la declaración ante PDI de don [redacted] , patrón de pesca y capitán de una de las cerqueras que pedía permiso de zarpar para ir

en ayuda de la L.M [redacted] , quien manifestó: «Quiero hacer presente

que mientras remolcaban a la " [redacted] ", se escuchaban a los pescadores

vivos en su interior, pero luego de que hicieron la mala maniobra, se dejaron de escuchar, siendo en ese momento en que probablemente ellos fallecieron».

Incluso más, la propia Autoridad Marítima, mientras

desarrollaba la labor de rescate, declaró por intermedio del Capitán de

Puerto de [redacted] que los 6 tripulantes de la [redacted] se encontraban vivos en su interior. A mayor abundamiento, en el sumario administrativo, a fojas 2 del expediente, consta el Ordinario en donde se hace una breve cronología de los sucesos que rodearon al rescate, señalando textualmente que a las 22:30 hrs aproximadamente de ese día 24 de marzo

de 2020: «…BUZOS MARITGOBVD -acrónimo para Gobernación

Marítima de Valdivia- INICIAN INSPECCIÓN SUBMARINA,

CONSTATANDOTRIPULACION L/M [redacted] SE ENCUENTRA

CON VIDA.». ¿Acaso el Sr. [redacted] no sabía de este hecho, atestado por

los mismos buzos que estaban a su cargo como [redacted] ?

Por ello es que nos causa sorpresa, que el Sr. [redacted] , al declarar sobre esta circunstancia, la refiere como un rumor y no como un

hecho. Para el [redacted] el que los tripulantes se encontraran vivos o no al interior de la LM no fue una premisa para dirigir la labor de rescate, sino una simple especulación, restándole la importancia que merecía esta circunstancia pues, como señala el Tomo II del Manual IAMSAR, toda operación de rescate debe partir del supuesto de que los tripulantes se encuentran VIVOS; y estaban vivos VS.

Tampoco podemos dejar de hacer presente que, de forma reiterada, las cerqueras pidieron permiso de zarpe sin que la Autoridad Marítima lo concediera, al punto que simplemente tuvieron que

desobedecer las órdenes de la Armada ante la falta de alguna instrucción de

quien estuvo a cargo de la operación.

A propósito de este punto, en la investigación penal en curso, don [redacted] , patrón de pesca y capitán de una de las cerqueras que pedía permiso de zarpar para ir en ayuda de la

L.M [redacted] , declaró ante PDI: «(...) Estando yo de Capitán, una vez

en la pesquera solicité vía radial, canal 16, autorización a la Autoridad

Marítima, para ir en ayuda de las maniobras de rescate de la embarcación " [redacted] ", recibiendo como respuesta la negativa del permiso. Desconozco quién fue el funcionario que respondió, imagino que era el que estaba de guardia en la Capitanía de Puerto de [redacted] . Ante la negativa, esperamos a una distancia prudente en donde podíamos ver lo que estaba ocurriendo en el rescate, divisando que solo la mantenían a flote con amarras desde la embarcación mayor [redacted] , entonces al ver que no había una intención de hacer diligencias claras para sacar a los pescadores atrapados, otra vez por

vía radial, yo señalé lo siguiente: "nuevamente solicitamos autorización para

ayudar en el levantamiento de la embarcación " [redacted] ", ya que contamos

con sistemas hidráulicos de alto tonelaje para levantar carga y podríamos

levantar la embarcación " [redacted] " fácilmente", recibiendo como respuesta

de parte de algún funcionario de la Autoridad marítima, desconozco quien, que no teníamos autorización»; agregando en su misma declaración que:

«Luego de mucho rato de ver que la Autoridad Marítima no hacía

maniobras reales de salvataje, luego de que remolcaran a la " [redacted] ", la

cual estaba amarrada a la [redacted] y la dirigieran hacia el sector del

embarcadero de Niebla, vimos que ésta se hundió en una mala maniobra

de la [redacted] , momento en el cual decidimos con [redacted] y todos los tripulantes y pescadores que andaban en lanchas pequeñas que ya no podíamos seguir esperando pasivamente después de tantas horas y seguir viendo que no concretaban nada para rescatar con vida a los pescadores atrapados s, razón por la cual con [redacted] nos posicionamos al costado de la

" [redacted] ", donde con mi embarcación tomamos a ésta y la levantamos

entre las dos pesqueras, soltándola en ese momento la " [redacted] ",

retirándose ellos del lugar. En ese momento, procedimos a realizar el rescate con la ayuda de bomberos y buzos pescadores de Niebla y buzos bomberos, donde uno de ellos, finalmente, luego de que teníamos tomada y

estabilizada a la " [redacted] ", pudo rescatar uno a uno a los cuerpos de los

pescadores, quienes lamentablemente estaban fallecidos, pero yo lo toqué y

estaban tibios aún, por lo que de haber realizado un poco antes esa maniobra, los habríamos salvado» (el destacado es nuestro).

Lo ilógico de esta negativa es que las referidas cerqueras pueden levantar más de 100 toneladas en el mar;

la embarcación siniestrada pesaba menos de 25 toneladas aproximadamente; y que, ya varios días de ocurrido el accidente y su desenlace fatal, a propósito del reflotamiento de la LM,

esas mismas cerqueras levantan a la “ [redacted] ” desde el fondo del mar,

con un peso muy superior consecuencia del agua y sedimentos que invadían sus dependencias, en aproximadamente 40 minutos.

Esta negativa de la autoridad marítima de permitir a las cerqueras zarpar, junto con demostrar un total desprecio por el conocimiento de la gente de mar -distinta a un funcionario de la Armada-, supuso ignorar la experiencia ya vivida en este sector para caso similares, como bien dijo don [redacted] , pescador artesanal y

buzo que concurrió al sitio del suceso para colaborar en el rescate, quien

ante la PDI señaló: «(...) Desde un comienzo se debió tratar de sacar con

vida a los pescadores en el mismo lugar del accidente, ya que si nos hubieran dejado, nosotros habríamos realizado la misma maniobra que hicimos casi a las dos de la mañana, frente a la [redacted] , ya que teníamos las embarcaciones dispuestas para ir en socorro de nuestros compañeros y si la Armada no tenía los medios, no entendemos por qué no

nos dejó que nosotros actuáramos sabiendo que tenemos los conocimientos,

la experiencia y los medios en este tipo de maniobras, ya que hace años atrás logramos rescatar con vida a todos los pescadores de una embarcación que se estaba hundiendo en las cercanías de Manquellahue, entre Niebla y Quelue (...) además hemos salvado a los pescadores de otras embarcaciones que han tenido hundimiento en nuestra región».

En el mismo sentido declaró ante PDI don [redacted] , Piloto Marino Mercante y Capitán del

transbordador “ANDALUE” quien, habiendo colaborado en las labores de

rescate de la L.M [redacted] , dijo: «(...) He tenido conocimiento de varias

embarcaciones menores que han sido socorridas por cerqueros en alta mar, los cuales han logrado levantar la proa de dichas embarcaciones menores y han rescatado a los tripulantes con vida, lo cual llevan haciendo durante años, por lo que tienen experiencia en dichas maniobras, las cuales perfectamente podrían haberse realizado esa noche, desconociendo el

motivo por el cual les negaron la ayuda y por qué remolcaron a la [redacted]

hacia niebla y no la llevaron hacia la playa de mancera, que era lo más próximo al lugar de colisión».

El Sr. [redacted] , sea por iniciativa propia o a instancia de su superior jerárquico, no lo sabemos, salvo ordenar a las embarcaciones

abstenerse de intervenir, no dio órdenes concretas en cuanto a las

maniobras de rescate. El capitán de la “ [redacted] ”, el gerente de

[redacted] , quien llegó a la “ [redacted] ” a poco de

ocurrido el accidente, así como los restantes testigos que pudieron ver su

accionar, señalan que el referido Sr. [redacted] parecía no tener idea de lo

que estaba haciendo. Insistía en trasladar a la “ [redacted] ” desde donde

se encontraba -proximidades de la baliza alfa- al puerto de Niebla.

Vale decir, no es efectivo lo señalado por el Sr. [redacted] en su declaración en Fiscalía, en torno a que todos estuvieron de acuerdo en remolcar a la [redacted] desde el sitio del accidente hacia Niebla. Conforme con la declaración ante PDI del Capitán de la [redacted] don

[redacted] , la decisión de remolcar a la “ [redacted] ” fue

del Sr. [redacted] , limitándose el resto de los participantes del rescate a obedecer las órdenes de quien, por ley, tenía el control de la maniobra.

En palabras del Sr. [redacted] , en su declaración ante PDI: «(...)

A continuación, el funcionario de la autoridad marítima a cargo en la

[redacted] , ya mencionado por mí anteriormente, el cual como dije, creo que

era un Teniente, me dijo que debía remolcar la embarcación hacia Niebla, ya que era prioritario llegar a aguas más tranquilas, que ellos asumían la responsabilidad si es que chocábamos o varábamos en dicha maniobra,

diciendo textualmente:

“yo asumo la responsabilidad Capitán”,

argumentando que no se podía llevar la embarcación hacia [redacted] debido al roquerío existente en las inmediaciones de dicha isla» (el destacado es nuestro).

Por su parte otro de los testigos presenciales, que colaboraba con las operaciones de rescate don [redacted] , capitán de la Bza. “CULLAMÓ”, señaló ante

PDI: «(...) Desconozco el motivo por el cual remolcaron a la “ [redacted] ” y

no hicieron las maniobras de rescate en el mismo lugar donde ocurrió el

accidente o en la playa de mancera, que era el lugar más cercano para que ésta tocara fondo, ya que las embarcaciones pesqueras que finalmente realizaron el rescate, estaban desde el primer momento solicitando permiso

para realizar el levantamiento de la “ [redacted] ” para estabilizarla y así sacar

a los pescadores que estaban encerrados en su interior».

Es así como a eso de las 23:26 hrs del día 24 de marzo de 2020,

fue el Sr. [redacted] ordena llevar la “ [redacted] ” hacia Niebla con la ayuda

de la “ [redacted] ” y del remolcador “ [redacted] ”. 1.36. Al efecto, no

podemos dejar de hacer presente que, al tenor de las declaraciones de

diversos testigos del suceso, desde el primer momento en que se trató de

mantener a flote a la [redacted] , constantemente se estaban cortando las

espías. Luego, no vemos cómo, en ese entendido, se pretendió remolcarla.

Aquello suponía sumar a la tensión que se ejercía sobre las espías el mar en movimiento y el peso de la [redacted] semihundida, la fuerza necesaria para sacarla de su estado de inercia y movilizarla.

Es por eso que, como una profecía autocumplida, las fuerzas físicas produjeron sus inevitables consecuencias durante el proceso de remolque, rompiéndose las espías que sujetaban a la [redacted] a la [redacted] y, producto de la inercia, la LM se hunde, permaneciendo más de

20 minutos sumergida. Demás está decir que, con ello, se destruyó toda

posibilidad de rescatar a los 6 pescadores atrapados en su interior con vida.

Es del caso que, frente a este hecho, nuevamente el Sr. [redacted] da muestra de la total falta de control que tiene sobre el procedimiento de rescate. Sin saber qué hacer permite que las Cerqueras, que desobedeciendo a la Armada habían zarpado de todas formas, realizaran lo que durante horas habían pedido hacer, esto es, utilizar sus grúas para levantar a la [redacted] . Es así como son las cerqueras las que vuelven a reflotar a la LM, después de que ésta se hundiera producto de la maniobra ejecutada a

instancias de la Armada.

Todos los testigos que presenciaron esta última maniobra de

remolque de la [redacted] , tal cual consta en la investigación, son

absolutamente contestes que los tripulantes de la “ [redacted] ” atrapados

en su interior aún permanecían con vida antes de ella.

Como consecuencia de la decisión de remolcar a la [redacted] desde el sitio del suceso a Niebla, entre las 23:26 hrs del día 24

de marzo y las 1:00 horas del día 25 de marzo, aproximadamente, ésta se

sumerge completamente y, al decir de los testigos, ante el hundimiento de la embarcación como consecuencia de la maniobra de remolque, el Sr.

[redacted] abandona el mando de la operación de rescate, entregando ésta a

las restantes embarcaciones civiles que, desde hace horas, se encontraban en el lugar pidiendo intervenir.

Cuando la L.M [redacted] se sumergió totalmente

consecuencia de la maniobra de remolque, ello importó que se agotara la

última posibilidad de rescatar a la tripulación con vida, de esta forma, la

armada si al comienzo incurrió en negligencia al no adoptar medidas de

idóneas y utilizar los medios que las embarcaciones particulares le ofrecían, al tomar la decisión de remolcarla, su actuar fue claramente imprudente, al extremo que, en el trayecto, la embarcación se hunde totalmente.

Así es Vs., no obstante, la Armada es la máxima autoridad en el

mar y quien asumió el control de la maniobra de rescate, no dispuso de

ningún buzo capacitado para colaborar en la operación de salvamento; y

qué decir de alguna embarcación. Literalmente los únicos que estaban

prestando auxilio eran la [redacted] , el “ [redacted] ”, las embarcaciones de

pescadores artesanales y, posteriormente y desobedeciendo a la Armada, las Cerqueras.

En lo que dice relación a los buzos, nuevamente como se desprende

de la carpeta investigativa, así como del sumario administrativo llevado por

la Armada, recién a las 23:35 hrs se contacta a don [redacted] , buzo GERSA (acrónimo para Grupo Especializado de Rescate Subacuático), para que concurra al sitio del accidente a colaborar con el rescate. Lamentablemente, por protocolo, los buzos GERSA deben operar en

parejas, de manera tal que él solo no podía proceder. A las 00:32 hrs., ya

del día 25 de marzo de 2020, se contacta al otro buzo GERSA don [redacted] ; y es recién ahí que estos buzos pueden pensar

siquiera en a trabajar en el rescate, ingresando al interior de la [redacted] , como finalmente hicieron, pero para retirar los cuerpos sin vida de los tripulantes fallecidos.

Vale decir Vs., la Armada no dispuso de ningún buzo capacitado para

labores de rescate y, los únicos dos buzos con competencias para efectuar

este salvamento fueron contactados 2 horas después de que la Armada tomara control de la maniobra; y ello, no obstante que, como indicó el Sr.

[redacted] , éste siempre estuvo a disposición, tomando

conocimiento del accidente antes de que fuera contactado para concurrir a

ayudar. Así, en su declaración ante PDI expresó: «(...) Debo comenzar

señalando que yo estaba descansando en mi casa, cuando pasadas las nueve

de la noche, no sé hora exacta, me enteré por medio de redes sociales que

había ocurrido un accidente en las cercanías de [redacted] , en donde habían chocado dos embarcaciones, quedándome en mi casa hasta que a las 00:32

horas del día miércoles 25 de marzo, recibí una llamada telefónica del

Capitán de la Décima Compañía de Bomberos, don [redacted] , el

cual me preguntó si podía apoyar en las maniobras de rescate de los

pescadores que habían sufrido el mencionado accidente».

A las 1:00 horas del 25 de marzo de 2020 las Cerqueras que, desobedeciendo a la autoridad marítima, habían zarpado al lugar de los

hechos, levantan a la “ [redacted] ” parcialmente, para permitir que

voluntarios de Bomberos, utilizando herramientas de Oxicorte, intentarán hacer un forado en el caso de la nave. En el intertanto, como el tiempo

corría para salvar a los tripulantes, unos pescadores, premunidos de un hacha, rompen una de las ventanas del puente de mando de la LM,

permitiendo que el buzo GERSA don [redacted]

ingresara al interior de las dependencias de la embarcación sumergida. Entre las 1:00 horas y las 2:30 horas, aproximadamente, del día 25 de marzo de 2020, el referido buzo saca a los 6 tripulantes de la [redacted] , ya sin vida.

Sobre este momento fatídico, el Sr. [redacted] , al prestar declaración ante la PDI, dijo: «(...) En la acción de sacar

los cuerpos desde la embarcación siniestrada, yo fui el único buzo que logró

ingresar, no obstante, en la superficie del agua estaban apoyando el rescate, tres buzos que facilitaban la subida de los cuerpos a la embarcación pesquera mayor que estaba en ese lugar. De dichos buzos solo sé que, dos

son de Niebla o [redacted] y el otro buzo él pertenece a la Sexta Compañía de

Valdivia. Como lo señalé el año pasado, ningún buzo de la Armada

colaboró en el rescate de los cuerpos de los 6 pescadores que fallecieron en

el abordaje de las embarcaciones [redacted] y [redacted] » (el destacado es nuestro).

El mismo Sr. [redacted] , en el expediente de Investigación Sumaria Administrativa Marítima, con fecha 08 de abril del año 2020, hace una reconstrucción de este aciago instante que media entre que llega al sitio del suceso y, posteriormente, retira los cuerpos de los

fallecidos. Nos dijo: «Mi participación ocurre cuando la lancha siniestrada

está ubicada al norte de rampa en niebla alrededor 01:09 horas, cuando era sostenida por dos pesqueros sardineros y estaba adrizada; solo se mantenía a flote el casquillo de proa y parte del puente de gobierno, en esta

circunstancia apoyó las labores. Tras apoyar labores de amarre y labores

apoyo al soldador [redacted] que hacía una perforación, un tripulante de un

bote rompió una de las ventanas del puente, realizaron limpieza de los

pertrechos que flotaban al interior y cuando tuve acceso a una manguera de

aire desde un compresor ubicado en un bote, ingresó al puente; aquí

adentro no encontró ningún cuerpo, pero tampoco encontré una vía de

descenso a camarotes, por lo que salí de ahí. Y decidió intentar encontrar

otra vía de entrada, por lo que inspeccioné la cubierta encontrando una

puerta escotilla en la banda de babor al lado de un generador y un bin azul, esta puerta estaba ubicada detrás de una escala vertical al pulpito y se abría exteriormente, al ingresar tras avanzar unos metros por un pasillo me

percaté que era la entrada correcta , quedé bloqueado por elementos de

madera que no pude retirar en ese momento, ante ello salí del lugar para

buscar otro punto de acceso, llegando a popa donde encontré otra escotilla, ingrese notando que era la

sala de máquina, encontrando un cuerpo

flotando adyacente a esta entrada, cuerpo que traslade y lo llevé a la

superficie. Al sumergirme nuevamente, volví al lugar de la cocina y pude

desbloquear el acceso dentro del habitáculo, al hacerlo encontré los cuerpos del resto de la tripulación, dos de ellos flotaban sin salvavidas y los otros tres estaban con chaleco salvavidas puesto en un rincón donde se quedó un bolsón de aire de no más de 100 litros aproximadamente, retirándolos uno a uno, a aquellos que vestían chaleco salvavidas tuve que quitárselos para poder sumergirlos y sacarlos del sector.»

De esta forma, los hechos dan cuenta que la Armada de Chile realizó un proceso de rescate desordenado, a tal extremo que muchas de las embarcaciones civiles actuaban de mutuo propio, sin que se ejerciera un control medianamente aceptable por el [redacted] . Más allá de las complicaciones existentes, la toma de decisiones por parte de la autoridad marítima fue descoordinada y lenta, sin que se hiciera un esfuerzo acorde a la gravedad de la situación para salvar la vida de los tripulantes de la [redacted] . Finalmente, el acto de remolcar la [redacted] , sin tomar ninguna medida para proteger la vida de los tripulantes atrapados en su interior,

privó a los mismos de toda posibilidad de sobrevivir. De ahí que

contravengamos lo dicho por el Sr. [redacted] en su declaración hizo lo humana y técnicamente posible para rescatarlos con vida.

TÍTULO JURÍDICO DE IMPUTACIÓN

1. EL DERECHO.

El artículo 1° de la Constitución Política de la República prescribe:

«Las personas nacen libres e iguales en dignidad y derechos (…). El Estado

está al servicio de la persona humana y su finalidad es promover el bien

común, para lo cual debe contribuir a crear las condiciones sociales que permitan a todos y a cada uno de los integrantes de la comunidad nacional

su mayor realización espiritual y material posible, con pleno respeto a los derechos y garantías que esta Constitución establece».

Por su parte el inciso 2° del artículo 5° de la Carta fundamental

expresa: «El ejercicio de la soberanía reconoce como limitación el respeto a

los derechos esenciales que emanan de la naturaleza humana. Es deber de

los órganos del Estado respetar y promover tales derechos, garantizados por

esta Constitución, así como por los tratados internacionales ratificados por

Chile y que se encuentren vigentes».

El artículo 6° del mismo cuerpo legal declara: «Los órganos del

Estado deben someter su acción a la Constitución y a las normas dictadas conforme a ella, y garantizar el orden institucional de la República. La

infracción de esta norma generará las responsabilidades y sanciones que determine la ley».

A su vez, el artículo 7° de nuestra Carta Magna estatuye en su inciso

1°: «Los órganos del Estado actúan válidamente previa investidura regular

de sus integrantes, dentro de su competencia y en la forma que prescriba la

ley». Agrega después en su inciso 2°: «Ninguna magistratura, ninguna

persona ni grupo de personas pueden atribuirse, ni aun a pretexto de circunstancias extraordinarias, otra autoridad o derechos que los que expresamente se les hayan conferido en virtud de la Constitución o las

leyes». Concluyendo en su inciso 3° que: «Todo acto en contravención a

este artículo es nulo y originará las responsabilidades y sanciones que la ley señale».

Continuando en nuestro análisis de la normativa constitucional, es

aplicable el artículo 19 N° 1, el cual dispone: «La Constitución asegura a

todas las personas: N°1. El derecho a la vida y a la integridad física y psíquica de la persona». En consecuencia, corresponde a todos los titulares e

integrantes de los órganos del Estado respetar siempre, bajo toda

circunstancia o eventualidad, estos derechos, que son, por lo demás más relevantes y trascendentes de toda persona, dado que la vulneración a los mismos, en especial el derecho a la integridad corporal (física y psíquica), hace prácticamente irrelevante el efectivo ejercicio de todos los demás.

Sobre el particular, cabe traer a colación el ya citado artículo 7° inciso

segundo de la ley fundamental, virtud del cual, ni siquiera la más inusual o

extraordinaria situación habilita a ninguna autoridad, persona o grupo de personas atribuirse competencias, poderes o facultades que no le han sido conferidos o reconocidos, debiendo tenerse presente que nuestro ordenamiento jurídico no confiere a nadie la facultad de poder disponer de la integridad corporal de otra persona, como tampoco el disponer situaciones que puedan poner en serio riesgo la misma. Bien ha afirmado nuestra jurisprudencia que la vida y la salud son bienes jurídicos de supremacía virtualmente absoluta en nuestra vida social.

Siguiendo esta línea, el artículo 38 inciso segundo de la Constitución Política expresa también, en términos muy categóricos, lo siguiente:

«Cualquier persona que sea lesionada en sus derechos por la Administración del Estado, de sus organismos o de las municipalidades,

podrá reclamar ante los tribunales que determine la ley, sin perjuicio de la

responsabilidad que pudiere afectar al funcionario que hubiere causado el daño». Es decir, la norma recién citada permite a todos "lesionados", en

cualesquiera de sus derechos fundamentales, por órganos o agentes del

Estado, reclamar ante los tribunales por dicha lesión y, en consecuencia, solicitar que se le indemnicen los perjuicios materiales y morales que ha sufrido. El fundamento de esta norma radica en que nadie dentro del Estado tiene Derecho, potestad o atribución para lesionar los derechos de cualquier persona, dado que

ello implicaría contradecir en su esencia las bases mismas.

En armonía con la norma constitucional citada precedentemente, el

artículo 4° de la citada Ley N° 18.575, prescribe, que: «El estado será

responsable por los daños que causen los órganos de su administración en el

ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de las responsabilidades que pudieran afectar al funcionario que las hubiere ocasionado».

A su vez, el artículo 42° de la misma ley establece que: «Los órganos

de la administración serán responsables del daño que causen por causa de

servicio. No obstante, el Estado tendrá derecho a repetir en contra del

funcionario que hubiere incurrido en falta personal».

La normativa citada precedentemente, consagra la plena

responsabilidad de los órganos del Estado, tales como los Ministerios,

Intendencias, y órganos y servicios públicos creados para el cumplimiento de

la función administrativa, incluyéndose dentro de ellos, por expresa

disposición del artículo 1° de la Ley N°18.575, a las Fuerzas Armadas, esto es, a la Armada de Chile.

Ahora bien, sobre la responsabilidad por falta de servicio, a propósito de los servicios médicos prestados por establecimientos hospitalarios a cargo del Estado, aplicable igualmente al caso de marras, resulta ilustrativo traer a colación el fallo de la Excelentísima Corte Suprema de Justicia, que

consagra el siguiente criterio: «…no es de rigor que la sentencia determine

quién o quienes han sido los autores del daño, 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, dependiendo de ella o a su cuidado…».

Lo señalado anteriormente lo ratifica el fallo de la Excelentísima Corte Suprema, causa Rol de Ingreso a Corte N°4.277-2005, donde se

indica: «La víctima de un hecho dañoso producido por la falta de servicio,

al demandar indemnización, no persigue la responsabilidad personal del o los funcionarios que hubieran intervenido en el hecho, si no directamente la del Servicio de Salud en cuanto órgano».

Teniendo a la vista la normativa citada precedentemente, nos referiremos a cuando, según nuestra jurisprudencia, se entiende que existe responsabilidad por falta de servicios.

SOBRE LA LEGITIMACIÓN ACTIVA DE MIS REPRESENTADOS.

Corte N° 9.872-2006, sentenció: «…la existencia de la responsabilidad

por falta de servicio del Estado denota el incumplimiento de un deber de servicio que puede consistir en que no se preste el servicio que la administración tenía el deber de prestar, se preste tardíamente o en forma defectuosa, de conformidad con el estándar de servicio que el público tiene derecho a esperar…». El criterio anterior ha sido unánimemente reconocido por los Tribunales Superiores de Justicia.

En síntesis, la responsabilidad de la administración del Estado puede

consistir en una acción u omisión, y será suficiente para que exista FALTA

DE SERVICIO, el que un Servicio Público haya funcionado

deficientemente, no haya funcionado cuando debía hacerlo, o haya funcionado tardíamente, lo que es equivalente a un mal funcionamiento, sin ser necesario individualizar a un funcionario específico como autor del daño, pues se persigue la responsabilidad de una persona jurídica, en este caso el FISCO DE CHILE.

Para el caso de marras, la Armada de Chile actuó deficiente y

tardíamente ejecutando el procedimiento de rescate de la [redacted] ,

el día 24 y 25 de marzo del año 2020, tal como se procederá a explicar a continuación.

Como puede desprenderse de la relación efectuada precedentemente, mis representados son cónyuges sobrevivientes, convivientes de hecho, hijos y nietos de los pescadores fallecidos con ocasión del accidente ocurrido el día 24 de marzo de 2020, en las cercanías de la bahía de [redacted] . Hablamos de lo que doctrinariamente se conocen como víctimas por repercusión; y el daño sufrido por ellos se denomina daño reflejo.

Respecto de mis representados, si bien no sufrieron directamente como consecuencia del accidente latamente relatado, están demandando un daño que les es propio, independiente al de las víctimas directas, que fueron los tripulantes fallecidos de la [redacted] .

Además, para el caso de los hijos menores de edad de los fallecidos, no podemos dejar de hacer presente que, conforme 244 del Código Civil, la patria potestad corresponde ejercerla a ambos padres conjuntamente y, a

falta del padre o madre que ejerza la patria potestad, corresponderá su ejercicio al otro padre o madre.

Luego, para este caso, habiendo fallecido los padres y sobreviviendo

únicamente las madres, a éstas corresponde el ejercicio de la patria potestad

de sus hijos y, siguiendo con este silogismo, conforme con el artículo 264 del Código Civil, respecto de [redacted] , su representación legal corresponde a doña [redacted] , misma situación que se replica para el caso de doña [redacted] , madre de [redacted] y de doña [redacted] , madre de [redacted] .

Todas ellas al comparecer por sí y en representación de sus hijos menores

de edad, expresamente les autorizan a ejercer la acción que se deduce por medio del presente libelo.

Por lo demás, consta de los certificados de nacimiento de los hijos de mis representadas, acompañados con esta presentación, que en ellos no aparece que se haya efectuado una inscripción entregando el cuidado personal a otra persona distinta que sus madres, reafirmando que a ellas corresponde su representación legal.

En cuanto a la legitimación activa de la conviviente de hecho, que es el caso de la Sra. [redacted] , nuestro ordenamiento civil no fija una norma de quienes han de considerarse como

posibles titulares de un daño, cualquiera sea su índole, a diferencia de otros procedimientos.

Concordante con lo expuesto, el Código de Bello no delimitó la

acción a determinados parientes con exclusión de otros, sino que más bien

les concedió a todos quienes reúnan la exigencia de experimentar pesar o

desconsuelo por la pérdida de la víctima directa, al destruirse con ello lazos

de vida en común y afectos, para lo cual se deberá tener en cuenta la

proximidad familiar y de afectividad al momento de determinar el quantum de la reparación.

En consecuencia, al margen de los nexos parentales, quien demuestre a través de los respectivos medios de prueba la relación de afecto y apego, como también el dolor y sufrimiento que produjo la merma del ser querido, podrá ser titular de la acción de resarcimiento.

Sobre dicho paradigma, la reconocida docente [redacted] , afirma en su obra “el Daño Moral” que la «…práctica de los

tribunales ha sido la de conceder el derecho a la acción a los parientes cercanos de la víctima directa y sosteniéndose incluso una verdadera presunción de dolor o sufrimiento para ellos, de forma de no requerirse de

prueba…» , llegándose a señalar que los titulares de la acción son «…todos

los familiares, entendiéndose por tales, a todos los que componen el grupo

social respectivo…» , sin que sea menester que éstos tengan el carácter de sucesores.

Corroborando lo expresado, el autor [redacted] , en su texto “El

daño extracontractual, Jurisprudencia y doctrina”, indica que: «Así, son

sujetos activos de la acción de reparación de daño moral: 1° La víctima

inmediata o directa, que es aquel en “quien recae la lesión, ofensa o injuria

que lo causa”; y 2° Las víctimas por repercusión, que son todos aquellos

que sin tener las calidad de víctimas inmediatas o directas, también lo sufren en razón de que el daño inferido a las víctimas directas los hieren en sus propios sentimientos o afectos, o les lesiona algún interés o derecho extrapatrimonial del que son titulares (según sea la noción de daño moral que se siga), no requiriéndose que entre ellas exista vinculación jurídica

(“aun cuando no sean herederos o parientes” dice nuestro Tribunal

Supremo. C. S., 15 de diciembre de 1983. Rev., t. 80, sec.1ª, pág. 128.).

Los argumentos antes plasmados han sido recogidos mayoritariamente por nuestra Jurisprudencia y, a vía de ejemplo, la Excma. Corte Suprema,

en Causa Rol N°5.647-2010, decidió rechazar el recurso de casación en el

fondo deducido por el demandado Servicio de Salud, condenando a resarcir

el perjuicio sufrido a los padres “y al conviviente”, por el deceso de su

pareja debido a una deficiente atención médica, toda vez que la sentencia

recurrida estableció que el daño moral sufrido por los actores es evidente,

«…ya que los padres han debido de padecer aflicciones frente al deceso inesperado de su hija y respecto del conviviente, por la pérdida de su

mujer” sufriendo las consecuencias que su hijo recién nacido “crezca sin la

presencia y cuidado de su madre, lo cual conlleva que el dolor sea mayor…» .

Similar tendencia es recogida en la causa Rol 367-2010 de la Iltma.

Corte de Apelaciones de San Miguel, que revocó la sentencia del tribunal

de la instancia, la que había desestimado una acción de perjuicios deducida en contra de un ente edilicio, cimentada en la muerte de una persona

derivada de un accidente de tránsito, suscitado por una calzada deficiente

en proceso de reparación, donde la víctima directa ostentaba la calidad de

conviviente de los pretensores, dictaminando en su apartado Undécimo: «…

tratándose de la muerte de una persona con la que se mantenía una relación afectiva y de convivencia por más de siete años, quien además era el padre del hijo, también demandante, es dable presumir el dolor que para ambos ha significado tal pérdida, aflicción que constituye el daño moral que se ha demandado…».

A mayor abundamiento, traemos a colación la sentencia de la

Excelentísima Corte Suprema, causa Rol N° 43380-2016, en la cual

declarando que el recurso de casación en el fondo deducido adolece de manifiesta falta de fundamento, a propósito precisamente de la supuesta falta de legitimación que tendría una conviviente para reclamar el

resarcimiento del perjuicio moral sufrido, resuelve que: «4°.- Que en cuanto

al primer reproche del recurso, esto es, la legitimación de la señora [redacted] para reclamar el resarcimiento del perjuicio moral que invoca y la pretendida conculcación del artículo 2315 del Código Civil, los jueces razonan sobre la base de la cita que efectúan de la obra del profesor [redacted] (Tratado de Responsabilidad Extracontractual, Editorial Jurídica de Chile, 2006, páginas 941y 224) en la que el autor explica las razones por las cuales la jurisprudencia nacional estima la convivencia como situación de hecho que produce efectos jurídicos y le atribuya ciertos efectos civiles patrimoniales, mencionando lo que estatuye al efecto la legislación que reconoce a la conviviente su calidad de beneficiaria en materias de seguro social de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, de seguro obligatorio de accidentes de la circulación y el expreso reconocimiento de su condición de víctima en el Código Procesal Penal en los delitos con

resultado de muerte, de todo lo cual colige el citado académico que “En

tales circunstancias, no hay razón para estimar que los convivientes no tiene un interés legítimo en la vida y salud del otro, a condición de que concurran los requisitos de estabilidad en el tiempo, reciprocidad

patrimonial y auxilio y, si los hay, hijos criados en común, todo lo cual permite mostrar la seriedad de la relación"; reflexiones que los sentenciadores comparten al declarar, en el basamento décimo cuarto del fallo de primer grado, la procedencia de la legitimación activa de la conviviente por tratarse, así como sus hijos, de una víctima por repercusión "por concurrir ciertos requisitos en su relación, los que en este caso se verifican ya que se trataba de una pareja estable, unida, con hijos y proyectos en común, que tenía el carácter de relación seria".

5°.- Que doña [redacted] demandó la

compensación del daño moral sufrido por el fallecimiento de su conviviente, daño propio por repercusión, como ha aclarado la sentencia que se revisa,

pretensión que se subsume en el artículo 2314 del Código Civil, disposición que autoriza, a quien ha sufrido daño, a pedir la indemnización a la persona que ha cometido el delito o cuasidelito, siendo procedente de acuerdo con esta norma la satisfacción de la lesión de cualquier interés legítimo, disposición debe ser relacionada con el artículo 2329 del Código

Civil que señala que "todo daño que pueda imputarse a malicia o

negligencia de otra persona, debe ser reparado por ésta".

Ahora bien, aun cuando nuestro ordenamiento, exceptuado el artículo 2315 objeto de la recriminación de la demandada, no ha explicitado mayormente quiénes son damnificados indirectos, se estima que existe titularidad cuando hay un interés quebrantado por el hecho dañoso.

Esta Corte ya ha tenido la oportunidad de asentar que la legitimidad de ese interés puede estar reconocida en normas positivas explícitas o por el derecho en general en cuanto no contravenga la ley, la moral o las buenas costumbres.

FALTADE SERVICIO.

A partir de esta concepción amplia se reconoce hoy legitimación para la reparación de perjuicios en caso de muerte de concubinos, de la madre de crianza, de novios, de hermanos resultantes de vínculo no matrimoniales o por la muerte de un socio, de un tutor, etc. Vale decir, se legitima el derecho de reparación a partir de invocar un interés digno de protección y extiende la legitimación sin mayores restricciones a familiares diversos o más distantes que los hijos o el cónyuge" (Sentencia dictada en la causa Rol N° 31.713-14 de esta Primera Sala).

En efecto, la jurisprudencia ha reconocido acción indemnizatoria por daños patrimoniales o extrapatrimoniales a personas repercutidas por el hecho ilícito, sin consideración a vínculos de familia por el difunto: a quien vivía a sus expensas o era ayudado económicamente por el difunto en forma voluntaria; al empleador que sufre perjuicio por la muerte de un trabajador; al socio a quien perjudica la muerte de su consocio en los negocios societarios. En el ámbito del daño moral por repercusión, el elenco de sujetos activos de la acción debe atender exclusivamente al principio de que toda persona que demuestra un perjuicio cierto tiene derecho a resarcimiento y no cabe limitar el ejercicio de esta acción a la existencia de

un vínculo parental o de familia. Así es como también esta Corte Suprema ha señalado que no es necesario ser heredero o sucesor de la víctima para pedir la reparación del perjuicio (Revista de Derecho y Jurisprudencia, Tomo XXI, Sección 1ª, página 1053)». (el destacado es nuestro).

De esta forma, se torna manifiesta la aceptación, asentada en la Doctrina y Jurisprudencia, de conceder titularidad al concubino sobreviviente, para exigir reparaciones por el deceso de su acompañante de vida, derivado de un suceso trágico, asentado en los vínculos de afectividad, permanencia y notoriedad que lo unía con la víctima directa, más aún cuando de tal convivencia se ha concebido descendencia, lo que incrementa la aflicción por la pérdida abrupta de un miembro permanente y trascendental de tal comunión.

Al tenor de los hechos expuestos, acusamos que ha existido una falta de servicio por parte de la Armada de Chile, a propósito del procedimiento de rescate de la [redacted] , verificado entre los días 24 y 25 de marzo de 2020, en las cercanías de la bahía de [redacted] , Región de Los Ríos; y que desembocó en la muerte de 6 pescadores artesanales.

A fin de comprender el por qué existió una falta de servicio, fuerza es remitirse al estatuto legal aplicable a una situación como la ocurrida.

En primer lugar, según el artículo 3°, letra a) del DFL N°292, del año 1953, es responsabilidad de la Armada de Chile, a través de la Dirección General del Territorio Marítimo y de [redacted] Mercante (en adelante D.G.T.M & M.M), velar por la seguridad de la navegación y la protección de la vida humana en el mar.

Siguiendo esta misma línea, es del caso que Chile ratificó la

Convención de Londres sobre “Seguridad de la Vida Humana en el Mar”

y, debido a ello, se dictó el D.F.L N°1.190, de 29 de diciembre de 1976,

virtud del cual se “Organiza el Servicio de Búsqueda y Salvamento

Marítimo, dependiente de la Armada de Chile”.

Este DFL nos expresa en su Título I, N°1 que, la misión del Servicio

de Búsqueda y Salvamento Marítimo es, entre otros, «Organizar y efectuar

la búsqueda de las naves artefactos navales u otros vehículos de transporte

en el área marítima de responsabilidad nacional, con el propósito de

rescatar a su dotación y pasajeros que se hallen en peligro, a consecuencia de un accidente en el mar.» (el destacado es nuestro).

Por su parte el artículo 123 inciso 1° del Decreto Ley N°2.222, que establece la Ley de Navegación, dispone: «Las autoridades Marítimas

adoptarán las medidas necesarias para que se dé pronto socorro a la nave

que está en peligro, coordinando la prestación de los servicios de auxilio

que se requieren. Igualmente, cuando fuere posible, deberán presidir las operaciones de asistencia o de salvamento y disponer las medidas conducentes para obtener la seguridad de las personas que estén a bordo y de las especies salvadas…».

Volviendo a lo que es el citado D.F.L N°1.190, cuando nos habla de la organización y funcionamiento del Servicio de Búsqueda y Salvamento

Marítimo, establece lo que se denomina “Área Marítima de

Responsabilidad Nacional" y la organización a nivel nacional de este servicio. Para los efectos de la presente demanda, en su Título II, N°1, letra c), establece el "Tercer Distrito de Búsqueda y Salvamento Marítimo", con

un "Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento Marítimo" (en

adelante MRCC), ubicado en la Gobernación Marítima de Talcahuano. A este MRCC le corresponde jurisdicción sobre las aguas donde se produjo el choque entre la [redacted] y la [redacted] .

El Título II, N°5, letra b) del citado D.F.L N°1.190, nos indica que:

«Dependiente de los Centros de Búsqueda y Salvamento Marítimo (MRCC), se establecerán Subcentros de Coordinadores de Búsqueda y Salvamento Marítimo (MRSC), en la cantidad y lugar que determine el director general del Territorio Marítimo y [redacted] Mercante, y en consideración al tráfico Marítimo que existe en su respectiva jurisdicción.».

Para el caso que nos convoca existe un MRSC en Valdivia, con

jurisdicción en la Bahía de [redacted] , donde ocurrió el accidente, por lo que,

para los efectos de la operación de rescate, sin perjuicio del control que ejercía el MRCC de Talcahuano, había además un Subcentro de Coordinación de Búsqueda y Salvamento Marítimo próximo a los hechos, lo que debería haber facilitado las labores de coordinación y rescate.

Siguiendo con el citado D.F.L N°1.190, el Titulo II, N°7, párrafo

segundo indica: «El Mando, con la consiguiente responsabilidad de la

coordinación de las operaciones de Búsqueda y Salvamento Marítimo, será ejercido por intermedio de los Centros o Subcentros Coordinadores de Búsqueda y Salvamento Marítimo (MRCC o MRSC), y corresponderá a las Comandancias en Jefe de las Zonas [redacted] , cuando intervengan medios navales, y las Gobernaciones Marítimas respectivas, cuando intervengan medios propios o marítimos.» (el destacado es nuestro).

Finalmente, el D.F.L N°1.190, en su Título III, denominado "Procedimientos para efectos de Control de Tráfico Marítimo", señala, en

su N°2: «Los procedimientos técnicos a usar para efectuar la Búsqueda y

Salvamento Marítimo, serán aquellos establecidos en el Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento (IAMSAR).» (el destacado es nuestro).

En virtud de las normas legales citadas, correspondía a la Armada de Chile organizar y efectuar el procedimiento de rescate de los tripulantes atrapados en la [redacted] , a propósito de la colisión sufrida entre ésta y la [redacted] el día 24 de marzo de 2020, adoptando las medidas necesarias para que se diera pronto socorro a la nave en peligro, coordinando la prestación de los servicios de auxilio que se requerían presidiendo las operaciones de asistencia o de salvamento, disponiendo las medidas conducentes para obtener la seguridad de los 6 tripulantes atrapados al interior de la LM, empleando para ello los procedimientos técnicos establecidos en el Manual IAMSAR.

Lamentablemente Vs., nada de lo anterior ocurrió. A propósito del procedimiento de rescate de la [redacted] , la Armada de Chile, por

intermedio del [redacted], no cumplió con este deber legal,

ejecutando un salvamento defectuoso y tardío, incumpliendo los procedimientos técnicos que se le imponen por el Manual IAMSAR.

Así es, el Tomo II del Manual IAMSAR, titulado “Coordinación de

las Misiones”, en su capítulo 3°, bajo el título “Toma de conocimiento y

acción inicial”, señala en el número 3.1.1, que: «Cuando el sistema de

búsqueda y salvamento (SAR) toma conocimiento de una emergencia real o potencial, la información recopilada y las medidas iniciales que se adopten

son a menudo de una importancia crítica para el éxito de las operaciones.

Se debe dar por sentado que en cada suceso hay supervivientes que van a

necesitar ayuda y cuyas posibilidades de supervivencia disminuyen a medida

que pasa el tiempo. El éxito de una operación SAR depende de la

velocidad a la que ésta se planee y se lleve a cabo. Se debe recopilar y

evaluar información a fin de determinar la naturaleza de la situación de socorro, la fase de la emergencia de que se trate y las medidas que han de adoptarse. Es necesario que el CCS (RCC) (centro coordinador de salvamento) o el SCS (RSC) (subcentro de salvamento) reciban pronto toda la información necesaria para evaluarla a fondo, tomar inmediatamente una decisión sobre las medidas que procede adoptar y activar inmediatamente los servicios de búsqueda y salvamento para que sea posible: localizar, prestar auxilio y rescatar a personas necesitadas de socorro en el menor tiempo posible; y utilizar cualquier aportación que puedan realizar aún los supervivientes para que se les pueda rescatar mientras estén en condiciones de hacerlo» (el destacado es nuestro).

De este solo extracto se desprende que, dentro de las obligaciones técnicas que se imponen a la autoridad marítima, en su calidad de

protectora de la vida humana en el mar, está aquella según la cual,

tomando conocimiento de un hecho como el que nos convoca -colisión de dos embarcaciones-, debe recopilar rápidamente información, adoptando decisiones de forma veloz, pues la supervivencia de cualquiera persona

depende de la rapidez con que se planee el rescate y éste se lleve a cabo.

Dicho esto, de las declaraciones de múltiples de los testigos que presenciaron en vivo esta tragedia, se vislumbra una paralización por parte de la Armada a la hora de tomar decisiones respecto del plan de rescate, al punto que derechamente afirmamos que no existía un plan propiamente tal. Prueba de lo anterior es que, tan pronto se apersonó el [redacted], asumiendo el control de la maniobra, durante casi 2 horas éste

simplemente se limitó a reiterar una maniobra que, desde el primer

momento, ya venían ejecutando toda la gente de mar que se encontraba ahí: atar espías a la [redacted] a fin de mantener a flote a la [redacted].

Es decir, 2 horas sin que la Armada hiciera alguna gestión para progresar en el rescate de los 6 tripulantes

atrapados al interior de la [redacted] , al punto que la llegada del [redacted] no significó ningún avance en el rescate.

Otra muestra de la falta de toda planificación es la tardía coordinación de la Armada con los medios destinados a prestar auxilio en el rescate. Como se desprende de la declaración de don [redacted] , éste, en su calidad de buzo GERSA, fue contactado recién a

las 23:30 hrs, esto es, habiendo transcurrido 1 hora 30 minutos desde que la

Armada tomó control de la maniobra. Es del caso que como la Armada

debe saber, pues es un protocolo cuyo cumplimiento refuerza la autoridad marítima, los buzos GERSA deben actuar, como mínimo, en parejas, por lo que el Sr. [redacted] no podía, por su cuenta, proceder al rescate.

De ahí que resulte sumamente grave no solo el retraso en contactar a

este buzo, sino que, al tenor de los dichos de don [redacted] , el otro buzo GERSA que finalmente rescato los cuerpos sin vida de los tripulantes de la [redacted] , aunque tomó conocimiento del accidente a las 22:00 hrs por medio de las redes sociales, recién fue contactado para participar en el rescate a las 00:30 hrs del día 25 de marzo de 2020.

Es decir Vs., habiendo transcurrido 2 horas y 30 minutos desde que

asumió el control del rescate, la Armada recién contactó y coordino el único

equipo de buzos con competencias para ingresar al interior de la [redacted] , llevándolos al lugar del accidente a las 01:00 hrs del día 25 de marzo de 2020.

Los únicos 2 buzos con competencias para sacar a los 6 tripulantes

atrapados fueron contactados horas después de que la Armada tomara la dirección del rescate. Siendo estos buzos civiles, a cargo de Bomberos de Chile, sin que la Armada aportara ningún buzo capacitado, a pesar de que Valdivia contaba con un MRSC con competencia exclusiva en la bahía de [redacted] lo que, a la postre, debería haber significado no solo una mejor coordinación del proceso de rescate, sino la existencia de medios institucionales de la Armada para responder de una eventual emergencia

marítima, sino ¿Para qué tener un MRSC en Valdivia? ¿Para transmitir

únicamente la información a Talcahuano?

Como si lo anterior ya no fuera suficiente, agreguemos las declaraciones de los capitanes de las cerqueras quienes, a propósito de la investigación penal dieron cuenta que el Sr. [redacted] no dispuso que la Armada allegara embarcaciones con capacidad suficiente para ayudar en el

rescate y, lo que es peor aún, tratándose de las únicas embarcaciones civiles

capaces de ayudar, a éstas se les negó el zarpe, debiendo desobedecer a la

autoridad marítima para poder ayudar a sus colegas de mar.

Lo más lamentable de este último hecho Vs es que, después de la

irresponsable maniobra de remolque de la [redacted] , que supuso su hundimiento y la ruptura de la burbuja de aire que mantenía vivos a los 6 tripulantes, fueron estas cerqueras las que

volvieron a reflotar la [redacted] , permitiendo recuperar los cuerpos; y fueron estas cerqueras las que, ya ocurrido el trágico desenlace, semanas después reflotan a la [redacted] desde el lecho marino en menos de 40 minutos.

Hablamos de embarcaciones que son capaces de levantar en pleno mar más de 100 toneladas y, tratándose de la [redacted] , estamos ante una embarcación artesanal de no más de 25 toneladas de registro grueso. Es decir, por razones que desconocemos, la Armada mantuvo inmovilizadas embarcaciones con capacidad suficiente para apoyar en el rescate, lo que

solo se puede atribuir a dos alternativas: a) un ánimo deliberado de

entorpecer la maniobra de rescate, lo que resultaría aberrante; o b) una total falta de coordinación y planificación en el rescate, que se tradujo en que el [redacted] y el MRSC no hicieron uso de la experiencia, desde que en otras ocasiones similares las cerqueras habían rescatado a otras embarcaciones similares a la [redacted] .

RESPONSABILIDAD CIVIL. ENTIDAD, REPARACIÓN O INDEMNIZACIÓN POR LOS DAÑOS CAUSADOS.

Le fue representado al [redacted] por la gente de mar que se encontraba en el lugar del accidente.

Por otro lado, reiteramos Vs que la maniobra de remolque, destinada a llevar a la [redacted] desde el sitio del suceso a la bahía de Niebla fue irresponsable porque, empleando nada menos que las leyes de Newton, que todos aprendemos en enseñanza media, resultaban evidentes que movilizar un cuerpo con semejante masa, como era la [redacted] semihundida,

suponía ejercer fuerzas grotescas sobre una embarcación en estado de inercia. Luego, si como señalan los testigos del hecho, ya inmovilizada las espías con suerte soportaban el peso de la LM semihundida, si sumamos la fuerza que había que ejercer para sacarla de su estado de inercia y colocarla en movimiento para llevarla a la bahía de Niebla, resultaba físicamente imposible que las espías soportaran el peso de la [redacted] semihundida en movimiento.

Es decir, transcurrido 2 hrs desde que ocurrió el hecho, habiéndose

sumergido una parte considerable de la LM en el mar, remolcarla ya no era opción y, menos aún varias millas a una velocidad de 2 a 3 nudos.

Volviendo a lo que es el Manual IAMSAR, Volumen II, sobre “Coordinación de las misiones”, en el número 6.13.7, bajo el título

“Prevención del hundimiento”, señala: «Entre las medias que podrían

adoptarse, cuando sea viable, para tratar de impedir el hundimiento de la nave durante las operaciones de salvamento cabe destacar: evitar 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.» (el destacado es nuestro).

Como podrá observar Vs., la utilización de grúas flotantes, como son

las que tenían las cerqueras, está dentro de una de las medidas que las

normas técnicas aconsejan en un procedimiento de salvamento, con miras a evitar el hundimiento de una embarcación. Entonces, cabe preguntarse el

por qué la Armada negó el zarpe a las cerqueras si, al final de cuentas,

fueron ellas quienes terminan recuperando a la , cuanto ésta se hundió a consecuencia del fracaso de la maniobra de remolque.

Que, el daño reflejo o por repercusión es el sufrido por víctimas mediatas de un hecho que ha causado la muerte o lesiones a otra persona.

Por su parte la acción que surge del daño reflejo pertenece personalmente a quien lo sufre. El daño invocado es el perjuicio propio y no

el de la víctima inmediata. Si éstas han muerto, como es el caso de marras,

los terceros cercanos pueden disponer dos acciones: ante todo, una acción transmitida por la víctima inmediata para perseguir la reparación de los

perjuicios que ésta ha soportado en vida; y, además, una acción personal

por los perjuicios morales y patrimoniales sufridos personalmente a

consecuencia del accidente de la víctima inmediata, siendo esta última la que se interpone en esta presentación.

Don (Q.E.P.D), cédula de

identidad N° , capitán de la , era, hasta el momento de su fallecimiento cónyuge de doña , al mismo tiempo que padre de , don y don .

Don (Q.E.P.D), cédula de identidad

N° , hasta el momento de su fallecimiento era cónyuge de doña , al mismo tiempo que padre de don , doña y .

Don (Q.E.P.D), cédula de

identidad N° , hasta el momento de su fallecimiento fue conviviente de hecho de doña , a la vez que padre de y .

Don (Q.E.P.D), cédula de

identidad N° , hasta el momento de su fallecimiento fue cónyuge de doña , al mismo tiempo que padre de doña y abuelo de .

Finalmente, don (Q.E.P.D), cédula de identidad N°

[redacted], hasta el momento de su fallecimiento fue cónyuge de doña [redacted], al mismo tiempo que padre de don [redacted] y doña [redacted].

Como podrá apreciar Vs., esta tragedia fue de tal magnitud que, en

algunos casos, mis representados perdieron más de un solo ser querido. Así,

para el caso de doña [redacted], ella perdió no solo a su

cónyuge, sino que también a su padre con ocasión del accidente; cuestión que supuso para sus hijos [redacted], don [redacted] y don [redacted], perder no solo a su padre, sino también a su abuelo materno.

Difícil resulta graficar el impacto que supuso esta pérdida para cada uno de nuestros representados. Todo quien conozca la realidad de la pesca artesanal sabe que, junto con la suerte del marinero, se une la de su familia toda quien, como él, se consagra a la vida del mar.

Por otro lado, todo el proceso previo a la muerte de sus seres queridos se constituyó en una auténtica película de terror, en donde muchos de nuestros representados tuvieron que observar el trágico desenlace como impotentes espectadores.

Así es Vs., como indicamos en la relación de los hechos, los 6

tripulantes de la [redacted] permanecieron horas atrapados y con vida, al interior de una burbuja de aire dentro de la embarcación volcada. Allí, lucharon desesperadamente por sus vidas mientras sus cónyuges, parejas e hijos, desde la bahía de [redacted], clamaban impotentes porque alguien hiciera algo por rescatarlos. Tal fue el nivel de exposición, que

incluso se transmitió en vivo, por redes sociales, el proceso de rescate en

pleno mar, lo que aumentó la sensación de frustración y angustia de nuestros representados.

Agreguemos que [redacted], donde residían todos los tripulantes fallecidos, es una comunidad cerrada y cercana, en la que prácticamente todos se conocen entre ellos, lo que ha supuesto que este evento trágico y de significación local aún se recuerde hoy, independientemente de los años transcurridos desde el accidente, manteniendo viva en la mente de nuestros representados los pormenores de esta tragedia, pues la propia comunidad de la que forman parte vive un duelo colectivo que les recuerda constantemente lo sucedido.

Yendo a la realidad humana de cada uno de los tripulantes fallecidos, don [redacted] (Q.E.P.D), don [redacted] (Q.E.P.D), don [redacted] (Q.E.P.D), don [redacted] (Q.E.P.D), y don [redacted] (Q.E.P.D), constituía el núcleo de sus respectivas familias, apoyando afectivamente a sus cónyuges y parejas, al mismo tiempo que asumiendo la mayoría de la carga económica que la vida familiar suponía.

Así, tratándose de doña [redacted], su cónyuge don

[redacted], constituía la única fuente de

ingresos del grupo familiar, pues ella se dedicaba de forma exclusiva al cuidado y crianza de sus tres hijos.

El proyecto de vida de doña [redacted] y don

[redacted] nació nada menos que en la

adolescencia, pues a la temprana edad de 14 años comenzaron a “pololear”

y, de ahí, cumplieron con el mandato bíblico virtud del cual fue la muerte quien los separó. Aun en su rol de proveedor, el Sr. [redacted] igualmente encontraba tiempo para compartir tiempo de calidad con su familia, formando una relación cercana y estrecha con sus 3 hijos, con los cuales compartían múltiples actividades al aire libre, en especial con su

pequeña [redacted] quien, como la única hija,

desarrolló un especial apego con su padre. En palabras de las víctimas, el

Sr. [redacted] era ese padre afectuoso que, cuando podía, generaba las instancias para compartir y agasajar a su cónyuge, a sus hijos y a su familia extendida.

Para el caso de doña [redacted], su cónyuge don [redacted], no solo era su único sustento económico, sino que era un importante apoyo afectivo y emocional, pues ella se encuentra postrada, siendo el fallecido Sr.

[redacted] quien se hacía cargo de ésta, asumiendo buena parte

de los quehaceres domésticos, además de prestar los cuidados inherentes a su condición.

La convivencia entre la Sra. [redacted] y el Sr. [redacted] se extendió por más de 43 años, de los cuales 8 fueron de

convivencia previa a los 35 años de matrimonio, viéndose únicamente interrumpido por la trágica muerte del Sr. [redacted].

Durante este tiempo, además de tener a su única hija doña

[redacted], construyeron su proyecto familiar, compraron su propia casa, la que amueblaron y ampliaron de a poco, con cargo el esfuerzo de ambos cónyuges.

Además, el referido don [redacted]

tenía una relación muy cercana con su única hija doña [redacted], llegando a suplir la figura del padre biológico de su nieta [redacted], a quien cuidaba e iba a buscar diariamente al colegio, para apoyar a su hija, quien pudo trabajar gracias al apoyo que le brindaba su fallecido padre con el cuidado de su hija y nieta del fallecido.

Es así como don [redacted] se

constituyó en el núcleo de una familia integrada por su cónyuge doña

[redacted], por su hija doña [redacted], además de su nieta [redacted], con quienes compartía un mismo techo y, con ello, el devenir del día a día.

Tratándose de don [redacted], como es la tónica de las familias vinculadas a la vida en el mar, éste era el sustento económico de su cónyuge doña [redacted], con quien compartió una relación de convivencia desde los 17 años, de los cuales 39 años fueron unidos por vínculo matrimonial; vínculo que, como todos en este caso, se vio únicamente interrumpido por la muerte del Sr. [redacted].

Luego, doña [redacted] vio truncada una convivencia matrimonial de décadas, al mismo tiempo que, habiendo sido toda su vida dueña de casa, ocurrida la muerte de su cónyuge a sus 59 años y tras la trágica muerte de su cónyuge, se vio enfrentada a la realidad de tener que generar algún ingreso, al no disponer de los medios para sustentar sus gastos de subsistencia.

El Sr. [redacted] era un hombre de familia, que durante su vida procuró generar estrechos vínculos con sus 3 hijos, esto es, doña [redacted], don [redacted] y doña [redacted], siendo la tónica familiar el compartir constantemente en eventos sociales, visitándose de forma regular y generando un ambiente general de concordia que ha permitido hoy, aun con el peso de la tragedia, sobrellevar el doloroso luto y, en el caso de la Sra. [redacted], no verse totalmente desamparada gracias al apoyo que le brindan sus hijos quienes, fieles a los valores de piedad filial que les inculcó su fallecido padre, la ayudan a sobrellevar el dolor de la perdida mientras sobrellevan su dolor propio.

Tal era la conexión entre el Sr. [redacted] y sus hijos que, no contento con compartir y hacerse parte de forma constante en sus vidas, decidió trabajar con ellos, embarcándose con su yerno don [redacted] en la [redacted]; decisión que a la postre resultó ser fatal.

Respecto del Sr. [redacted], al momento de su trágico fallecimiento llevaba una relación de convivencia de hecho con doña [redacted] por más de 7 años, dentro de los cuales habían tenido un hijo en común de nombre [redacted].

La Srta. [redacted] y el Sr. [redacted] se encontraban dando vida a su proyecto familiar. Así, ambos compartían en igualdad de condiciones las cargas domésticas, al punto de que era el Sr. [redacted] quien asumió muchas veces el cuidado de sus hijos, pues la Srta. [redacted] trabajaba y aún trabaja como

funcionaria pública.

Como resultado de su esfuerzo conjunto, construyeron de la nada una casa propia, además de compartir su amor por el fútbol, virtud del cual

ambos se hicieron miembros de un club deportivo amateur llamado “El

Boldo”, organizando constantemente eventos deportivos en los cuales incluían a sus hijos.

En efecto, ambos, al momento de unirse como pareja, tenían hijos de

otras relaciones. Para el caso de don [redacted], éste tuvo una

relación previa con doña [redacted], de la cual nació [redacted].

Al contrario de lo que constituye la regla general en estos casos, la relación entre el Sr. [redacted] y su hijo [redacted] era tan cercana que la Srta. [redacted] y la Srta. [redacted] pudieron entablar una relación de sana convivencia, creando instancias en donde el padre compartía con ambos hijos de forma amena y

cordial, estrechando los vínculos de éstos con su padre, como entre ellos como hermanos.

No obstante estar separados y habiendo iniciado una nueva relación

de pareja, el Sr. [redacted] apoyó íntegramente a la Srta. [redacted] en lo que refería al cuidado de su hijo en común [redacted], cumpliendo no solo su obligación moral y legal desde un punto de vista económico, sino que ejerciendo efectivamente su deber de corresponsabilidad parental.

Lo anterior supuso el quiebre de la relación entre el fallecido Sr.

[redacted] y la Srta. [redacted], no obsta a la existencia de un

vínculo de amistad y afecto, como padres de un hijo en común que se

apoyan recíprocamente y sin sobresaltos, en la ardua tarea de la crianza.

De ahí Vs que la muerte del Sr. [redacted] supuso no solo

truncar el proyecto de vida en pareja que mantenía con doña [redacted], sino que también poner término abrupta y trágicamente a una relación cercana entre un padre y sus dos hijos que, hasta el día de

hoy se preguntan el por qué su padre no regresó ese fatídico 24 de marzo de 2020.

Finalmente, don [redacted], hasta el momento de su fallecimiento, fue cónyuge de doña [redacted], al mismo tiempo que padre de don [redacted] y doña [redacted], todos demandantes en estos autos.

Como en el caso de sus otros compañeros de viaje en la [redacted], el Sr.

[redacted] era el sustento económico de su familia, siendo quien asumió buena parte de los costos de vida de su grupo familiar.

Replicando la realidad de todos sus otros colegas, el Sr. [redacted] y Sra. [redacted] mantuvieron una relación de convivencia matrimonial de 24 años, a la que solo puso fin el yugo de la muerte.

Sus hijos don [redacted] y

doña [redacted] , fieles a ese nexo que se genera entre un marinero y su familia que permanece en tierra, reforzado por el temor reverencial a la fuerza del mar que en cualquier momento podía llevarse a su ser querido, generaron fuertes vínculos con su padre, a

quien disfrutaban de sobremanera cada vez que volvía a tierra, aprovechando cada momento que tenían con él, como si fuera un regalo.

De ahí que, con la muerte de su padre, se les haya producido un

fuerte impacto emocional, al punto que, como todos nuestros representados, estos trágicos hechos les han supuesto una fuerte depresión y una dificultad para volver a la normalidad de sus vidas y reinsertarse en el medio del que forman parte.

Hemos tratado someramente de graficar las realidades de todas estas personas que, en su calidad de cónyuges, convivientes, hijos y nietos de estos 5 pescadores fallecidos, han debido soportar desde el día de los hechos y

hasta hoy –y de seguro de por vida- el dolor derivado de la desaparición

repentina, inesperada, trágica y absolutamente evitable de sus seres queridos, quienes pudieron y debieron permanecer con ellos de haber los agentes del estado obrado con un mínimo de diligencia y cuidado.

Dicho esto, siguiendo al profesor [redacted] : «El daño moral

consiste en la lesión a los intereses extrapatrimoniales de la víctima, que son aquellos que afectan a la persona y lo que tiene la persona pero que es insustituible por un valor en moneda, desde que no se puede medir con ese elemento de cambio». La Excma. Corte Suprema, a su vez, ha señalado en relación con la naturaleza del daño moral, en causa Rol Nº 2073-2009, que:

«Si bien 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. Sin embargo,

esta visión ha dado paso, tanto en la doctrina como en la jurisprudencia, a considerar una concepción más amplia de tal concepto, a fin de reparar todas las especies de perjuicios morales y no sólo el pretium doloris, toda vez que en cada una de ellas hay atentados a intereses extrapatrimoniales».

En el caso de nuestros mandantes, NINGUNA SUMA DE DINERO SIRVE PARA COMPENSAR EL DAÑO CAUSADO, pues su seres

queridos jamás volverán a estar con ellos; sus hijos no podrán compartir con sus padres, sufriendo el dolor de haber perdido sus progenitores; sus cónyuges y convivientes perdieron a los amores de sus vidas, con quienes habían construido o se encontraban en proceso de construir un proyecto familiar con permanencia, generando descendencia y, en el caso de varios,

sobreviviendo el paso de las décadas; y que decir de los 3 niños menores de

edad que, como último recuerdo de sus padres, tienen la despedida y la

promesa de que se volverían a ver.

Creemos que la regulación del daño moral deberá pautas objetivas, que pasamos a mencionar:

ceñirse a ciertas

- Debe atenderse no sólo el daño causado al momento de verificarse los trágicos hechos relatados, sino todo el lapso de duración del dolor moral

o espiritual en que han quedado sumidos sus seres queridos –demandantes

en autos-, atendido su extensión y profundidad en el espíritu o psiquis de los afectados, efectos que no han cesado; y - La efectividad del daño moral se presume cuando entre las víctimas y los demandantes existe un vínculo próximo o estrecho, operando esta presunción en favor de sus cónyuges, convivientes, hijos y nietos, sin perjuicio de hacer presente desde ya que en la etapa procesal pertinente todos los elementos necesarios para que surja responsabilidad del demandado serán debidamente probados V.S.

La evaluación del daño moral ocasionado a los demandantes no puede ser fijada, a nuestro juicio, en una suma inferior PARA CADA UNO DE ELLOS, de $150.000.000 (ciento cincuenta millones de pesos), o, en subsidio, en la suma mayor o menor que V.S. indique en definitiva con arreglo a derecho y al mérito del proceso, ello por el daño psicológico o moral causado.

Estas sumas ya indicadas, corresponden a los montos que deberán ser pagados por el demandado Fisco de Chile, a título de reparación por el daño moral. Dichas cantidades deberán ser reajustadas en el mismo

porcentaje que experimente la variación del Índice de Precios al

Consumidor (I.P.C.) o del índice que haga sus veces, entre la fecha de la

notificación de esta demanda y la fecha en que se proceda a pagar

efectivamente esos montos. Así determinadas deberán ser solucionadas con

más los intereses corrientes aplicables para operaciones de créditos

reajustables devengadas entre la fecha de notificación de la demanda –o desde la mora en el pago- y la fecha de su pago efectivo.

RELACIÓN DE CAUSALIDAD.

Fuera de los montos indicados, procede condenar al demandado al pago de todo gasto o desembolso de dinero que deben y debieron efectuar

los demandantes con ocasión del presente juicio, incluyendo en este rubro las costas personales y procesales.

De los hechos que sirven de fundamento a esta demanda, la relación de causalidad tiene a lo menos su fundamento en la pérdida de oportunidad

de sobrevida de don [redacted] , don [redacted] ,

don [redacted] , don [redacted] ,

don [redacted], don [redacted], debido a la falta de servicio en el actuar de la demandada de autos, conforme se ha expresado latamente.

Al respecto, la pérdida de oportunidad, o de la chance, siguiendo el conocido galicismo aceptado por la Real Academia Española de la Lengua, refiere en general, a una situación jurídica según la cual una persona pierde la posibilidad o expectativa de conseguir un bien, material o inmaterial, una ventaja un beneficio, debido a la acción u omisión de otro individuo.

En este sentido, podemos citar a nuestro máximo tribunal a propósito de la resolución de las controversias surgidas respecto de las personas que perdieron la vida en el terremoto del año 2010. Destaca la sentencia de fecha 09 de noviembre del año 2017, en la cual la Corte Suprema, pronunciándose respecto de un recurso de casación en el fondo deducido en contra del fallo del de la Corte de Apelaciones de Santiago, que confirmó la sentencia del Vigésimo Segundo Juzgado Civil de la misma ciudad, en la

causa " [redacted] y otros con Fisco de Chile", en que los tribunales

mencionados acogieron una demanda de indemnización de perjuicios por falta de servicio presentada por setenta y cuatro personas debido al fallecimiento de otras diecinueve en distintas zonas geográficas del país, los jueces de instancia indicaron que la falta de servicio de las autoridades involucradas, esto es, el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile (SHOA) y la Oficina Nacional de Emergencias (ONEMI),

consistió en no emitir la alerta de tsunami con posterioridad al terremoto

del 27 de febrero de 2010, a pesar de contar con información en ese sentido, lo que en definitiva constituyó para las víctimas, en términos de los

sentenciadores, «la pérdida de una oportunidad, la que en el caso de autos

corresponde a la pérdida de la posibilidad de sobrevida». Criterio que fue aceptado y confirmado por la sentencia de la Corte Suprema en comento.

A mayor abundamiento, en la misma sentencia nuestro máximo tribunal manifiesta, a propósito de la relación de causalidad entre la falta de

servicio y la muerte de las víctimas directas del tsunami, que «es necesario

enfatizar que los sentenciadores no establecen el vínculo de causalidad entre la falta de información y la muerte o afectación de las personas, sino que expresamente señalan que la omisión en que incurren los organismos

pertenecientes a la organización del Estado, privó a las víctimas de su

oportunidad de poner a resguardo su vida»3, estableciendo de esta forma

que la falta de servicio desplegada por los organismos del Estado, priva a las víctimas la oportunidad de luchar dignamente por sus vidas.

Posteriormente nuestro máximo tribunal señala que «si bien la

certidumbre sobre la relación causal es difícil de establecer, por lo que en estos regímenes de responsabilidad, en la mayoría de los casos sólo será posible efectuar una estimación de la probabilidad de que el daño se deba a un hecho u omisión, por el cual el demandado deba responder, lo cierto es que en

el caso concreto, por cierto, existen dificultades para establecer el vínculo causal, atendido los grados de incertidumbre que se presentan; sin embargo, este escollo se soslaya al atender al hecho que genera la responsabilidad, esto es la omisión de comunicar la alerta de tsunami».

Corolario lo anterior, y según concluye nuestro excelentísimo tribunal

en la sentencia en comento «no es posible asumir la falta de relación de

causalidad esgrimida por el recurrente, toda vez que en caso alguno los sentenciadores han señalado que el vínculo de la omisión es en relación a la muerte, pues es una obviedad que la muerte se relaciona directamente con un hecho de la naturaleza», no siendo suficiente, en consecuencia, argüir en contra falta de causalidad entre la falta de servicio y la muerte propiamente tal, toda vez que el hecho dañoso dice relación, en concreto, con la pérdida de la posibilidad de sobrevivencia de cada una de las víctimas, más no respecto de su muerte.

Siguiendo la línea interpretativa de nuestro máximo Tribunal, la

Armada de Chile en el procedimiento de rescate expuso la vida, y privó a

cada uno de los tripulantes de la [redacted] , de su posibilidad se sobrevivir al

abordaje, toda vez que se desplegó un actuar totalmente al margen de la

normativa, tanto nacional como internacional al respecto, según ya se ha

explicado, que implicó no dar prioridad al rescate con vida de los

tripulantes atrapados en la [redacted] .

Bajo este entendido, la relación de causalidad no une a la falta de servicio con la muerte de las personas, sino con la pérdida de oportunidad de haber salvado su vida, la que debe entenderse como el daño indemnizable. En concreto, el daño no sería otro que la oportunidad perdida de salvar la vida.

En lo que respecta a esta relación causal entre la falta de servicio empleada por la Armada de Chile, y lo que dice relación la pérdida de un chance, es pertinente traer a colación otra sentencia de nuestro máximo

tribunal, de fecha 24 de abril del año 2019, Causa Rol N° 7108-2017, la

que, casando de oficio, sostiene en su sentencia de reemplazo que:

«Noveno: Que para que se genere la responsabilidad por falta de servicio es necesario que entre aquélla y el daño producido exista una relación de causalidad, la que exige un vínculo necesario y directo. En este mismo orden de ideas se sostiene que un hecho es condición necesaria de

un cierto resultado cuando de no haber existido ésta, el resultado tampoco se habría producido.

Así, se ha sostenido por la doctrina que “El requisito de causalidad se

refiere a la relación entre el hecho por el cual se responde y el daño

provocado”, “[...] 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.” (“Tratado de Responsabilidad Extracontractual”, [redacted] [redacted] . Primera edición, julio de 2013, Editorial Jurídica de Chile, página 373).17).

Actualmente la doctrina nacional distingue dos elementos que son integrantes de la relación de causalidad. El primero es el denominado

"elemento natural", en virtud del cual se puede establecer que "un hecho

es condición necesaria de un cierto resultado cuando de no haber existido la

condición, el resultado tampoco se habría producido" ([redacted] , op. cit.). El segundo es el "elemento objetivo", para cuya

configuración es indispensable que el daño producido pueda ser imputado normativamente al hecho ilícito. De este modo, una vez determinada la

causalidad natural, se debe proceder a verificar si el daño puede ser atribuible a la conducta desplegada.

El último autor mencionado, refiriéndose al principio de la

equivalencia de las condiciones o condictio sine qua non, refiere: "La

doctrina y jurisprudencia están de acuerdo en que para dar por acreditada la causalidad debe mostrarse que el hecho por el cual se responde es una condición necesaria del daño. Y un hecho es condición necesaria de un cierto resultado cuando de no haber existido la condición, el resultado tampoco se habría producido (el hecho es condictio sine qua non del daño).

Se ha señalado también que "Es condición del resultado toda

circunstancia concurrente a su producción, que, al ser suprimida mediante una operación mental hipotética, determina la supresión del resultado" ([redacted] Cury Urzúa, obra citada página 294).

Décimo: Que en materia sanitaria la certidumbre sobre la relación causal es difícil de establecer, por lo que en estos regímenes de

responsabilidad en la mayoría de los casos sólo será posible efectuar una

estimación de la probabilidad de que el daño se deba a un hecho o, al incumplimiento de un deber de atención eficaz y eficiente, por el cual el demandado deba responder.

En el caso concreto, existen dificultades para establecer el vínculo causal, atendido los grados de incertidumbre. En efecto, una vez establecido que el servicio prestado a la paciente fue deficiente, no debe perderse de vista que, en definitiva, el reproche que se formula a la Administración es no haberle entregado un diagnóstico y tratamiento oportuno, razón por la que no es posible establecer de modo inequívoco el vínculo de causalidad entre la falta de servicio asentada y la muerte de aquélla, pues no se puede determinar, con el grado de certeza necesaria, que un diagnóstico diverso y

tratamiento adecuado hubiera impedido que ésta falleciera; no obstante

aquello, indudablemente es posible aseverar que tal atención sí habría

otorgado a la paciente una posibilidad clara de sobrevida. Así, resulta pertinente, traer a colación la teoría de la pérdida de la chance para los efectos de determinar la atribución de responsabilidad.

Undécimo: Que, respecto de la pérdida de la chance o pérdida

de oportunidad, la doctrina extranjera ha referido que: "Enseñaba Cazeaux

que 'entre lo actual y lo futuro, lo cierto y lo incierto, lo hipotético y lo

seguro, hay zonas limítrofes o zonas grises, como las llama la doctrina', y

tal es el caso de la 'chance'. El mismo autor añadía: 'Se trata de una

situación en que hay un comportamiento antijurídico que ha interferido en el curso normal de los acontecimientos, de manera que ya no puede saberse si el afectado por ese comportamiento…, habría o no obtenido cierta ganancia o evitado cierta pérdida. Es decir, que para un determinado sujeto había probabilidades a favor y probabilidades en contra de obtener o no cierta ventaja patrimonial, pero un hecho cometido por un tercero le ha impedido tener la oportunidad de participar en la definición de esas

probabilidades" ([redacted] , "Pérdida de chance". Editorial

Astrea, Buenos Aires, 2008. Pág. 25).

Entre nosotros se ha sostenido: "La pérdida de una chance se

encuentra entre estas últimas hipótesis (cuando no se sabe lo que habría

ocurrido en el futuro de no haberse cometido el hecho ilícito), esto es, incide en la frustración de una expectativa de obtener una ganancia o de evitar una pérdida. Pero, a diferencia del daño eventual, en los casos de pérdida de una oportunidad puede concluirse que efectivamente la víctima tenía oportunidades serias de obtener el beneficio esperado o de evitar el perjuicio, tal como ya se ha mencionado", destacando enseguida que se

trata del caso de "una víctima que tenía oportunidades de obtener un bien

'aleatorio' que estaba en juego (ganar un proceso, recobrar la salud, cerrar

un negocio, acceder a una profesión, etcétera) y el agente, al cometer el

hecho ilícito, destruyó ese potencial de oportunidades (olvidó apelar, no

efectuó un examen, omitió certificar un documento, lesionó al postulante,

etcétera). La víctima en todos estos casos se encontraba inmersa en un proceso que podía arrojarle un beneficio o evitarle una pérdida (tratamiento médico, apelación de una sentencia, preparación de un examen, etcétera), y

el agente destruyó por completo con su negligencia las chances que la

víctima tenía para lograr tal ventaja" ([redacted] , "Pérdida

de una chance: ¿un perjuicio indemnizable en Chile?", en "Estudios de

Derecho Civil VII". Jornadas Nacionales de Derecho Civil. Viña del Mar, 2011. Fabián Elorriaga de Bonis (Coordinador). Legal Publishing Chile, pág. 650).

Asimismo, se ha reseñado: "Las chances por las chances no se

indemnizan. Estas deben representar para el demandado la posibilidad de

estar mejor. No es la privación de una chance en sí lo que la hace

indemnizable, sino la concatenación de ésta a un resultado eventualmente

más beneficioso para la víctima. Lo que se sanciona con la pérdida de chance no es el hecho de que la víctima no haya podido optar, elegir, escoger, decidir (un análisis como ese sería incompleto); antes bien, la pérdida de la chance se hace indemnizable sólo cuando las chances representan para la víctima de su

privación una probabilidad de quedar en mejores condiciones, sea porque se podría obtener algo mejor o mayor, sea porque se suprime un riesgo existente [...]En pocas palabras, no es el derecho a optar lo que se indemniza, sino el derecho a optar por algo

mejor" ([redacted] Ríos Erazo y [redacted] . "Responsabilidad Civil

por pérdida de la oportunidad". Editorial Jurídica de Chile, Santiago, 2014, pág. 267).

En términos que son directamente aplicables al caso concreto,

se ha sostenido: "En cuanto a la pérdida de chance de supervivencia,

Chabas ha dicho que, 'cuando el paciente pierde, por ejemplo, una chance

de supervivencia, el perjuicio no es la muerte, es la eliminación de un simple potencial de chances…, la pérdida de una chance se caracteriza por

el álea intrínseca al perjuicio; lo que estaba en juego aparecía afectado por

un álea..., el álea está en la base; es un elemento constitutivo de lo que está

en juego. El perjuicio, de hecho, no es la pérdida de la vida, sino la pérdida

de las chances que le quedaban cuando el médico intervino' [...] El

perjuicio no es la vida, sino la pérdida de la chance que le quedaba de

continuar viviendo, cuando intervino el médico" ([redacted] , op. cit. Pág. 191 y 192).

Duodécimo: Que, en el caso concreto, el vínculo de causalidad, se relaciona estrechamente con la teoría en análisis, pues aplicando las ideas expuestas en los considerandos anteriores se concluye que la relación causal no se vincula con la muerte de la paciente -pues existen grados de incertidumbre que impiden establecer el nexo causal-, sino que con la circunstancia de privarla de una oportunidad de obtener precozmente un

tratamiento eficaz, dada la reacción adversa que se manifestó por la ingesta del medicamento suministrado.

En efecto, la omisión de una atención, diagnóstico y tratamiento oportuno sólo puede relacionarse causalmente con la pérdida de la oportunidad de una posible sobrevida que le habría entregado a la paciente el tratamiento oportuno, pues de no mediar la falta de servicio establecida en autos, aquélla habría tenido la opción de haber iniciado prontamente el tratamiento orientado a enfrentar el cuadro de pancreatitis en desarrollo, chance de la que fue privada por la actuación negligente de los funcionarios pertenecientes a los servicios demandados. Tal chance, también la tenían los demandantes de estos autos, quienes demandan en las calidades ya expresadas, por su propio daño, por la pérdida temprana e irrecuperable de la menor, daño que sólo puede vincularse a una oportunidad de contar con su hija por un tiempo mayor.

Así, lo relevante es que la falta de servicio, esto el mal funcionamiento del Servicio de Salud Metropolitano -Hospital Dr. [redacted] Calvo Mackenna-,

privó no sólo a la paciente de la posibilidad de un tratamiento oportuno

que hubiera eventualmente impedido su deceso, sino que también a los actores, pues sólo este es el daño

que puede atribuirse a los demandados. En esta perspectiva, la pérdida de la chance, en cuanto aquella determina la rebaja de la indemnización es aplicable al caso concreto, pues no puede serles indemnizado el daño relacionado con la muerte de la paciente, porque respecto de aquello no es posible establecer el vínculo de causalidad. Décimo tercero: Que, como se señaló, los demandantes tienen la calidad de víctimas que han experimentado daño propio por la falta de servicio del personal dependiente de los servicios demandados desde que han padecido un perjuicio personal constituido por la privación a que fueron sometidos, en cuanto se trata, como ya se indicó, de los padres de la víctima, de haber contado con la presencia de su hija durante un tiempo

mayor».

Compulsando, de la jurisprudencia transcrita precedentemente se desprende que, para el caso de marras, el nexo de causalidad entre la falta de servicio y el daño, no está determinado por la posibilidad cierta y efectiva que de haberse ejecutado el proceso de salvamento con la diligencia y

cuidado que se exigía, los tripulantes fallecidos de la [redacted] habrían podido salvar sus vidas. Para este caso el nexo de causalidad deriva

de que se les privó de la oportunidad de salvar sus vidas; oportunidad que

era altamente probable y cierta pues, como dijimos con ocasión de la relación de los hechos, las cerqueras son embarcaciones con grúas flotantes capaces de levantar en pleno mar alto tonelaje, al punto que en otras

ocasiones habían ejecutado rescates semejantes a éste con éxito, por lo que

a poco de ocurrido el accidente se prestaron a ayudar, pidiendo autorización a la Armada, quien se las denegó. Finalmente, fueron las

cerqueras las que levantaron a la [redacted] cuando ésta se hundió

tras el fracaso de la maniobra de remolque, permitiendo a los buzos GERSA de Bomberos ingresar y rescatar los cuerpos sin vida de los tripulantes.

De esta forma, al impedirle a las cerqueras intervenir y al contactar tardíamente a los buzos que podían efectuar este rescate, la Armada

destruyó una posibilidad cierta de sobrevida de las víctimas fallecidas, como

lo demuestra que, tan pronto las cerqueras reflotan a la [redacted] ocurrido el desastre de la maniobra de remolque, los buzos GERSA ingresan inmediatamente dentro de la embarcación reflotada y, acto seguido, en un lapso de 1 hora y media rescatan los cuerpos de los 6 tripulantes que, al hundirse la LM mientras era remolcada a Niebla, murieron asfixiados al romperse la burbuja de aire que los mantenían con vida.

A lo anterior sumemos que, en el contexto de la investigación

administrativa y penal de estos mismos hechos, se efectuó la operación de

reflotamiento de la [redacted] , sumergida ya completamente en el lecho marino. En dicho reflotamiento participaron las mismas cerqueras a

quienes la Armada les negó el zarpe; y esas mismas cerqueras, ahora

soportando el peso de una embarcación completamente hundida y plagada de sedimento marino, la

reflotaron completamente en aproximadamente 40 minutos. Es decir, este hecho refuerza la posibilidad cierta y efectiva que tenían las cerqueras de levantar a la [redacted] en el mismo lugar del accidente.

Por ello, lo más terrible de toda esta desgracia es que, si no hubiera intervenido la Armada, la gente de mar que conoce tanto o más que los oficiales de la Armada esas aguas, habían tenido expectativas ciertas de rescatar a sus colegas, reuniéndolos con sus familias, a quienes conocen como miembros de la fraternidad de la que forman parte como marinos y residentes de [redacted] .

Luego, lo que hasta el día de hoy atormenta a estas familias y, por

qué no decirlo, a la comunidad de [redacted] , es que sin una razón lógica

aparente la Armada ató durante horas de pies y manos a quienes podían

hacer algo concreto por salvar esas vidas.

De conformidad a los antecedentes de hecho precedentemente expuestos, y sobre la base de los dispuestos en los artículos 254 y siguientes del Código de Procedimiento Civil, disposiciones legales citadas y además pertinentes; pidetener por interpuesta demanda ordinaria de indemnización de perjuicios, por responsabilidad por falta de servicio por parte de la administración del Estado, en contra del Fisco de Chile, representado legalmente en esta ciudad por el Abogado Procurador [redacted] don Natalio

Vodanovic Schnake –o por quien lo subrogue o reemplace-, ambos ya

individualizados, a fin de que, previos los trámites de rigor, se acoja ésta, condenando al demandado al pago de:

Que, por concepto de indemnizaciones por daño y perjuicios morales sufridos por nuestros representados, como consecuencia de la falta de servicio por parte de la administración del Estado, se condena al demandado Fisco de Chile, a la suma de ciento cincuenta millones de pesos ($150.000.000) para cada uno de los demandantes, esto es, un total de dos mil quinientos cincuenta millones de pesos ($2.550.000.000), desglosados de la siguiente forma:

1.- Para doña [redacted] , la suma de

$150.000.000;

2.- Para doña [redacted] , la suma de

$150.000.000;

3.- Para [redacted] , la suma de

$150.000.000;

4.- Para don [redacted] , la suma de $150.000.000;

5.- Para doña [redacted] , la suma de

$150.000.000; vi) Para doña [redacted] , la suma de

$150.000.000;

6.- Para doña [redacted] , la suma de $150.000.000; 7.- Para [redacted] , la suma de $150.000.000;

8.- Para don [redacted], la suma de

$150.000.000;

9.- Para don [redacted], la suma de $150.000.000; 10.- Para [redacted], la suma de $150.000.000; 11.- Para doña [redacted], la suma de

$150.000.000;

12.- Para doña [redacted], la suma de

$150.000.000;

13.- Para [redacted], la suma de $150.000.000; 14.- Para doña [redacted], la suma de

$150.000.000;

15.- Para don [redacted], la suma de

$150.000.000; y

16.- Para doña [redacted], la suma de

$150.000.000

Que, los montos indicados precedentemente, son sin perjuicio de las sumas mayores o menores que V.S. indique, en definitiva, para el caso específico de cada uno de los demandantes, con arreglo a derecho y al mérito del proceso.

Que, las sumas indicadas (o la que US. disponga en su reemplazo, conforme al mérito del proceso y condiciones de equidad natural), deberán ser pagadas por el demandado Fisco de Chile, reajustadas en el mismo

porcentaje que experimente el Índice de Precios al Consumidor (I.P.C.), o el

índice que haga sus veces, calculado por el Instituto Nacional de Estadísticas o el organismo que lo reemplace, entre la fecha de la notificación de esta demanda y la fecha en que se proceda a pagar efectivamente estos montos.

Así reajustadas, deberán ser solucionadas, además, con más los intereses

corrientes aplicables para operaciones de créditos reajustables, devengados

entre la fecha de la notificación de la demanda –o, en subsidio, desde la mora en su pago- y la fecha de su pago efectivo.

Que, además, el demandado Fisco de Chile sea condenado al pago de las costas de la causa, sean procesales y personales y, en general, de todo gasto o desembolso efectuado con ocasión del presente juicio.

Al folio 4, con fecha 30 de enero de 2024, se notificó a la parte demandada de la acción deducida en su contra personalmente.

Al folio 9, la parte demandada contestó la demanda solicitando su

rechazo, con costas, en virtud de los antecedentes de hecho y Derecho que expone:

CONTROVERSIA DE LOS HECHOS

Esta parte niega la versión de los hechos propuesta en la demanda en lo que no sea explícitamente admitido más adelante por esta defensa; especialmente en cuanto a la concurrencia de falta de servicio del Fisco en el proceso de salvataje, como con relación a la existencia de perjuicios morales susceptibles de responsabilidad fiscal.

RELACION CONOCIDA DE LOS ANTECEDENTES

Desarrollo de los hechos: El 24 de marzo de 2020, la [redacted] (LM) [redacted] estuvo en preparación de zarpe a la zona de pesca desde las 10,30 horas, fondeada en proximidad del astillero Pacheco, en el

río Valdivia. Zarpó a las 19,00 horas con rumbo a Niebla, recalando

minutos más tarde al terminal Pesquero de esa localidad. En Niebla realizó una faena de embarque de carnada hasta las 21,00 horas. A las 21,05 horas

zarpó al mando del Patrón de Pesca Artesanal don [redacted] , junto a otros seis tripulantes con rumbo a la bahía de [redacted] .

Quedó demostrado en la Investigación Sumaria Administrativa Marítima,

que, [redacted] timoneaba la nave y las labores en la sala de máquinas las realizada el maquinista [redacted] .

Por su parte, la [redacted] zarpó a las 21:00 horas del mismo

día, desde el sector caleta Amargos en la comuna de [redacted] con destino a Valdivia, con siete tripulantes a bordo y sin carga, efectuando un primer

segmento de navegación desde el sector Amargos hasta la [redacted] ,

punto donde comienza la ruta dentro del río Valdivia hacia la punta de

Niebla. Al mando de la nave estaba el capitán don [redacted]

acompañado por el. piloto don [redacted] , como ayudante, y el

resto de la tripulación iba en el interior de las dependencias de la barcaza.

La navegación en el sector que une la desembocadura del río Valdivia con la bahía de [redacted] está señalizada, con balizas luminosas que demarcan el tránsito por aguas que cuentan con profundidades seguras; sin embargo,

al tratarse de un área de maniobra reducida, obliga a los navegantes a

prestar especial atención a su avance y a sus equipos de ayuda a la navegación.

Cuando la [redacted] , estaba en cercanías de la [redacted] ,

próxima al punto de ingreso al río Valdivia, detectó por radar un contacto navegando de este a weste en demanda de [redacted] , por lo que su

Piloto llamó por canal 16 VHF para comunicarse con este contacto de

radar, no recibiendo respuesta. Tras hacer la evolución para cambiar de

rumbo en la [redacted] , ambas embarcaciones quedaron de vuelta

encontrada (frente a frente). El Capitán de la nave mayor, [redacted] , indicó que desde el punto de vista del puente se distinguía una embarcación a unos 60 metros por la proa, ubicada a 20 grados más hacia babor desde la línea de crujía, (línea imaginaria que divide la cubierta en dos partes exactamente iguales, siendo paralela a la quilla), mostrando ambas luces de navegación (rojo babor - izquierda y verde estribor - derecha), que esta embarcación, dada su ubicación, navegaría más a estribor para pasar rojo con rojo (paso seguro de dos naves que iban en rutas encontradas dejando

ver su banda de babor- "izquierda"), por lo que para asegurarse el piloto

llamó nuevamente por VHF a la embarcación ya en visual, sin obtener

respuesta. Ante esto, hizo sonar el pito de neblina como alternativa de aviso. El Capitán detuvo máquinas, y sólo entonces el contacto en visual, [redacted] , reaccionó realizando un cambio de rumbo hacia babor

mostrando el verde (luz de estribor "derecha"), produciéndose la colisión.

Distintos testigos declaran en la Investigación Sumaria Marítima, que alrededor de las 21:10 horas, escucharon el llamado radial por canal 16

VHF que ejecutó la [redacted] " a la [redacted] , cuando iba a pasar

la [redacted] , llamado que no recibió respuesta, y diversos llamados,

también radiales por canal 16 VHF, de coordinación de paso desde la misma Bza a la [redacted] , sin establecer contacto.

Ocurrida la colisión, y al escuchar llamados radiales de emergencia comunicándola, la tripulación del bote a motor perteneciente a la empresa " [redacted] ", se dirigió al lugar del accidente, recalando

al sector a las 21:20 horas, donde encontró a la [redacted] " y a una

embarcación dada vuelta campana (volteo transversal de 180°), atestiguando

que dicha embarcación cambió de posición, quedando con una escora (de

lado) a babor de 90°, momento en que ven aparecer a don [redacted] , a quien rescataron. Indican, además, que escucharon gritos antes que el sobreviviente asomara la mano; no escuchando otros gritos después.

Este único sobreviviente del siniestro, el tripulante [redacted] , indicó que, después del zarpe recibió una llamada en su teléfono

celular que atendió en la cubierta debido al bullicio existente, allí escuchó

un grito de advertencia del patrón desde el puente, sintiendo al momento

un impacto que volcó la lancha. Tras unos segundos, sintió que la

embarcación cambió de posición logrando él ponerse de pie sobre la

estructura que quedó fuera del agua para ser luego rescatado por la

embarcación que llegó al área.

Causa del accidente: La velocidad de la [redacted] ”, era de 7

nudos, la velocidad estimada de la [redacted] era de 4 nudos, lo que da

una velocidad de acercamiento de 11 nudos, que al ser cotejado con los 60 metros aproximados que habría entre ellos al tener contacto visual, deja unos 12 segundos de reacción. Las diligencias ordenadas por la Fiscalía Marítima de Valdivia, con la finalidad de determinar aspectos de maniobrabilidad y velocidad, conforme a situación de baja visibilidad, permiten concluir que ante la falta de respuesta e inacción de la [redacted] el Capitán de la Bza tomó acciones sólo para detener la viada

(inercia) de la Bza.

Los antecedentes de la Investigación Sumaria Administrativa

Marítima y sus peritajes, indican que la [redacted] , tras caer a babor,

golpeó con su amura de estribor (parte delantera derecha) la rampa ubicada

en la proa de la [redacted] ”; ocurriendo un volcamiento producto de la

inercia del impacto y del ángulo de la estructura, quedando la lancha a

escorada 180°(vuelta campana) por un tiempo aproximado de un minuto y

medio; para después, cambiar el ángulo de escora (inclinación) a medida

que se inundaban sus dependencias afectando sus reservas de flotabilidad, quedando con una escora a babor (izquierda del barco) de entre 90° y 100°, con su popa (parte de atrás) sumergida.

El Capitán de la [redacted] , en cumplimiento de lo previsto en el artículo 102 de la Ley de Navegación, realizó maniobras para evitar que la

[redacted] se hundiera, lo que en ese instante pudo haber ocurrido en

forma inminente. Junto a su tripulación logró tomarla y amarrarla a su

costado de estribor (derecha) con elementos de fortuna (elementos no habituales). Es en esta posición, amarrada y semihundida sobre la banda de

babor (izquierda) en la que permaneció durante las primeras horas y en

estas condiciones se concibió el escenario para las acciones de búsqueda y salvamento.

Se debe considerar que la situación climática del día del accidente era inestable, con chubascos, neblina, mar marejada de 2.0 a 2.5 metros y viento calma. Producto de la reducida visibilidad, la Autoridad Marítima de

[redacted] , estableció como condición especial de puerto “cerrado por cerrazón

de neblina”, cuestión, que determina que sólo embarcaciones con radar

pueden navegar. Ambas naves contaban con este instrumento de ayuda a la navegación, al momento del accidente.

Acciones ejecutadas por la autoridad marítima durante el accidente: Cuando se recibe información sobre una situación que pudiera generar peligro para las personas, en los cuerpos de agua de jurisdicción de la Autoridad Marítima, se da inicio a una operación de búsqueda y salvamento. Estas operaciones tienen

cinco etapas que van desde que se recibe la información de la emergencia hasta que se da término a la búsqueda. La fase de peligro se relaciona con la necesidad de auxilio inmediato.

Primera Etapa de conocimiento: El 24 de marzo de 2020, a las 21:17 horas, la Capitanía de Puerto de [redacted] , recibió un llamado de emergencia

por radio VHF, canal 16, de la [redacted] ” sobre la colisión de la [redacted] ” y la [redacted] de Pesca Artesanal [redacted] , en cercanías de la

[redacted] , ubicada en la desembocadura del río Valdivia.

Segunda etapa de acción inicial: Como acción inicial, se envió al

lugar la [redacted] de Servicio de Rescate LSR-4424, con puerto base en

[redacted] , a fin de evaluar la información y entregarla a los encargados de planificar la operación SAR y, realizar las acciones urgentes para el rescate

de las personas en peligro. La unidad llegó al lugar a las 21:35 horas e

informó que el Capitán de la [redacted] ”, recuperó la embarcación

volcada y semihundida, manteniéndola con amarras de fortuna en su amura de estribor (costado delantero derecho), para evitar su hundimiento

inminente. La [redacted] ” estaba fondeada con ancla de estribor y

amarrada a la [redacted] . La Unidad Marítima, embarcó a un

sobreviviente y lo evacúa para recibir asistencia médica en el Hospital de [redacted] .

Tercera etapa de planificación (fase peligro): A las 21:20 horas, la

información se transmitió a la Gobernación Marítima de Valdivia,

activándose el Subcentro de Búsqueda y Salvamento Marítimo (MRSC),

quien activó la operación SAR en fase peligro. El MRSC, de acuerdo a la

orgánica, depende del Tercer Distrito de Búsqueda y Salvamento Marítimo y se encuentra subordinado al Centro de Búsqueda y Salvamento Marítimo de Talcahuano. Su objetivo fue conducir las operaciones de búsqueda y salvamento, coordinar los medios institucionales y extrainstitucionales que acudieron a la emergencia y verificar la organización del MRSC Valdivia.

Para cumplir estos objetivos designó a un Coordinador de la Misión SAR (CMS).

Cuarta etapa de operaciones: El MRSC Valdivia dispuso el zarpe desde Valdivia de la Patrullera Marítima PM-2516, en apoyo a las labores

de salvamento, la que llegó al lugar a las 21:50 horas. La Patrullera

Marítima PM-2523 llevó un buzo de salvataje y un nadador de rescate,

ambos de dotación de la Gobernación Marítima, recaló al lugar del siniestro a las 22:00 horas. El zarpe de la [redacted] Servicio General LSG [redacted] , para prestar apoyo llegó al área a las 23.40 horas.

A nivel local, el Centro de Alerta Fijo (CAF) [redacted] , dependiente del MRSC Valdivia, quedó al mando del Capitán de Puerto de [redacted] . El CAF [redacted] dispuso el desplazamiento de su propio medio de búsqueda y

Salvamento ([redacted]), que se constituyó como Centro de Alerta Móvil (USR).

A las 21:48 horas, el MRSC dispuso que un Puesto de Enlace Avanzado se constituyera en el terminal de transbordadores de Niebla, que

era el lugar más cercano al área del accidente y permitía la expedición de

los apoyos, concurrió el Intendente de la época y el jefe de la Defensa

Nacional de la región de Los Ríos, a quienes se les informó la emergencia.

El Puesto de Enlace gestionó el apoyo de Bomberos de [redacted] y

Valdivia junto a su grupo especial de buceo “GERSA”, herramientas

especiales para corte de metales, personal y material de oxicorte del astillero [redacted] , Carabineros de Chile, SAMU y tres pesqueros artesanales de cerco, los que ayudaron en la maniobra para mantener la posición de la [redacted] .

El MRSC designó como Coordinador Local del Siniestro ([redacted]) al

teniente 1° LT [redacted] para apoyar la toma de decisiones in

situ, quien llegó al siniestro a las 22:20 horas. Además, coordinó la presencia de dos ingenieros navales para asesorar en aspectos técnicos como estabilidad y estiba, entre otros, que permitieran una maniobra segura. El Ingeniero Naval dependiente de la Comisión Local de Inspección de Naves (CLIN), de la Gobernación Marítima de Valdivia, Capitán de Fragata (R.)

[redacted] , se embarcó en la [redacted] ” y el Ingeniero en

Construcción Naval de [redacted] , se embarcó en la LM “ [redacted] ”, para brindar dichos apoyos.

A las 22:20 horas, el [redacted] dispuso que entre al agua el nadador de rescate de la Capitanía de Puerto de Valdivia para realizar reconocimiento

del área del siniestro y buscar sobrevivientes, evidenciando que la [redacted] como plataforma de operación se encontraba inestable, con

riesgo inminente de hundimiento y baja visibilidad. Asimismo, dos buzos mariscadores de propia iniciativa intentaron ingresar a la lancha semi hundida.

Aproximadamente a las 23:15 horas se embarcó en la nave siniestrada un grupo bomberos para analizar la posibilidad de ingreso mediante el corte de planchaje de la embarcación. Sin embargo, dada la inestabilidad e inseguridad de la plataforma, cesaron sus acciones

A las 23:25 horas, dadas las restricciones de maniobrabilidad de la

[redacted] , se decidió que el Remolcador de Alta Mar “ [redacted] ”

remolcara la lancha a las cercanías de la rampa de Niebla para encontrar

aguas más protegidas de la corriente y de menor profundidad, en busca de

un trabajo más seguro. La maniobra de remolque se inició a las 23:40 horas.

El 25 de marzo a las 00:55 horas tres naves de pesca, “ [redacted] ”,

“ [redacted] ” y “ [redacted] ”, apoyaron la maniobra para mantener aún a flote a la [redacted] . A su vez, en el mismo horario la [redacted] ” es retirada del área de trabajo. Utilizando oxicorte, los especialistas de Bomberos intentaron romper el casco de fierro y hacer un agujero de acceso, sin embargo, no tuvieron éxito. Posteriormente, un equipo de [redacted] intentó la misma maniobra de oxicorte, pero tampoco tuvo resultados positivos.

Quinta etapa de Finalización: Alrededor de las 02:29 horas, en una profundidad más reducida, la embarcación acomodó levemente su posición en el agua, modificando las fuerzas de presión y alivianando los elementos que obstaculizaban los lugares de acceso, permitiendo la apertura de la escotilla para acceso a interiores. El buzo de Bomberos del grupo especial Gersa, [redacted] , con equipo abastecido con aire desde la superficie por medio de una manguera (que le daba más autonomía de buceo y maniobrabilidad es espacios reducidos y con obstáculos que a los buzos de la Armada que bucean con botellas autónomas de aire comprimido), ingresó al compartimento de la nave y recuperó los cuerpos sin vida de seis tripulantes. La faena del buzo Gersa fue supervisada por los buzos navales. Los cuerpos fueron desembarcados en el Terminal Pesquero de Niebla para ser periciados por personal de la PDI según orden del [redacted] de Turno.

El buzo que realizó la recuperación señaló en su declaración ante el [redacted] Marítimo que encontró un cuerpo en la sala de máquinas, los otros cinco cuerpos estaban en la cocina dos sin salvavidas y tres con chalecos salvavidas puestos.

Condiciones climáticas: El Informe Pericial de Meteorología señaló para la Bahía de [redacted] desde las 20:00 horas del 24 de marzo de 2020 hasta las 08:00 horas del día siguiente, una inestabilidad con margen anticiclónico, cielos cubiertos a nublado, visibilidad entre 10 a 0.5 kilómetros chubascos/niebla, viento calmo, mar marejada (altura de ola de 2.0 a 2.5 metros) como mar de fondo del sur weste en área Oceánica, rizada a llana en bahía. Temperatura mínima probable: 13°C.

Además, dicho informe concluyó que durante el 24 y 25 de marzo de 2020, a la hora del siniestro se registró una condición sinóptica de inestabilidad post-frontal, con visibilidad reducida por bancos de niebla en el área, con viento sur este/sur rolando al nor-norweste entre 5 a 10 nudos. En cuanto a la condición de mar se registró marejadilla en bahías.

Se puede concluir que las condiciones climáticas del día del accidente afectaron el rescate, especialmente, aquellas relacionadas con el estado del mar que volvía más inestable la plataforma de operación, la

corriente del

río que desplazaba a los buzos con riesgo de cortes, golpes, sobre esfuerzo,

mayor consumo de aire y la baja visibilidad que impedía la visión bajo el agua haciendo que los buzos sólo se guiaran por el tacto.

Dificultades objetivas del rescate.

Durante el desarrollo de la emergencia se conglomeraron embarcaciones pesqueras menores, con motores fuera de borda y pesqueros

de cerco, que generó desesperación y nerviosismo en los pescadores

artesanales presentes generándose opiniones negativas y apartadas de la realidad emitidas por redes sociales, que rápidamente se convirtió en insultos vía radial y a viva voz hacia el personal naval del lugar de la emergencia.

Pese a ello, el [redacted] Teniente 1° LT [redacted] puso en práctica todos sus

conocimientos y experiencia profesional en la emergencia y continuó con las labores de rescate con buzos navales, buzos mariscadores, buzos de rescate del Grupo GERSA de Bomberos, operarios de [redacted] y tripulantes de las embarcaciones pesqueras que se encontraban en el lugar, incluyendo al Inspector de Máquinas y Construcción Naval Funcionario Fondos Propios Sr. [redacted] , quien intervino como asesor en la emergencia, es decir, cumplió sus obligaciones abstrayéndose de la hostilidad reinante en

el lugar, dirigió las acciones de rescate y veló porque los rescatistas tanto

civiles como personal naval y extrainstitucional resultaran ilesos. Fue una operación de búsqueda y salvamento en extremo compleja, a la que se sumaron factores climáticos, que dificultaron aún más la operación de rescate.

El informe de buceo del día del accidente del Inspector Local de

Buceo de la época, Suboficial (R) L(MC.BS.CA.SD.) [redacted] ,

indicó que en el lugar del siniestro los buzos se enfrentaron a dificultades y

riesgos para su propia vida, entre ellos: fuerte corriente marina, nula visibilidad, elementos cortantes, grupo electrógeno en servicio, cuantiosos elementos y bultos sueltos, riesgo de aprisionamiento por inestabilidad de la embarcación producto del oleaje, sumado a la alta probabilidad de hundimiento. Era una operación de alto riesgo.

También se reportó en el informe que la [redacted] , estaba

con los compartimentos de bodega, sala de máquinas, puente e interior de

acomodaciones totalmente inundados y que el único acceso a la nave

“puerta escotilla” estaba bloqueado por elementos pesados. Dos veces

intentaron desbloquear la entrada, pero la fuerte corriente reinante y los

bruscos movimientos de la nave que golpeaba contra la [redacted] ” lo

impidieron, se buscó otra entrada, pero no había ninguna. El movimiento

de la hizo insostenible continuar sin sufrir un accidente, siendo necesario estabilizar bien la nave.

El mismo informe indica los factores de riesgo que existieron al momento del buceo: escasa visibilidad, derivada de las horas luz y agua muy turbia; oleaje y fuerte corriente reinante; existencia en el lugar de un descontrolado y desordenado tráfico de embarcaciones menores, que entorpecían las maniobras; posibles trazas de combustible; peligro de elementos cortopunzantes, enredo con los artes de pesca y materiales sueltos, flotantes y sumergidos; peligro de atrapamiento o aprisionamiento con los elementos derivados del fuerte golpeteo existente entre la baliza alfa,

la [redacted] ” y la [redacted] ; peligro de corte de espías que

ocasionen hundimiento total de la embarcación y provocar accidente a embarcaciones menores amarradas a ella y a los rescatistas o buzos sumergidos.

El nadador de rescate Cabo 1° [redacted] , que realizó

reconocimiento del área del siniestro y la búsqueda de sobrevivientes, indicó

que la plataforma de la [redacted] , estaba inestable, con riesgo

inminente de hundimiento y las condiciones eran de baja visibilidad.

Los buzos mariscadores [redacted] y [redacted] , que acudieron a prestar ayuda, declararon ante el [redacted]

Marítimo que, al momento de sumergirse en el agua, se encontraron con diversas dificultades; mucha corriente, poca visibilidad y mar gruesa, además del constante movimiento de la lancha siniestrada producto de la corriente que hacía muy peligrosa la faena de buceo, por lo que decidieron no volver a sumergirse en el agua y prestar apoyo en otras faenas.

El mencionado buzo mariscador [redacted] indicó que

llegó al lugar donde estaba la [redacted] junto a la [redacted] a las

22:15 horas del 24 de marzo de 2020 a bordo de su Bote “Estrella de

[redacted] ”. Inmediatamente se equipó con sus elementos de buceo, se sumergió y buceó alrededor de la lancha, pero producto de la oscuridad y la corriente en el agua del río, no pudo avanzar ni ingresar por la escotilla, pues estas condiciones provocaban que la manguera de aire se enredara entre barandas y estructuras de la lancha, teniendo que bucear a oscuras y al tacto, lo que era muy peligroso.

El buzo mariscador [redacted] declaró, que llegó al lugar donde

fondeó la [redacted] junto a la [redacted] a las 22:15 horas, que encontró

mucha corriente en el lugar, poca visibilidad y el estado del mar estaba malo (mar gruesa), que la lancha siempre se mantuvo amarrada a la [redacted] y era movida en forma constante por la corriente.

Como ya se indicó, el buzo de Bomberos del grupo especial

GERSA, [redacted] , tenía un equipo que le permitió mayor

autonomía, maniobrabilidad en espacios reducidos y con obstáculos. Con

supervisión de buzos navales logró ingresar al compartimento de la nave y

recuperar los cuerpos sin vida de los seis tripulantes.

Estas fueron, además, las razones para decidir el traslado de la embarcación. La inminente probabilidad de hundimiento de la [redacted] , ponía en grave riesgo a los rescatistas y al personal voluntario, situación que fue determinante a la hora de tomar la decisión de remolcarla a Niebla, lugar que ofrecía mejores condiciones de corriente, profundidad, estabilidad y visibilidad.

Apoyo de embarcaciones artesanales: Ocurrido el accidente concurrieron al lugar lanchas civiles que prestaron apoyo a las maniobras de

rescate, antes y durante la intervención de la Armada en el control del

siniestro. El primero en llegar fue un bote a motor de la empresa " [redacted] ", que rescató al único sobreviviente.

El Remolcador " [redacted] " y la embarcación menor "Estrella de

[redacted] " apoyaron las maniobras en el área, y esta última, como ya se indicó,

realizó faenas de buceo intentando sacar a los tripulantes. Otras tres lanchas

pesqueras de cerco apoyaron la maniobra de remolque, las LM " [redacted] ",

LM " [redacted] " y LM " [redacted] ", y ayudaron a mantener a

flote a la nave siniestrada cuando llegó a Niebla, lo que permitió las faenas de buceo para rescatar los cuerpos. Estas operaciones fueron coordinadas por el [redacted] .

No hay registros en las bitácoras de la Capitanía de Puerto de [redacted] y Valdivia, en la radio estación marítima de la Gobernación Marítima de Valdivia o en cualquier otro documento administrativo, que acredite que otras embarcaciones solicitaran participar en las maniobras de rescate y cuya ayuda fuera rechazado por el [redacted] .

En la Investigación Sumaria Administrativa Marítima y en los

informes no hay ningún antecedente que dé certeza sobre los supuestos

llamados de auxilio desde el interior de la lancha a motor:

El armador de la [redacted] , declaró que,

producido el accidente, envió su bote auxiliar con tres tripulantes, quienes le dijeron que escucharon ruidos y silbidos provenientes de la lancha. Esta declaración de un testigo de oídas carece de todo valor, pues no consta en la investigación que la referida lancha auxiliar estuviera en el sitio del suceso, ni existen declaraciones de aquellos tripulantes. Don [redacted] , pescador artesanal que apoyó las maniobras de rescate declaró que

escuchó a una persona pidiendo auxilio y que interactuó con ella. Se

trataría del sobreviviente. No escuchó otros gritos, sintió ruido de fierro sin determinar su origen.

Don [redacted] , Patrón de la embarcación

perteneciente a " [redacted] " declaró que escuchó gritos

justo antes de rescatar al sobreviviente, y después unos golpes de fierro con fierro, cuyo origen tampoco

indica.

Don [redacted], tripulante de la misma embarcación,

declaró que al llegar al lugar escuchó gritos no tan claros, que no se

escuchaban ruidos de fierro o madera, y que después del rescate del sobreviviente no se escuchó nada más.

[redacted], Tripulante de Cubierta de la [redacted] ",

declaró que, escucho gritos de un tripulante pidiendo ayuda, el que fue

rescatado.

El informe del [redacted], señaló que no existían señales de vida desde el interior de la nave

siniestrada, pese a ello, la operación centró gran parte de su esfuerzo en

coordinar el rescate de personas en espacio confinado, esperando encontrar sobrevivientes en el agua.

El Inspector Local de Buceo de la Gobernación Marítima de

Valdivia, ya individualizado, informó que cuando buceó en la embarcación

escuchó un golpeteo metálico que provenía de una puerta abierta del baño

en la banda de estribor, que se azotaba por la marejada. Nada dice sobre gritos de auxilio o ruidos.

De lo transcrito se puede apreciar con toda claridad que las declaraciones son imprecisas, que ningún testigo puede dar fe del origen de los supuestos gritos y ruidos. Sus versiones no dan certeza alguna de la existencia de sobrevivientes al momento del arribo de los medios utilizados por la Armada.

Por lo expresado, no podría considerarse que no se prestó o que se

prestó tardía o defectuosamente un servicio de conformidad con el estándar

del servicio en concreto, que está dado por las competencias que la ley y el

reglamento otorgan a la Armada, quien ejecutó las labores de rescate de

acuerdo con la normativa y teniendo en cuenta las condiciones imperantes meteorológicas, marinas, climáticas, etc., para proteger la vida del equipo que participó en las operaciones.

Entonces, se advierte que los demandantes eluden toda referencia al choque de las embarcaciones y su causa. Los eventos posteriores relacionados con el salvataje no hubieran sucedido de no haberse producido el choque.

Al respecto ya se ha explicado que en el sumario se estableció que el accidente se produjo por la falta de atención e incumplimiento de normas

por parte del patrón de la nave [redacted], [redacted].

Al respecto nos remitimos a ello para fundar esta excepción.

Lo que pretenden los actores constituye un estándar de servicio imposible de cumplir, que se aleja del

estándar concreto que la autoridad está en posición de cumplir.

Así, aun cuando se acredite perjuicio, aquello no debe relacionarse con una falta de servicio del Fisco. No existe relación de causalidad. Ningún daño ha sido consecuencia de la omisión de algún deber del Fisco, pues en definitiva tal omisión no se ha producido.

En conclusión, ha quedado clara la total desconexión jurídica del Fisco de Chile con relación a los hechos basales de esta causa, y por ello es imposible que hubiere cometido algún acto ilícito o, incluso, incurrido en falta de servicio. Consiguientemente, el Fisco carece de responsabilidad y así debe ser declarado por su SS., rechazando la demanda.

NORMAS APLICABLES EN LA BÚSQUEDA Y SALVAMENTOMARÍTIMO

La Armada de Chile ha dado estricto cumplimiento a la normativa que rige la materia.

Normas generales.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), de la que Chile es parte desde el 25 de agosto de 1997 (D.S. N° 1393 de 1997, del Ministerio de RR.EE), señala en su artículo 98°

punto 2 que: “todo Estado Ribereño fomentará la creación, el

funcionamiento y el mantenimiento de un Servicio de Búsqueda y Salvamento adecuado y eficaz para garantizar la seguridad marítima y

aérea. Cuando las circunstancias lo exijan, cooperará para ello con los

Estados vecinos, mediante “Acuerdos Mutuos Regionales".

El Estado de Chile es parte del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS) y del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (Convenio

SAR). La Organización Marítima Internacional (O.M.I.) modificó el

Convenio SOLAS incorporando, a contar del año 2009, el intercambio

internacional de datos de las naves SOLAS, mediante el Sistema de Identificación y Seguimiento de Larga Distancia (Long Range Identification and Tracking — LRIT, por sus siglas en inglés), lo que permite acceder a la identificación y posición de las naves chilenas, independiente del lugar

donde se encuentren y, de las de bandera extranjera, en el Área SAR nacional.

El D.F.L. N° 292, de 1953, Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de [redacted] Mercante, establece en el artículo 3°, letra a), que corresponde a la Dirección General del Territorio Marítimo y de

[redacted] Mercante (D.G.T.M y M.M.) “Velar por la seguridad de la

navegación y por la protección de la vida humana en el mar, controlando el cumplimiento de las disposiciones nacionales e internacionales sobre estas materias; atender la señalización de las costas y rutas marítimas en el litoral de la República, y atender las telecomunicaciones marítimas de la [redacted] Mercante”.

El D.S. (M.) N° 1.190, de 1976 crea y organiza el Servicio de

Búsqueda y Salvamento Marítimo, dependiente de la Comandancia en jefe de la Armada (C.J.A.), la que

a través de la D.G.T.M. y M.M. establece las normas y procedimientos relacionados con esta actividad especializada, además de las tareas relacionadas con el control de tráfico marítimo en el área marítima de responsabilidad nacional.

La Armada de Chile como expresión del Estado en el mar, mantiene y opera durante todo el año el Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo cuyo propósito es salvar a las dotaciones y pasajeros que se hallen

en peligro a consecuencia de un accidente en el Área SAR, coordinando la

participación de medios tanto institucionales, extrainstitucionales y civiles, que estén en condiciones de prestar asistencia.

El Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la D.G.T.M. y M.M., establece que el Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo, por delegación, depende de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas.

Asimismo, al amparo del Convenio SAR, la O.M.I. ha emitido instrucciones de detalle para la materialización de las operaciones de salvamento de dotaciones y pasajeros, estableciendo una terminología y

acrónimos reconocidos y de uso común en la comunidad marítima internacional.

De acuerdo con la normativa vigente, en una operación de búsqueda y salvamento marítimo se actuará de la siguiente manera:

Las operaciones SAR serán coordinadas, planificadas y ejecutadas por los Centros y Subcentros Coordinadores de Búsqueda y Salvamento Marítimo (MRCC/MRSC), en sus respectivas áreas jurisdiccionales.

Estas funciones, serán asumidas por el Gobernador Marítimo respectivo cuando participen medios marítimos civiles (buques mercantes, pesqueros, deportivos, etc.), sean estos nacionales o extranjeros. De la misma

manera, se procederá con los medios asignados a la Autoridad Marítima,

tales como las unidades tipo LSG, LPC y LSR, y aeronaves, cuando corresponda.

Cuando, por la magnitud del suceso o accidente, participen medios navales distintos a los asignados a las Gobernaciones Marítimas, la función

de MRCC distrital será asumida por la respectiva Comandancia en Jefe de Zona Naval.

Como norma general para cualquier operación SAR, se procederá conforme a lo siguiente:

Las Gobernaciones Marítimas se constituirán como Centros o

Subcentros Coordinadores de Búsqueda y Salvamento Marítimo (MRCC o MRSC), según corresponda.

Se designará un Coordinador de la Misión SAR (CMS) disponiendo

medios para prestar la asistencia requerida, según sea el caso.

El CMS designará al Coordinador en el Lugar del Siniestro ([redacted]),

que será una unidad de búsqueda y salvamento (USR) que participe en la

operación.

El [redacted] ejecutará el plan de acción con los medios disponibles.

Una vez establecida la zona óptima de búsqueda, deberá

planificarse una búsqueda sistemática del objeto de la búsqueda. Antes de que se lleve a cabo una operación, el encargado de planificarla (CMS)

deberá proporcionar un plan de búsqueda detallado a todos los medios

participantes, en el que se especifique el momento, lugar y modo en que cada medio de búsqueda deberá realizar sus operaciones.

También deberán incluirse en dicho plan las instrucciones de coordinación, la asignación de frecuencias de comunicación, los requisitos de notificación y cualquier otro pormenor requerido para la puesta en práctica segura, eficiente y eficaz de la búsqueda.

En el lugar mismo de las operaciones SAR, cuando existan varias

naves participando, la coordinación la asumirá la autoridad naval que

designe el MRCC (CMS) correspondiente, quien se desempeñará como

[redacted] . Si solo están presentes naves mercantes, el CMS designará, de entre ellas, al citado coordinador. Cuando unidades navales participen en operaciones SAR, las comunicaciones deberán ser de carácter ordinario.

Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento (IAMSAR).

En su Volumen II, entrega orientaciones para planificar y coordinar las operaciones y los ejercicios SAR (Búsqueda y Salvamento), para actuar frente a las emergencias, las que, de acuerdo con la realidad del lugar y momento, se evalúan y aplican medidas razonables según las condiciones, para salvaguardar la vida humana.

Dice el libelo que no se dio cumplimiento a los procedimientos IAMSAR, que no se contaba con un plan para esta situación.

Ello no es así, la Directiva CJA Ord. N° 12600/287 de 26 de febrero de 2021, que establece la Organización y dispone las tareas relacionadas a

la búsqueda y salvamento en el área Marítima de responsabilidad a nivel

Nacional, (que actualizó la Directiva CJA Ord. N° 12600/3092/ Vrs, de 4

de julio de 2008), asigna las áreas de responsabilidad incluyendo el

Subcentro Coordinador de Búsqueda y Salvamento Marítimo de Valdivia, manteniendo su Plan Subsidiario jurisdiccional Fluvial y Lacustre aprobado.

El envío y coordinación de medios al lugar fue cumplido según el cronograma ya explicado y de acuerdo al Manual IAMSAR Punto 3.2.1

letra B “Acción inicial: Las medidas preliminares adoptadas para alertar a

los servicios SAR y obtener más información. Esta etapa abarca la evaluación y la clasificación de la información, la alerta a los medios SAR, las comprobaciones relativas a las comunicaciones, y, en

situaciones urgentes, la realización inmediata de las actividades oportunas de otras etapas”

Dice el libelo que no existía un plan de rescate.

El Manual en su Capítulo 3° numero 3.8.11 indica que los Riesgos

que entrañan las operaciones de búsqueda y salvamento, la seguridad y la eficacia de las operaciones SAR dependen de un trabajo de equipo coordinado y de un juicio bien fundado en lo que respecta a la evaluación

de riesgos. El SMC deberá preocuparse en la misma medida por el

salvamento de las personas en apuros y por la seguridad del personal SAR. Se adoptarán todas las medidas razonables para localizar a las personas en peligro, determinar su estado y llevar a cabo su salvamento. No obstante, deben considerarse los riesgos que entraña cualquier respuesta SAR con

respecto a las probabilidades de éxito de la operación y de seguridad del personal SAR.

El análisis el Teniente 1° LT [redacted] sobre las acciones a realizar se

basó en la evaluación de los factores, condiciones inseguras en que se

encontraba la nave, condiciones meteorológicas, y la participación de terceros para involucrarse en el rescate en esta condición insegura, todo ello implicaba una alta probabilidad de tener un mayor número de afectados. Esto concuerda con la política Institucional sobre Manejo de Riesgo

Operacional impartido en Directiva C.J.A. N° 3200/3212/Vrs., de 25

agosto de 2015. Así, aplicando los Principios Preventivo y Precautorio, se

consideró que existía evidencia objetiva de la alta probabilidad de sufrir

lesiones graves o fatales si personas y rescatistas ingresaban a la nave semi hundida.

Por otro lado, el Manual, Capítulo 3°, N° 6.13.18 indica: “Cuando se

intente el salvamento de supervivientes mediante buceo, deberán seguirse los procedimientos indicados a continuación, para reducir los riesgos asociados con la entrada en una nave que ha zozobrado, que se encuentra averiada o que ha tenido que realizar un amaraje forzoso, deberá comprobarse que”:

“La nave flota por igual en ambos extremos, no existe ningún

escape evidente de aire y no se produce ningún cambio en su calado durante un mínimo de 30 min”;

En el presente caso, la nave no flotaba por igual en extremos, primero

quedó escorada 180° (vuelta campana) por un tiempo aproximado de un

minuto y medio, para luego cambiar el ángulo de escora a medida que se

inundaban sus dependencias, afectando su reserva de flotabilidad,

quedando con una escora a babor de entre 90° y 100°, con su popa (parte de atrás) sumergida.

“Se han adoptado cuidadosamente medidas para la prevención del

hundimiento, tales como el soporte lateral y la colocación de flotadores”;

Las primeras medidas para prevenir el hundimiento fueron adoptadas

por el Capitán de la [redacted] ”, quien recuperó la embarcación volcada

y semi hundida, manteniéndola con amarras de fortuna en su amura de estribor (costado delantero derecho), para evitar su hundimiento. La [redacted] ” estaba fondeada con ancla de estribor y amarrada a la [redacted] , lo que constituía una condición insegura, haciendo que la [redacted] como plataforma de operación fuera inestable, con riesgo inminente de hundimiento, pues los compartimientos interiores como bodega, sala de máquinas, puente e interior de acomodaciones estaban

totalmente inundados, el único acceso a la nave “puerta escotilla” estaba

bloqueado por elementos pesados y había baja visibilidad.

“La nave se encuentra asentada sobre el fondo del mar y no existe

peligro de que se dé la vuelta”;

La nave siniestrada no estaba asentada sobre fondo de río.

“La parte por encima de la línea de flotación es superior a un

metro y la embarcación flota de manera estable, sin escapes de aire”;

Desde que se produce el accidente, la embarcación se mantuvo semi

hundida y flotaba de manera inestable, así consta del Informe Pericial del

Inspector de Máquinas y Construcción Naval de fojas 317 del Sumario

“No hay redes de pesca u otros restos que puedan impedir el buceo”;

Si bien la embarcación no tenía redes, tenía una modificación estructural no regularizada ante la Autoridad Marítima que selló accesos de la [redacted] impidiendo el ingreso de buzos. De acuerdo al Manual de buceo que utiliza la Armada de Chile la utilización de buzos con mono-botellas o Bi-Botellas reviste un mayor riesgo en espacios confinados como era el caso de los compartimentos de la embarcación siniestrada.

“El balanceo y cabeceo de la nave se encuentran bajo control, de

forma que no impidan las operaciones de buceo”;

Mientras la nave se mantuvo a flote, no existió una condición estable

de la plataforma, primero la embarcación artesanal quedó invertida, luego

de costado, posteriormente sólo su proa flotaba y finalmente terminó hundiéndose.

Entonces, de los antecedentes referidos y según la normativa citada, se concluye que la Armada de Chile, a través de sus medios disponibles en el

lugar del accidente, obró con la debida diligencia en las maniobras de

rescate de las víctimas del accidente, utilizando para ello medios propios

disponibles y también coordinando los medios civiles y extrainstitucionales que participaron en el lugar del accidente, velando en todo momento por la seguridad y protección tanto de las víctimas como de los rescatistas, en razón de las dificultades que los rescatistas tuvieron en el lugar de accidente, todas ya detalladas previamente.

En conclusión, desde que se recibió el llamado de emergencia, la

Autoridad Marítima actuó de acuerdo a la normativa vigente, dando

cumplimiento a las distintas obligaciones que establece tanto las normas nacionales como internacionales, velando en todo momento por la seguridad de la vida tanto de quienes sufrieron el accidente como de aquellos que realizaron labores de rescate.

En razón de lo anterior, no puede imputarse al Fisco ningún incumplimiento de norma que pudiera traducirse en una falta de servicio. Por ello la demanda debe ser rechazada.

INEXISTENCIA DE FALTADE SERVICIO.

Desde ya oponemos la excepción de no haber incurrido el Fisco en ninguna falta de servicio que haga nacer el derecho de indemnización que reclaman los actores, por lo que las indemnizaciones demandadas resultan del todo improcedentes, debiendo US., negarle lugar en todas sus partes, con costas. La parte demandante hace una construcción artificiosa para intentar imputar responsabilidad al Fisco, pero no señala expresamente acciones u omisiones concretas y relacionadas causalmente que hagan procedente alguna indemnización.

La demanda se limita a indicar que la responsabilidad del Estado se origina a raíz del proceso de salvataje efectuado por la Armada a propósito de hundimiento de la embarcación [redacted] , para lo cual

construye una historia que no tiene otro sustento que la mera especulación de algunas personas que dicen haber estado presentes durante el desarrollo de las maniobras, pero sin dar ningún fundamento técnico concreto.

En los hechos que motivan la demanda -como ya asentamos-, no concurre el elemento imputabilidad que exige la normativa bajo el factor de atribución de la falta de servicio, según el artículo 42 del D.F.L. N° 1/19.653 -que contiene el texto refundido, coordinado y sistematizado de la

Ley Nº 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la

Administración del Estado.

La denominada “falta de servicio” implica considerar la posibilidad de un actuar culposo de la Administración como tal, como persona jurídica,

haciendo sinónimas las expresiones “falta de servicio” y “culpa de la

Administración”, la que no se divisa en el caso de autos, resultando del todo infundada la acción indemnizatoria deducida.

Así, “la responsabilidad por falta de servicio no corresponde a lo que

el derecho civil conoce como responsabilidad objetiva” y “la responsabilidad

continúa siendo subjetiva, basada en la culpa”, esta vez, de la

Administración como tal, y por tanto implica la exigencia de “probar el mal

funcionamiento del servicio o el no funcionamiento del mismo, descartando la idea de responsabilidad objetiva”.

Como consecuencia de lo anterior, la víctima de un daño que

pretenda tener derecho a su reparación por un ente público deberá probar

la existencia de la falta de servicio y, además, probar que existe un vínculo de causa a efecto entre la actividad o decisión administrativa incriminada y el daño alegado, por tratarse de un sistema de responsabilidad subjetiva, sólo que ya no de una persona natural, sino de un ente jurídico cual es la Administración del Estado.

La demanda confunde las meras potestades o competencias genéricas que corresponden al ente público (velar porque las instituciones fiscalizadas cumplan con las leyes, reglamentos, estatutos y otras disposiciones que las rigen), con un deber de actuar en cada caso concreto. La falta de servicio no puede configurarse a partir de esa competencia genérica; el daño que se dice experimentado debe ser consecuencia directa y necesaria de la acción omitida. El mandato para actuar no puede ser genérico ni implícito, ni

puede ser reconducido al deber general de obrar con prudencia. La culpa por omisión importa un reproche a partir de la infracción de un preciso deber de actuar, y no se identifica con cualquier error de conducta que no hubiere cometido un individuo cuidadoso y preocupado por deberes sociales generales. De otro modo, se entraría a un plano de subjetividad pura.

Se entiende configurada una falta de servicio infraccional sólo cuando se incurre en incumplimiento de deberes de servicio claramente establecidos por ley; y que esa omisión concreta sea a su vez la causa necesaria, eficaz y determinante del daño producido, lo que no ocurre en autos. Nuestro sistema de responsabilidad de la Administración se basa en el modelo francés que concibe la falta de servicio como infracción al deber objetivo de conducta, como frustración de un estándar legal de función pública exigible. La jurisprudencia de modo reiterado ha dicho que la falta de servicio denota el incumplimiento de un deber de servicio, que puede consistir en que no se presta un servicio que la Administración tenía el deber de prestar, o es prestado tardíamente, o en forma defectuosa de conformidad con el estándar de servicio que el público tiene derecho a esperar. La jurisprudencia no puede crear deberes de servicio. Sobre esta materia, a propósito de los estatutos orgánicos de los servicios públicos, no cabe confundir las funciones generales de planificación, estudio y desarrollo de

una institución, con los deberes jurídicos precisos y

determinados que le

competen. Es fundamental la distinción entre las materias que integran la competencia del ente público y las que constituyen propiamente deberes de servicio. La diferencia entre estos conceptos establece la línea divisoria entre la función pública entendida como potestad y como deber de servicio.

La distinción conceptual entre función pública y deber de servicio es indispensable a la hora de juzgar la procedencia de la pretensión indemnizatoria. Los vacíos que acuse la ley para definir con precisión los deberes de servicio no pueden ser suplidos por la jurisdicción, la que

encuentra igual límite en el ámbito de discrecionalidad que la propia ley

reconoce a los órganos políticos y administrativos. Esa falta de explicitación

limita severamente la posibilidad de establecer precisos estándares de servicio. En estas condiciones, el reproche formulado por supuesta inactividad u omisión del Fisco es errado.

En los hechos de este juicio ninguna participación ha tenido el Fisco de Chile o la Armada de Chile a la que se pueda atribuir falta de servicio, activa o pasivamente. El Fisco a través de la Armada realizó todas

las maniobras posibles de acuerdo con el procedimiento y el protocolo y en

resguardo de la vida de quienes intervinieron en él, actuando y tomando las

decisiones que las circunstancias y condiciones del momento permitieron.

La acción de los órganos del Estado, para que sea procedente una

indemnización de su parte, requiere de una relación de causalidad ponderada, pues la determinación del nexo causal no sólo posibilita

establecer la autoría del sujeto o imputatio facti, sino que, también, la

medida de la reparación del daño. ([redacted] , [redacted] y [redacted] ,

[redacted] , “Tratado de Responsabilidad Civil”, Edit. La Ley, Buenos Aires

2004, T. II pág. 147). La causa requerida, a su vez, debe ser una “causa

adecuada”, partiendo de un criterio de previsibilidad que aquilata la adecuación de la causa en función de la posibilidad y probabilidad del

resultado, recurriendo a la vida misma y buscando en ésta lo que

comúnmente acontece al tenor del curso ordinario de los acontecimientos. No son imputables las consecuencias remotas, que no tienen con el hecho ilícito un nexo adecuado de causalidad. La causa del daño será únicamente la condición que según el curso natural y ordinario de las cosas sea idónea

por sí para producir un resultado, o que debería normal o regularmente

producirlo.

En el caso, no podría acreditarse la omisión culpable de algún órgano

del Estado, pues la intervención de la Armada fue siempre ajustada a derecho.

EXCEPCIÓN DE NO RESPONDER EL FISCO DE CHILE POR NO EXISTIR RELACIÓN DE CAUSALIDAD

Sin perjuicio de la inconcurrencia de una falta de servicio, destacamos también que para dar lugar a la indemnización de perjuicios reclamada, se exige al demandante- pretendiente la acreditación de la causalidad entre el hecho o la omisión cualificada como falta de servicio y los daños acreditados. Sobre esta exigencia, la doctrina es pacífica.

En un caso de responsabilidad extracontractual del Estado, la pregunta que debe hacerse el juez es, si el actuar de la Administración

Pública hubiese estado dentro de los parámetros jurídicamente exigibles a ella, ello habría evitado adecuadamente el daño. Si la respuesta es negativa la demanda debe ser rechazada.

Los criterios probatorios establecidos en la ley permiten evaluar si la acción o la omisión administrativa considerada como falta de servicio, han intervenido de tal manera en el curso causal que pueda atribuírsele a ellas el carácter de ser propiamente la causa del daño alegado. En este sentido, la doctrina es también pacífica en que este juicio de atribución se encuentra estructurado sobre un razonamiento de probabilidades. Como el proceso judicial reconstruye hechos pasados, solo podremos decir si es más o menos probable que aquella acción u omisión culposa haya sido la causa del daño. Nunca tendremos una verificación completa y total. La determinación de la causalidad es, así, siempre la constatación de una

probabilidad.

Para la verificación de esa misma probabilidad causal el derecho establece una fuerte reglamentación de la prueba. En este sentido, se establecen reglas sobre recepción e incorporación probatoria, reglas sobre valoración de la prueba y reglas sobre la decisión probatoria. Si la parte demandante no logra acreditar la relación causal que afirma en su libelo, o de los antecedentes aportados es posible constatar que el aporte causal de la acción u omisión fiscal es solo residual, menor a una probabilidad preponderante, las normas sobre valoración probatoria y decisión probatoria impiden tener esa causalidad como probada, debiéndose rechazar

necesariamente la acción deducida. Tal como indica [redacted] , “las pruebas

sirven al juez como elementos de conocimiento, en función de los cuales determina cuál entre las diferentes hipótesis posibles, relativas a cada caso, debe elegirse como verdadera y, por tanto, como base racional para la decisión final que resuelve la incerteza entre verdad y falsedad de cada enunciado de hecho”

De esta forma, si la probabilidad acreditada en el proceso no permite la imputación del daño al Fisco, entonces es improcedente desde una perspectiva tanto epistemológica como jurídica, responsabilizarlo por aquella menor probabilidad concurrente, toda vez que es esa misma probabilidad mínima la que ha debido impedir la asignación causal al ente estatal. El

sistema de imputación, tal como indica [redacted] , “es binario”. “Sus

reglas, tanto las ordinarias (probabilidad preponderante y carga probatoria) como las excepcionales (estándares especiales de certidumbre e inversión legal de la carga probatoria), responden a la lógica bivalente, esto es, a una racionalidad que admite solo dos valores de verdad (verdadero o falso, 1 o 0). La causalidad y la responsabilidad total se afirman o se niegan en función de que la probabilidad causal supere o no el estándar de certidumbre o, en caso de duda, en función de que la carga probatoria beneficie a la víctima o al agente dañoso. Este sistema admite pues nada más que dos resultados: causalidad verdadera y responsabilidad total o causalidad falsa y exoneración total”

Indispensable, para entender que concurre el requisito de la relación de causalidad, es que el perjuicio debe ser una consecuencia directa, inmediata y suficiente de la falta de servicio que se atribuye al órgano. Es un elemento indispensable para que nazca la obligación indemnizatoria que se pretende, y que ya se advierte en la conclusión precedente.

Nuestro ordenamiento jurídico considera esta relación de causalidad como elemento necesario de la responsabilidad extracontractual según se desprende de los artículos 2314 y 2329 del Código Civil, el primero de los

cuales dice, “el que ha cometido un delito o cuasidelito que ha inferido

daño a otro…”, en tanto que el segundo menciona que, “…por regla

general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona…”, deberá ser indemnizado o reparado.

La víctima de un daño que pretenda obtener su reparación por un ente público debe probar la existencia de la falta de servicio y, además, probar que existe un vínculo de causa a efecto entre la actividad administrativa incriminada y el daño sufrido.

Siendo la falta de servicio del Estado un hecho imputado por los

actores, a éstos les corresponde acreditarla, y una vez que se llegue al

convencimiento que existió y se acreditó la falta por los medios legales, se

debe analizar si existe relación de causalidad con el resultado dañoso que se demanda indemnizar.

La exigencia del nexo causal, trátese de responsabilidad contractual o extracontractual, objetiva o subjetiva, o diga relación con el daño patrimonial o moral, no es discutida en la jurisprudencia chilena.

Por otra parte, para que una omisión pueda ser considerada como causa del daño, se requiere que, con verosimilitud rayana en seguridad, se

hubiera evitado éste de haberse realizado la acción omitida y que para

evitar el resultado hubiese un deber jurídico de actuar.

El profesor [redacted] expresa "...la relación de

causalidad responde a la pregunta de por qué y hasta dónde responde el

autor del hecho, cuando de éste se sigue una consecuencia nociva. Lo

anterior equivale a decir que la responsabilidad se enmarca en los límites del resultado dañoso atribuible a la acción que se imputa al autor, no más allá. Con mayor claridad, podría decirse que se responde del daño que efectivamente se causa y que es el resultado de la conducta ilícita

sancionada en la ley."([redacted] , Responsabilidad

Extracontractual, Editorial Jurídica de Chile, año 1999, pág. 369).

En conclusión, establecido que no ha habido por parte de la Administración ninguna actuación antijurídica o ilícita, ni tampoco alguna falta del servicio que le es propio, ni relación de causalidad, pues el daño es consecuencia del actuar de una de las víctimas, ninguna responsabilidad extracontractual puede recaer sobre la Administración, correspondiendo que la demanda sea rechazada en todas sus partes.

Excepcionalmente, en algunos casos, el derecho opta por un sistema distinto de asignación causal. A veces opta por un modelo que contiene reglas de valoración probatoria que privilegia alguna de las

posiciones en el litigio (en el ámbito penal, por ejemplo, la regla de "más

allá de toda duda razonable", o en el ámbito laboral con la regla

prooperario), de forma tal que la posible incerteza causal es resuelta legalmente a favor de una posición prestablecida.

Ahora bien, a propósito de su invocación en el libelo, y tal como

indica [redacted] , la teoría de la pérdida de oportunidad "consiste en

otorgar a la víctima que no logra satisfacer el estándar probatorio del nexo de causalidad una indemnización limitada, existiendo dos alternativas para

la determinación del quantum indemnizatorio. En la primera, se valora la

chance en sí misma, considerando su pérdida como un daño autónomo. En

la segunda, se indemniza un porcentaje del daño real sufrido (esto es la frustración de la ventaja que

esperaba obtener), conforme con las probabilidades de que efectivamente hubiese obtenido dicha ventaja".

Se indica que aquel que reclama el daño poseía en su patrimonio

"una oportunidad" que el demandado (en el presente caso el Fisco de

Chile), sin importar su cuota de probabilidad causal y sin consideración a que la causa adecuada del daño pueda ser otra, debe soportar en la medida de esa misma probabilidad. Esta forma de razonamiento es completamente violatoria de la regla de relación de causalidad que reconoce de forma general nuestro derecho de daños

En efecto, de las normas de los artículos 1437 y 2314 del Código Civil, 38 inciso 2 de la CPR y 4 y 42 de la LOCBAE, se deduce con claridad que nuestro sistema de causalidad no contiene de forma general una regla de distribución proporcional de la causalidad en la forma propuesta por la teoría de la perdida de oportunidad. Esa distribución sí es posible observarla con carácter excepcional, por ejemplo, en los artículos 2323 y 2328 del Código Civil.

Es, entonces, improcedente lo propuesto por el demandante en orden a buscar una distribución proporcional del monto indemnizatorio basado en una supuesta probabilidad fiscal concurrente. Seguir este razonamiento violaría gravemente las reglas de relación de causalidad que no han contemplado esa forma específica de atribución de responsabilidad.

En la situación sub-lite, como ya se expresó, no hay falta de

servicio por parte del Fisco. No hay una relación directa de actuaciones u omisiones de mi parte con el resultado dañoso, lo que desde luego descarta de plano la supuesta responsabilidad estatal, a cualquier título. Es más, ni siquiera existe una relación indirecta entre el accionar fiscal y los resultados que se dicen haber ocurrido.

En efecto, en los hechos descritos en la demanda, el supuesto daño fue ocasionado por el patrón de la nave [redacted] , cuyas maniobras tardías provocaron el choque. Es decir, si el patrón de la embarcación [redacted] hubiera estado atento a las condiciones de la navegación no habría embestido a la [redacted] , no se hubiera producido el volcamiento y

naufragio de la nave ni la consecuente muerte de los seis miembros de la tripulación. Este acto ilícito proviene de actos de particulares y no del Fisco, y por las razones explicadas previamente en esta contestación, no se le puede imputar una falta en la que no ha tenido intervención alguna, ni tampoco hacerlo responsable.

La intervención de la Armada a consecuencia del choque de las embarcaciones no es la causante del daño que la parte demandante dice haber sufrido, éste proviene de los actos del patrón de la nave.

En conclusión, el nexo de causalidad necesario para dar origen a la responsabilidad de mi representada no se configura.

CULPA DE LA VICTIMA.

Es más, ahondando en la causa del daño, invocamos culpa de la víctima, determinada por los actos del patrón de la lancha [redacted] , cuyos familiares son algunos de los demandantes de autos.

De acuerdo con la Investigación Sumaria, la [redacted] poseía a

bordo los equipos conforme a la Licencia de Estación Barco, estimándose

que éstos estaban operativos, sin embargo, la circunstancia de que el patrón

no atendiera los llamados de seguridad emitidos por la [redacted] en canal VHF 16 implica que el señor [redacted] no vigilaba el Radar, pues si lo hubiese hecho habría ejecutado llamados de seguridad y coordinado con la [redacted] el paso seguro por el área afectada de neblina.

Aplicado el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en el

mar, RIPA, Aprobado por D.S. (RR.EE.) Nº 473 de 1977, y de acuerdo al

artículo 31° de la Ley de Navegación D.L. 2.222 de 21 de mayo de 1978,

que regula el comportamiento de tránsito de naves en el mar, se atribuyeron

faltas al patrón de la [redacted] , pues existe

prueba suficiente para establecer la causa de la colisión en base a sus incumplimientos: a) Regla 5, evidenciar falta de vigilancia de su navegación al no atender ni ejecutar las comunicaciones radiales de coordinación de paso, inacción que indica que no vigilaba su situación de superficie en el radar ni mantenía la escucha pertinente en canal 16 VHF; y b) Regla 14-a,

al momento de encontrarse con la [redacted] ” por la proa y muy

cercana, gobernar incorrectamente para evitar la colisión, virando

erróneamente a la banda de babor, provocando la acción que lleva al abordaje.

Hay dos sectores de claro daño estructural en la [redacted] que

son producto de la colisión, uno ubicado en la estructura exterior del puente de gobierno por su lado de estribor y otro en el casco en su amura de estribor. Ello y considerando la ruta seguida por ambas naves, permite

sostener que la [redacted] , al virar a babor intempestivamente, impactó

con su amura de estribor la rampa de proa de la Bza. Asimismo, la posición final en que quedó la lancha tras la colisión se explica en base a los vestigios

peritados en la rampa de la [redacted] ”, como desgarros en la estructura

y el detalle de daños evidenciados en la [redacted] , determinándose que

la colisión generó la escora pronunciada que llevó a la embarcación a que

se diera vuelta campana.

La colisión entre la [redacted] ” y la [redacted] tuvo como

causa la acción incorrecta del patrón de la [redacted] de caer a babor, para evitar un abordaje al tener un contacto en visual por la proa, en circunstancias que ambas naves se enfrentaron dentro de sus rutas de

navegación a una condición de “vuelta encontrada”, con baja visibilidad y

en horas nocturnas, en contravención a la regla 14-a del Reglamento

Internacional para Prevenir los Abordajes y al artículo 31° de la Ley de Navegación.

Se configura aquí un hecho de la víctima, pues el resultado lesivo

alegado por los actores [redacted] , [redacted] , [redacted] y [redacted] , tiene como causa necesaria y directa la conducta de su padre y cónyuge [redacted] , patrón de la nave, haciendo que las consecuencias sean

imputables por completo a aquél. Procedería entonces la exclusión de la responsabilidad del Fisco.

De esta manera debe interpretarse lo señalado en el inciso primero del artículo 2329 del Código Civil, el que dispone lo siguiente: "Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparado por esta", de manera tal que se establece una presunción general de culpa por el hecho propio, de manera que en aquellos casos en los que el daño procede de un hecho que, atendida su

naturaleza o las circunstancias en las que se produjo es susceptible de

atribuirse a culpa o dolo del agente, se presume la culpabilidad de éste. En

tal sentido, [redacted] escribió: “Partiendo de la base de

que hay daños que pueden provenir de malicia o negligencia de una persona, dice que cuando el daño sea de aquellos que puedan tener este origen, cuando pueda imputarse a esa causa, cuando es racional suponer

que ha podido o debido derivar del dolo o de la culpa del agente, éste debe

repararlo, con lo cual da a entender que mientras no se establezca lo contrario, pesa sobre él esa obligación".

En consecuencia, los demandantes citados no están en condiciones de demandar indemnización alguna, atendido el hecho de la víctima, por lo que la demanda debe ser rechazada a su respecto.

SOBRE LOS DAÑOS Y SU REPARACION

Sin perjuicio de lo antes expresado, que demuestra la total improcedencia de la demanda deducida en estos autos, resalta la inconsistencia de las indemnizaciones que se reclaman en el libelo. Reiteramos que el Fisco ni por acción ni por omisión ha provocado daño

alguno a los demandantes, al contrario, llevó adelante el procedimiento de

salvataje de acuerdo con la normativa que rige la materia.

En virtud de la ausencia de relación de causalidad por culpa de la víctima y de inexistencia de falta de servicio, reiteramos que el responsable por los daños demandados a consecuencia de la muerte de la tripulación de la [redacted] , es el patrón de la nave, don [redacted] , pues a consecuencia de su propio actuar consistente en la mala maniobra de

navegación, provocó el accidente, expuso a su tripulación, provocando el

naufragio y la muerte, y además, se expuso imprudentemente al daño.

El procedimiento de la Armada fue oportuno, correcto y ajustado a las normas, pudiendo constatarse que los seis tripulantes no fallecieron por una falta de servicio de la Administración.

En consecuencia, no puede atribuirse responsabilidad alguna al Fisco, razón por la cual debe rechazarse la demanda.

Del daño moral.

Con relación al daño moral, ha de considerarse que se caracteriza por atentar contra los derechos de la personalidad y contra los no

patrimoniales de familia, lo que significa que él consiste en la lesión o

detrimento que experimenta una persona, en general, en sus atributos o cualidades morales. Así, entonces, los llamados daños no patrimoniales recaen sobre elementos de difícil o imposible estimación pecuniaria, ya que su contenido no es económico, o al menos no directamente. Se produce a su respecto una imposibilidad latente e insuperable de evaluación y apreciación pecuniaria.

En términos generales, la indemnización de perjuicios tiene por objeto restablecer el equilibrio destruido por el hecho ilícito, otorgando a la víctima un valor equivalente a la cuantía del daño sufrido, para ponerla en el mismo estado que tenía antes del acto dañoso. Cuando se trata del daño material o pecuniario, la aplicación de estos principios no ofrece mayor dificultad, ya que la determinación de los perjuicios puede hacerse con relativa precisión.

No ocurre lo mismo, en cambio, tratándose del daño puramente moral, puesto que, por afectar a bienes extrapatrimoniales o inmateriales y, por lo mismo, no apreciables en dinero, la indemnización no hace desaparecer el daño, ni tampoco lo compensa en términos de poner a la víctima en situación equivalente a la que tenía antes de producirse aquél. El daño moral no se borra por obra de la indemnización. La pérdida o lesión producida por él permanece, a pesar de la indemnización.

Por ende, la indemnización del daño puramente moral no se determina cuantificando, en términos económicos, el valor de la pérdida o lesión experimentada, sino sólo otorgando a la víctima una satisfacción, ayuda o auxilio que le permita atenuar el daño, morigerarlo o hacerlo más soportable, mediante una cantidad de dinero u otro medio, que en su monto o valor sea compatible con esa finalidad meramente satisfactiva

([redacted] . “La mercantilización del daño moral.” Revista de

Derecho CDE Nº 1, pp. 74-75). Es lo que se entiende como satisfacción de lo posible.

Ha dicho la Excma. Corte Suprema: “Por definición, el perjuicio

moral no es de naturaleza pecuniaria. Esa fisonomía inmaterial que tiene, hace decir a los doctos que no se trata de calcular la suma necesaria para borrar lo imborrable, sino procurar que el afectado obtenga algunas

satisfacciones equivalentes al valor moral destruido” (Revista de Derecho y Jurisprudencia, Tomo LXX, Sec. 4a. pág. 61).

Es en la perspectiva antes indicada de acuerdo con la cual hay que regular el monto de la indemnización,

y asumiendo el supuesto indiscutido de que nunca puede ser una fuente de lucro o ganancia, sino que debe ser un procedimiento destinado a atenuar los efectos o el rigor de la pérdida extramatrimonial sufrida.

Los actores piden por daño moral la suma de $150.000.000, para cada uno, suma que es excesiva, injustificada y refleja el afán de lucro de la parte demandante, pues no viene acompañado de ningún antecedente que haga viable tal petición.

Tanto el daño material como el moral debe probarse por quien lo alega conforme al artículo 1698 del Código Civil, lo que ocurre respecto a todos y cada uno de los actores pretendientes.

Además, se deberá acreditar el vínculo de cercanía entre el fallecido [redacted] y quien dice ser su conviviente, doña [redacted].

De lo expuesto fluye con toda claridad la falta de fundamento de la petición, lo que conduce inequívocamente a declarar su improcedencia, pues no se dan los presupuestos para ello, y no existe responsabilidad atribuible al Fisco.

IMPROCEDENCIA DE REAJUSTES E INTERESES EN LA FORMA PEDIDA

Además de lo alegado, hago presente que los reajustes sólo pueden devengarse en el caso de que la sentencia que se dicte en la causa acoja la demanda y establezca esa obligación, y además desde que dicha sentencia se encuentre firme o ejecutoriada.

Cabe mencionar lo anterior, pues el actor solicita el pago de reajustes e intereses desde la fecha de notificación de la demanda.

Pues bien, a la fecha de notificación de la demanda de autos y mientras no exista sentencia firme o ejecutoriada, ninguna obligación tiene mi representado de indemnizar, y por tanto no existe ninguna suma que deba reajustarse.

Lo anterior implica que, en casos como el de autos, los reajustes que procedieren de ninguna manera podrían contabilizarse desde una fecha anterior a aquella en que la sentencia que los concede se encuentre firme o ejecutoriada.

El reajuste es un mecanismo económico-financiero que tiene por objeto neutralizar el efecto que los procesos inflacionarios o deflacionarios tienen sobre la moneda de curso legal. Desde esta perspectiva, no procede aplicar la corrección monetaria a partir de una fecha anterior a la determinación del monto respectivo por sentencia ejecutoriada.

Respecto de los intereses, el artículo 1551 del Código Civil establece

expresamente que el deudor no está en mora sino cuando ha sido

judicialmente reconvenido y ha retardado el cumplimiento de la sentencia.

La jurisprudencia de nuestros tribunales superiores así lo han decidido de manera uniforme, por ejemplo, en fallo que aparece en el Tomo 55,

sección 1°, página 95, de la revista de Derecho y Jurisprudencia, “En los

juicios sobre indemnización (por responsabilidad extracontractual) no puede considerarse en mora a la parte demandada mientras no se establezca por

sentencia ejecutoriada su obligación de indemnizar y el monto de la

indemnización. Por tanto, no procede en esta clase de juicios hacer extensiva la demanda de cobro de intereses de la suma demandada o de la que se fije en el fallo que recaiga en el juicio."

Por consiguiente, el hipotético caso de que SS., decida acoger la acción de autos y condene a su representado al pago de una indemnización de perjuicios, tales reajustes e intereses sólo podrán devengarse desde que la sentencia condenatoria se encuentre firme o ejecutoriada y mi representado incurra en mora.

Por tanto, debido a todo lo precedentemente expuesto e invocado, y de acuerdo con lo que disponen los artículos 309 y siguientes del Código de Procedimiento Civil y demás disposiciones legales ya citadas,

Por lo señalado pide tener por contestada la demanda, y en definitiva desecharla en todas sus partes respecto del Fisco, con costas

Al folio 12, se evacuó el trámite de la réplica. Al folio 15, se evacuó el trámite de la dúplica.

autos.

Al folio 17, se recibió la causa a prueba, rindiéndose la que consta en

Al folio 200, se citó a las partes a oír sentencia. CONSIDERANDO:

PRIMERO: Se dan por reproducidos los fundamentos de hecho y de

derecho y peticiones concretas hechas valer en los escritos fundamentales, de demanda y contestación, en todas sus partes.

SEGUNDO: Se ha señalado de manera reiterada y uniforme por la

jurisprudencia que la falta de servicio (arts. 4° y 42 Ley N° 18.575) se

presenta como una deficiencia o mal funcionamiento del servicio en relación

con la conducta normal que se espera de él, estimándose que ello concurre

cuando el servicio no funciona debiendo hacerlo y cuando funciona

irregular o tardíamente, operando así como un factor de imputación que

genera la consecuente responsabilidad indemnizatoria por los perjuicios causados.

En consecuencia, corresponde determinar si el funcionamiento del servicio ha correspondido, o no, al estándar normal que, dadas las

circunstancias, era dable esperar de él, o si, por el contrario, se ha

producido un funcionamiento defectuoso del servicio público comparando el servicio efectivamente prestado con el que se debió ejecutar.

TERCERO: A fin de acreditar su pretensión indemnizatoria por

falta de servicio, conforme a lo dispuesto en el inc. 1° Código Civil, el demandante aportó la siguiente prueba:

1) PRUEBA DOCUMENTAL DEMANDANTE:

del art. 1698 del

Copia del [redacted], de fecha

07 de abril del año 2020, emitido por el Servicio Médico Legal, respecto de

don [redacted], suscrito por el Dr. [redacted],

Médico Legista del Servicio Médico Legal de Valdivia;

Copia del [redacted], emitido por el

Servicio Médico Legal, correspondiente a la persona de [redacted], de fecha 25 de septiembre de 2020, suscrito por don [redacted], Químico Farmacéutico y Perito Ejecutor del Servicio Médico Legal;

Copia del [redacted], de Fecha

07 de abril del año 2020, emitido por el Servicio Médico Legal, respecto de don [redacted], suscrito por el Dr. [redacted], Médico Legista del Servicio Médico Legal de Valdivia;

Copia del [redacted], emitido por el Servicio Médico Legal, correspondientes a la persona de [redacted], de fecha 25 de septiembre de 2020, suscrito por don [redacted], Químico Farmacéutico y Perito Ejecutor del Servicio Médico Legal;

Copia del [redacted], de fecha

07 de abril del año 2020, emitido por el Servicio Médico Legal, respecto de don [redacted], suscrito por el Dr. [redacted], Médico Legista del Servicio Médico Legal de Valdivia;

Copia del [redacted], emitido por el Servicio Médico Legal, correspondiente a la persona de don [redacted], de fecha 25 de septiembre de 2020, suscrito por don [redacted], Químico Farmacéutico y Perito Ejecutor del Servicio Médico Legal;

Copia del [redacted], de fecha 06 de abril del año 2020, emitido por el Servicio Médico Legal, respecto de don [redacted], suscrito por el Dr. [redacted], Médico Legista del Servicio Médico Legal de Valdivia;

Copia [redacted], emitido por el Servicio Médico Legal, correspondiente a la persona de don [redacted], de fecha 25 de septiembre de 2020, suscrito por don [redacted], Químico Farmacéutico y Perito Ejecutor del Servicio Médico Legal;

Copia de [redacted], de

fecha 06 de abril del año 2020, emitido por el Servicio Médico Legal, respecto de don

[redacted], suscrito por el Dr. [redacted], Médico Legista del Servicio Médico Legal de Valdivia; y

Copia de [redacted], emitido por el Servicio Médico Legal, correspondiente a la persona de don [redacted], de fecha 25 de septiembre de 2020, suscrito por don [redacted], Químico Farmacéutico y Perito Ejecutor del Servicio Médico Legal.

[redacted], de fecha 30 de septiembre del año 2020, de la Brigada de Homicidios de Valdivia de Policía de Investigaciones de Chile, evacuado en el contexto de la investigación penal en curso RUC 2010048391-3 de la Fiscalía Local de Valdivia, con todos sus anexos.

[redacted], de fecha 19 de agosto de 2021, de la Brigada de Homicidios de Valdivia de Policía de Investigaciones de Chile, evacuado en el contexto de la investigación penal en curso RUC 2010048391-3 de la Fiscalía Local de Valdivia, con todos sus anexos.

[redacted], de fecha 03 de septiembre de 2021, de la Brigada de Homicidios de Valdivia de Policía de Investigaciones de Chile, evacuado en el contexto de la investigación penal en curso RUC 2010048391-3 de la Fiscalía Local de Valdivia, con todos sus anexos.

[redacted], de fecha 14 de enero del año 2021, de la Brigada de Homicidios de Valdivia de Policía de Investigaciones de Chile, evacuado en el contexto de la investigación penal en curso RUC 2010048391-3 de la Fiscalía Local de Valdivia, con todos sus anexos

Certificado de defunción de [redacted] (Q.E.P.D.)

Certificado de defunción de [redacted] (Q.E.P.D.)

Certificado de defunción de [redacted] (Q.E.P.D.)

Certificado de defunción de [redacted] (Q.E.P.D.)

Certificado de defunción de [redacted] (Q.E.P.D.)

Certificado de matrimonio entre [redacted] y [redacted].

Certificado de matrimonio entre [redacted] y [redacted].

. Certificado de matrimonio entre [redacted] y [redacted].

Certificado de matrimonio entre [redacted] y [redacted].

Certificado de nacimiento de [redacted].

Certificado de nacimiento de [redacted].

Certificado de nacimiento de [redacted].

Certificado de nacimiento de [redacted].

Informe Peritaje Marítimo, titulado “Accidente [redacted] con

[redacted] ”, elaborado la empresa [redacted], por intermedio de don [redacted], de fecha 09 de octubre de 2024;

[redacted], de fecha 29 de

octubre de 2024, correspondiente a la respuesta dada por el Departamento de Transparencia de la Armada de Chile, a la solicitud de Acceso a Información Pública N° [redacted]; y

Copia de la Directiva de la Comandancia en jefe de La Armada, [redacted], de fecha 26 de febrero de 2021, que establece organización y dispone tareas relacionadas con las operaciones de búsqueda y salvamento en el área de responsabilidad nacional.

Copia de la Carpeta Investigativa Penal, RUC 2010048391-3, de fecha 30 de noviembre del año 2023, llevada por la Fiscalía Local de Valdivia, tendiente a determinar eventuales responsabilidades penales, derivadas de los hechos que fundan la presente causa.

PERCEPCIÓN DOCUMENTAL: A folio 67, se realiza audiencia de percepción documental a fin de reproducir Archivo de Video formato MP4 titulado “ [redacted] ”, de una duración de 05 minutos 13 segundos, grabado desde una cámara de celular en el Puerto de [redacted], entre los días 24 y 25 de marzo de 2020, mientras se desarrollaba la maniobra de rescate de la [redacted], donde funcionarios de la Armada dan cuenta a la comunidad de [redacted] del estado de la maniobra de rescate.

PRUEBA TESTIMONIAL: A folios 75,76,77, 88, 128, 148, constan

las declaraciones de los testigos.

[redacted], buzo mariscador, cédula de identidad

N° [redacted], domiciliado en [redacted], localidad de Niebla, comuna de Valdivia;

[redacted], piloto marino mercante, cédula de identidad N° [redacted], domiciliado en [redacted], parque Kramer, ciudad de Valdivia

[redacted], buzo comercial, cédula de identidad

N° [redacted], domiciliado en [redacted], localidad de Niebla, comuna de Valdivia;

[redacted], fotógrafa, cédula de identidad N° [redacted], domiciliada en [redacted], comuna de [redacted];

[redacted], oficial de marina mercante, cédula de identidad N° [redacted], domiciliado en [redacted], sector Miraflores, comuna de Viña del Mar;

[redacted], buzo, cédula de identidad N° [redacted], domiciliado en [redacted], sector Niebla, comuna de Valdivia;

PRUEBA PERICIAL: A folio 179, se procedió a designar perito

psicólogo a fin de que se pronuncie sobre los puntos de pruebas pertinentes; en sus conclusiones el informe expone lo siguiente:

Finalmente, a modo de conclusión, es posible señalar que lo que

inicialmente se configuró como un duelo traumático producto de la muerte

súbita y violenta de la tripulación compuesta por familiares de los y las peritadas, se ha visto agravado y cronificado debido a las condiciones en que ocurrieron los hechos y la forma en que fueron gestionados institucionalmente. Tal como señala [redacted] (1993), los factores que intensifican el duelo incluyen por ejemplo la imposibilidad de recuperar el cuerpo, la exposición a imágenes mentales dolorosas y la ausencia de rituales o información clara. La prolongada incertidumbre vivida por las familias, junto con la falta de apoyo por parte del Estado, según lo relatado por todos los peritados/as, puede generar una revictimización secundaria (Kristensen, Weisæth & Heir, 2012), dificultando la elaboración adaptativa

del duelo. En este escenario, es frecuente observar una comorbilidad entre el duelo traumático y el Trastorno de Estrés Postraumático (TEPT) (Shear et al., 2011; APA, 2022), especialmente cuando la muerte ocurre de forma violenta, colectiva y en contextos de desamparo institucional, que es lo percibido y relatado por todas las personas peritadas. Los síntomas de reexperimentación, evitación e hipervigilancia, comunes al TEPT, interfieren directamente en las tareas del duelo (Worden, 2009), impidiendo su resolución y consolidando una reacción psicopatológica compleja.

En la mayor parte del grupo de familiares evaluados se observan manifestaciones clínicas compatibles con un Trastorno por Duelo Prolongado (TDP), caracterizado por un anhelo persistente y dolor emocional intenso hacia los seres queridos fallecidos, acompañado de dificultades para aceptar la pérdida, sentimientos de vacío, malestar continuo, y una marcada incapacidad para retomar las actividades

cotidianas en algunos casos. Estos síntomas persisten más allá del tiempo

esperado culturalmente y afectan de manera significativa el funcionamiento social, emocional y familiar. Asimismo, en varios casos se evidencian síntomas propios de un Trastorno de Estrés Postraumático (TEPT), tales como 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 [redacted] a Valdivia y viceversa por ejemplo, por la reacción emocional y cognitiva que les ocasiona abordar una barcaza, pese a que previo al accidente en comento,

esto era parte habitual de su rutina. Así también, se visualizan síntomas

como hipervigilancia, irritabilidad, dificultad para dormir y una constante alerta fisiológica. Esta sintomatología sugiere una comorbilidad entre ambos cuadros, muchas veces potenciada por el contexto traumático del fallecimiento, la falta de información oportuna y el escaso acompañamiento institucional durante las etapas iniciales del duelo.

Diversos estudios han señalado que el rol de cuidador o sostenedor durante el duelo, especialmente en contextos traumáticos, puede interferir significativamente en la elaboración emocional de la pérdida ([redacted] , 1993; Worden, 2009). En el presente caso, se observa que varios familiares asumieron tempranamente responsabilidades de contención emocional y

apoyo económico hacia otros miembros del núcleo afectado, como madres mayores, hijos menores o

hermanos en situación de vulnerabilidad. Esta exigencia de responder funcionalmente frente al entorno, muchas veces sin

haber procesado su propio dolor, generó un fenómeno de duelo postergado

o inhibido, donde las propias necesidades emocionales fueron silenciadas en favor de los demás. Según [redacted] (1993), esta dinámica puede conducir a formas complicadas de duelo, caracterizadas por síntomas somáticos, disociación emocional, irritabilidad o episodios de desborde afectivo tardío. A ello se suma el peso de la responsabilidad económica repentina en un contexto de pérdida traumática, lo cual intensifica la sensación de desamparo, perpetúa la exposición al estrés y agrava los cuadros psicopatológicos preexistentes o emergentes, como el Trastorno por Duelo Prolongado o el TEPT (APA, 2022; Kristensen et al., 2012).

A lo anteriormente expuesto se suma el hecho de que muchos de los familiares afectados se han visto envueltos en extensos y desgastantes procesos judiciales, los cuales han implicado no solo una revictimización emocional constante, sino también una prolongación del estado de incertidumbre y sufrimiento. La participación activa o pasiva en instancias legales vinculadas a la tragedia obliga, en muchos casos, a revivir repetidamente los detalles del accidente, a enfrentar dilaciones o silencios institucionales, y a sostener expectativas de reparación que no siempre se concretan. Todo ello impacta directamente en el estado de salud mental, obstaculizando los recursos de afrontamiento y retraumatizando a los dolientes (Kristensen, Weisæth & Heir, 2012). Según Worden (2009), el duelo puede volverse complicado o prolongado cuando las personas no logran encontrar un cierre emocional, especialmente si deben lidiar simultáneamente con conflictos legales, falta de reconocimiento del daño o ausencia de justicia reparadora. Esta situación contribuye a la cronificación del malestar psicológico y a la intensificación de síntomas de ansiedad, depresión, TEPT o TDP, configurando cuadros clínicos de alta complejidad que requieren intervención especializada y sostenida (APA, 2022; Shear et al., 2011).

Además, los efectos de esta tragedia no se limitan únicamente al

sufrimiento individual de los familiares directos de las víctimas, sino que se

extienden profundamente al tejido social y emocional de toda la comunidad a la que pertenecen. La pérdida colectiva, las condiciones traumáticas del accidente y la falta de respuestas institucionales adecuadas han generado un impacto psicosocial amplio, afectando dinámicas familiares, redes de apoyo, identidades locales y la sensación compartida de seguridad y confianza en

las autoridades. En este contexto, el duelo se vive no solo de manera íntima,

sino también como una experiencia compartida, que atraviesa a múltiples generaciones y que compromete el bienestar emocional de una comunidad que ha quedado marcada por la tragedia y por la ausencia de reparación simbólica y concreta.

Por último, cabe hipotetizar que, considerando los recursos personales

de los familiares evaluados, su funcionamiento premórbido y las redes de apoyo social y familiares disponibles, podría esperarse una recuperación gradual en su salud mental si se lograra eliminar o reducir significativamente el factor estresante principal y sus componentes asociados. En este caso, los factores más preponderantes a intervenir incluyen: la prolongación del proceso judicial, que mantiene activo el sufrimiento emocional al impedir el cierre simbólico; la falta de acceso a una reparación clara y oportuna, tanto económica como simbólica; y la ausencia de dispositivos psicosociales especializados en trauma y

duelo sostenidos en el tiempo. La exposición constante a estos elementos ha cronificado el malestar psicológico, impidiendo una elaboración adecuada de la pérdida y acentuando cuadros de duelo complicado, ansiedad, depresión y, en algunos casos, Trastorno de Estrés Postraumático.

CUARTO: Por su parte, el demandado, a fin de acreditar los fundamentos de su defensa y pretensiones acompaño la siguiente prueba:

PRUEBA DOCUMENTAL

1.- Expediente sumarial (Folios 35-36 y 37)

2.- Acta de audiencia de formalización de [redacted] de fecha 27 de octubre de 2021, en causa RUC 2011048391-3, RIT 5862-2020. El imputado es el armador de la [redacted] .

3.- Informe de buceo de fecha 25 de marzo de 2020, con su respectivo anexo, elaborados por [redacted] , Suboficial L. (MC.BS.CA.SD.) Inspector Local de Buceo GM.VLD.

4.- Informe de Accidente Marítimo de fecha 6 de abril de 2020, con sus dos anexos elaborado por [redacted] , Capitán de Navío LT, [redacted] .

PERCEPCIÓN DOCUMENTAL: A folio 157, se verificó audiencia de

percepción documental requerida por la parte demandada a fin de percibir desde el portal del poder judicial las principales actuaciones en la causa RIT 5862-2020, relacionada con la investigación RUC 2011048391-3 por cuasidelito de homicidio en contra de [redacted] por la muerte de los tripulantes de la [redacted] a consecuencia del choque de esta embarcación con la [redacted] .

PRUEBA TESTIMONIAL: A folios 90, 110, 140, 142, 173 constan las declaraciones de los testigos:

1.- [redacted] , Sargento 2°, cédula de identidad N° [redacted] , domiciliado en [redacted] , casa 4, [redacted] .

2.- [redacted] , Capitán de Corbeta, cédula de identidad N° [redacted] , domiciliado en [redacted] , Villarrica.

3.- [redacted] , Capitán de Fragata LT, cédula de identidad N° [redacted] , domiciliado en [redacted] , Viña del Mar.

4.- [redacted] , Cabo 1°, cédula de identidad N° [redacted] , domiciliado en [redacted] , Santa Inés, Viña del Mar.

5.- [redacted] , Cabo 1°, cédula de identidad N° [redacted] , domiciliado en [redacted] , Villa Naval 2, Castro.

I.- EN CUANTO AL FONDO:

A.- En cuanto a las tachas.

QUINTO: El apoderado de la parte demandada tachó al testigo

[redacted] por las causales de los numerales 9° del artículo 357 y 6° del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil. El primero, hacer de su profesión la de testificar en juicio por cuanto ha reconocido que presta servicios en una empresa cuyo giro habitual sería elaborar informes marítimos solicitados por terceros para posteriormente ratificarlos y defenderlos en el juicio correspondiente, reconociendo que una cifra anual aproximada correspondería a la cifra de 30; y, la segunda,

consistente en carecer de la imparcialidad necesaria por tener en el pleito un interés directo o indirecto, pues el testigo ha reconocido que no ha sido testigo presencial de los hechos y que su conocimiento deriva de los antecedentes que le hizo llegar la demandante a través de la empresa en que presta servicios, y, por ello, viene a defender el informe.

En cuanto a la primera causal, tratándose de una inhabilidad absoluta, impide que la persona pueda declarar, extremo no reclamado por el apoderado de la demandada, y no, como se hizo, limitarse a pedir que se le restara mérito probatorio; en cualquier caso, de las respuestas dadas por el testigo no se infiere de manera categórica que el testigo reciba alguna remuneración o premio como consecuencia de su declaración en juicio,

donde, más bien, se ha limitado a ratificar el documento elaborado por él y

sus conclusiones. Por las mimas razones anteriores, así como por las razones esgrimidas por el apoderado de la demandante, que el tribunal hace suyas, se desechará la segunda causal de tacha esgrimida, pues no se ha acreditado de manera suficiente que tenga un interés directo o indirecto en el pleito.

Por consiguiente, en definitiva, las tachas serán rechazadas.

B.- EN CUANTO A LA ACCIÓN POR RESPONSABILIDAD CIVIL DEL ESTADO POR FALTADE SERVICIO

SEXTO: Son hechos no discutidos o no controvertidos por las partes, o que se encuentran justificados, los siguientes:

1.-) Tras la ocurrencia de una colisión entre la [redacted] y

la lancha a [redacted] ", ocurrida el 24 de marzo de 2020, en la

bahía de [redacted] , se produjo el volcamiento de esta última quedando seis de

sus tripulantes atrapados en el interior de las dependencias de esta embarcación, confinados en el comedor de la nave, seis de los cuales fallecieron, a saber: Don [redacted] (patrón de pesca artesanal) falleció en [redacted] el 24 de marzo de 2020 a las 21:00 horas;

Don [redacted] (pescador artesana) falleció en [redacted] el

24 de marzo de 2020, a las 21: 00 horas; Don [redacted] (pescador artesanal) falleció en [redacted] el 24 de marzo de 2020, a

las 21:00 horas; Don [redacted] (pescador artesanal) falleció en [redacted] el 24 de marzo de 2020, a las 21: 00 horas; Don [redacted] (pescador artesanal) falleció en [redacted] el 24 de marzo

de 2020, a las 21:00 horas; Don [redacted] (pescador artesanal),

falleció en [redacted] el 24 de marzo de 2020, a las 21:00 horas. Todos ellos

fallecieron por causa de una "asfixia por sumersión" el 24 de marzo de

2020, a las 21.00 horas. El único sobreviviente fue el pescador artesanal don [redacted] .

2.-) Según la investigación sumaria marítima acompañada a la

carpeta digital aparece, en su conclusión, que fue sobreseída por extinción

de la responsabilidad del causante de los hechos por fallecimiento, es decir,

del Patrón de la lancha pesquera artesanal [redacted] don [redacted] , quien al mando de la citada embarcación, el día 24 de marzo

de 2020, "no efectuó la correspondiente vigilancia al tráfico marítimo para

su ruta, así como tampoco atendió las comunicaciones radiales que

alertaban de la navegación de la otra nave, para finalmente, ejecutar imprudentemente la maniobra de caída a babor que llevó al abordaje sobre otra nave y posterior volcamiento de la embarcación bajo su mando,

siniestro que provocó su propio fallecimiento, junto a parte de su

tripulación, quedando demostrada impericia e inobservancia reglamentaria en su actuar". La resolución es de fecha 6 de mayo de 2021 y aparece suscrita por el Capitán de Fragata, [redacted] don [redacted] .

3.-) La hora de la colisión aproximadamente a las 21.00 hrs., del 24

de marzo de 2020, en área correspondiente a la desembocadura del río

Valdivia, según informe de accidente marítimo de la Armada de Chile, suscrito por el capitán de navío [redacted] .

4.-) Tras la colisión, arribó al sector "una patrullera de la Capitanía

de Puerto de [redacted] , haciéndose cargo de las labores de rescate de seis tripulantes que quedaron al interior de la embarcación menor, sumándose más medios navales, otras instituciones públicas y civiles durante el transcurso de los hechos; acciones que se mantuvieron hasta las 02,40 horas de la madrugada del día siguiente cuando un buzo de bomberos GERSA

Sr. [redacted] logró acceder al interior de la lancha cuando esta

pudo ser adrizada, encontrándose los cuerpos sin vida de los tripulantes de la [redacted] […] el

acceso por la puerta escotilla era muy angosta […]".

Los peritajes "evidenciaron la existencia de un único acceso a la

habitabilidad de la lancha, del tipo puerta escotilla y que poseía una dificultad de tránsito debido a la existencia de una escalera exterior, la instalación de un bin de almacenaje y fijación de un motor generador empotrado en la estructura, elementos que afectaron el ingreso de busos al sector durante la emergencia. La estructura original aprobada por la Autoridad Marítima para la lancha a [redacted] tenía 3 puertas escotillas y tras la modificación, no autorizada, quedó con una sola de ellas, disminuyendo las vías de escape".

5.-) Durante los días 24 y 25 de marzo de 2020 en la bahía de [redacted]

se registró una condición sinóptica de inestabilidad post-frontal, con

visibilidad reducida por bancos de niebla en el área y viento Sureste rolando al Noreste entre 5 a 10 nudos".

Así, se decretó a las 07:25 horas del día 24 de marzo de 2020, la

condición de "Puerto Cerrado" dispuesto para las embarcaciones que no

cuenten con equipos de radar como ayuda a la navegación quedando determinado que ambas naves al poseer radar podían navegar con baja

visibilidad. El informe de accidente marítimo señala que "en el lugar del

siniestro se enfrentaron un sin número de dificultades y riesgos para su propia vida, entre ellos: fuerte corriente marina, nula visibilidad, elementos cortantes, grupo electrógeno en servicio, cuantiosos elementos y bultos sueltos, riesgo de aprisionamiento por inestabilidad de la embarcación producto del oleaje, sumado a la alta probabilidad de hundimiento inminente. Por consiguiente, se trataba de una operación de alto riesgo para

todos los involucrados". El único acceso a la nave, la "puerta escotilla" se

hallaba bloqueada por elementos pesados, éste además afectado por la

ubicación de una escala metálica justo a un metro en frente de ella. En consecuencia, formaba un espacio reducido de trabajo y, en conjunto,

imposibilitó su apertura. Es importante destacar que, no existían señales de

auxilio desde el interior".

6.-) No existe formalización, ni condena penal de ningún funcionario

de la Armada de Chile, y tampoco existió investigación sumaria

administrativa o sumario administrativo dirigido en contra de ningún miembro de la Armada de Chile.

La única investigación sumaria administrativa marítima llevado a

cabo fue dispuesta por el Gobernador Marítimo, con el objeto de determinar las causas, circunstancias y responsables en la colisión de la

[redacted] y la [redacted] a [redacted] ", acontecido el

de marzo de 2020, en la bahía de [redacted] , estableciéndose que el patrón

(conductor) de esta última lancha, que resultó muerto, ocasionó la colisión

don la [redacted] ; y asimismo, se sancionó al capitán de la referida

[redacted] por omitir procedimientos de seguridad en su navegación para prevenir abordajes en la mar, demostrando negligencia e impericia. Como es evidente, se trata de personas que no son funcionarios de la Armada, sino civiles o particulares.

SÉPTIMO: Según lo ha afirmado de manera reiterada la

jurisprudencia de la Corte Suprema existe falta de servicio cuando éste ha

funcionado deficientemente, no ha funcionado debiendo hacerlo, o lo ha hecho en forma tardía. Si por esta falta de servicio se ocasiona un daño o perjuicio a un particular, la administración debe indemnizarlo.

En el presente caso, la falta de servicio que formula la parte demandante consiste en atribuir a la demandada una supuesta tardía

atención en el salvataje de los tripulantes fallecidos con posterioridad a la

colisión de las embarcaciones, lo cual habría impedido salvarles la vida.

OCTAVO: Dicha hipótesis se desvirtúa completamente con la sola circunstancia de que todos los tripulantes fallecidos lo fueron a las 21.00 horas del día 24 de marzo de 2020, misma fecha y hora en que se produjo la colisión de las embarcaciones.

En consecuencia, se puede dar por establecido que la muerte se produjo de manera inmediata y directa producto de la colisión de las embarcaciones, en relación de causa a efecto.

La causa de la colisión fue el actuar descuidado del patrón o

conductor de la lancha a [redacted] ” según la investigación sumaria marítima.

El transcurso del tiempo, mayor o menor, que haya durado el proceso de rescate de los cuerpos, llevado a cabo por la Armada de Chile, no tiene, por sí mismo, ninguna injerencia en el curso causal de los hechos indicados. Atento a la hora del fallecimiento del patrón de la embarcación y de los

tripulantes, es irrelevante, en el plano causal, el tiempo que transcurrió con posterioridad a la colisión destinado al rescate de los cuerpos de las personas fallecidas.

NOVENO: Por otra parte, a propósito del curso causal, se debe tener presente que la lancha [redacted] presentaba, según la investigación

sumaria marítima, una modificación estructural de envergadura, no

autorizada por la autoridad marítima, pues se selló dos de los accesos que

impidieron el ingreso de los buzos, y el único acceso habilitado, una

estrecha puerta escotilla, se encontraba bloqueada por elementos pesados, tales como una escalera metálica exterior para subir al nivel superior justo a

un metro en frente de ella, la instalación de “bins” (recipientes o

contenedores) de almacenaje y la fijación de un motor generador empotrado en la estructura, elementos que afectaron el ingreso de los buzos al sector en su intento de ingresar a la nave. Por ello, fue

formalizado el armador de dicha lancha, don [redacted] , según consta de acta de audiencia de formalización acompañada al proceso.

Las primeras maniobras de salvataje realizadas fueron infructuosas, con el designio de desbloquear la entrada a la embarcación, a lo cual se

anudó el movimiento de la embarcación, con peligro de hundimiento,

haciendo inviable toda maniobra con el riesgo del equipo de rescate, por lo cual se debía estabilizar primero la nave, unido a las condiciones ambientales y climáticas reinantes en el lugar, se había cerrado el puerto de [redacted] por la autoridad marítima.

El informe de accidente marítimo del Gobernador Marítimo, de fecha 6 de abril de 2020, señala que tras la colisión la lancha [redacted] quedó en una situación muy vulnerable con peligro inminente de hundimiento, y que "se efectuó lo humanamente posible con los medios con que se disponían en el momento y en el lugar del siniestro", según se acredita con el informe

cronológico de lo realizado en la "operación Sar [redacted] , de 24 de

marzo de 2020", por parte de la Armada de Chile.

DÉCIMO: En cualquier caso, no se demostró que hubiera existido

una tardía atención en el salvataje, desde que las víctimas fallecieron producto de la colisión, de manera sincrónica. Lo obrado con posterioridad por la Armada de Chile, y el tiempo transcurrido en las labores de rescate

de los seis tripulantes que quedaron en el interior de la embarcación, se condice con los recursos con que contaba en el momento y en el lugar del siniestro, anudado a las circunstancias climáticas, y a que la nave quedó en una situación con peligro inminente de hundimiento.

El iter cronológico de lo realizado consta en el documento titulado

"informe de accidente marítimo, colisión de la [redacted] y [redacted] suscrito por el [redacted] , de la Armada

de Chile, que da cuenta que la Capitanía de Puerto de [redacted] recibió

llamado VHF, de la [redacted] quien informó de la colisión con

L/M " [redacted] " en cercanías de la baliza Alfa, ubicada en la

desembocadura del río Valdivia, y se activa centro de alerta fijo [redacted] , el

día 24 de marzo de 2020, a las 21:17 horas, según consta de nota de jefe de

guardia dispone zarpe [redacted] ; es decir, a la sazón, los tripulantes de la lancha [redacted] , como se dijo antes, ya estaban todos muertos (a las 21:00 horas). Ello es concordante con lo declarado por las testigos presentadas por la demandada [redacted] , [redacted] , [redacted] y [redacted] . Los testigos [redacted] y [redacted] (funcionarios de la Armada) están contestes y dan razón de sus dichos en orden a que la muerte de los tripulantes tuvo su causa directa en la colisión de las embarcaciones.

Los testigos [redacted] y [redacted] están contestes y dan razón de sus dichos en cuanto a que fue un obstáculo para el rescate de los cuerpos las alteraciones y modificaciones no autorizadas realizadas a la nave, que la convirtieron en una caja fuerte sumergida: no había una escotilla o salida de

emergencia de modo que la tripulación quedó atrapada; y la nula

existencia de vías de escape, anudado a las condiciones climáticas reinantes, chubascos, neblina, corriente submarina vacilante, y baja visibilidad, sumado al estado en que se encontraba la nave. Dichas condiciones se encuentran en concordancia con lo que aparece en la parte 3 de la carpeta acompañada al folio 59, página 57 de la carpeta digital que ponen de manifiesto la inestabilidad post frontal con visibilidad reducida por bancos de neblina y niebla; y en el mar, condición de marejada. En el documento 3

a folio 60, página 10, de informe de [redacted] declaró que había demasiada corriente reinante.

Al documento denominado “informe peritaje marítimo”, titulado

“Accidente [redacted] con [redacted] ”, elaborado por la empresa [redacted] , por intermedio de [redacted] , quien

compareció como testigo y ratificó dicho documento y sus conclusiones,

jurídicamente no es un peritaje, sino un simple instrumento privado, aunque

reconocido por su otorgante; sin embargo, no se le dará valor probatorio

pues, aun cuando se le diera valor de peritaje privado, sus conclusiones no se condicen con los antecedentes anteriores, y sobre todo, porque se desconoce el hecho fundamental consistente que los tripulantes atrapados en el interior de la embarcación fallecieron producto de la colisión a las 21.00 horas; de modo tal que toda la elaboración realizada parten de un supuesto falso: que los tripulantes estaban vivos acaecida la colisión. Lo establecido en el proceso es que la muerte de los pescadores fue producto de la colisión; no

del procedimiento de rescate, como se afirma en dicho “peritaje” que se

revela parcial y sesgado, según se ha demostrado en los fundamentos precedentes.

Respecto de la percepción documental de 29 de octubre de 2024, relativa a un archivo de video que emana de un tercero, que se desconoce

su autor, y que se equipará legalmente a un documento privado al cual no

se le dará valor probatorio alguno por no haber sido ratificado en juicio por

su presunto otorgante, no individualizado, además, carece de fecha cierta

según lo dispuesto en los artículos 1703 del Código Civil y 419 del Código Orgánico de Tribunales.

UNDÉCIMO: La demandante presentó tres testigos: [redacted] , [redacted] y [redacted] los cuales dan cuenta

que actuaron motu proprio, arriesgando sus vidas, reconociendo que había condiciones desfavorables para

actuar, alta densidad de neblina, que las mareas eran muy fuertes de modo tal que era difícil acercarse y rescatarlos.

Lo dicho por el último testigo en cuanto a que escuchó que los tripulantes

gritaban que los sacaran no resulta verosímil, ni cierto, pues ya estaban fallecidos con mucha antelación a las maniobras de rescate, considerando la hora de sus fallecimientos consignada en los certificados de defunción de los tripulantes de la embarcación llamada [redacted] . En consecuencia, lo declarado por ellos no permite acreditar la existencia de causalidad, ni de

una supuesta falta de servicio de la Armada de Chile en el rescate de ellos, pues, como se dijo, fallecieron producto del impacto de la colisión.

DUODÉCIMO: No habiendo acreditado la existencia de una falta

de servicio, ni relación de causalidad, la demanda será rechazada. Por ello,

se hace innecesario examinar la naturaleza y monto de los perjuicios demandados por concepto de daño moral por los sucesores por rebote o repercusión individualizados en la demanda, ya que, como se dijo, el fallecimiento de los pescadores se debió a la colisión frontal entre la [redacted] y la lancha “ [redacted] ” debido a la acción culposa del patrón de

esta última embarcación, como quedó acreditado con la investigación

sumaria llevada a cabo por la Armada de Chile. No existió un salvataje

deficiente o tardío, pues los tripulantes y el patrón de la nave fallecieron producto de la colisión de las naves, y no de un supuesto rescate tardío, atendidas las circunstancias de neblina y de corrientes submarinas que existían en ese momento; el puerto de [redacted] estaba cerrado por causa de la neblina, y la lancha [redacted] como plataforma de operación se encontraba inestable, con riesgo inminente de hundimiento, la cual estaba en un inicio semi hundida.

EN CUANTO A LA PÉRDIDA DE UNA CHANCE

DÉCIMO TERCERO:

Atento los hechos establecidos con

anterioridad, en los cuales la Armada de Chile no incurrió en falta de

servicio en el rescate de los tripulantes de la embarcación siniestrada, extremo respecto del cual existe la certidumbre suficiente atendido el mérito de la hora de fallecimiento certificada en los respectivos certificados de

defunción, ni siquiera existió la pérdida de una oportunidad o chance de

que un salvataje por parte de la Armada de Chile habría permitido la posibilidad de sobrevivir.

Desafortunadamente para las víctimas, la muerte fue consecuencia directa y necesaria de la colisión de las embarcaciones (causalidad y culpabilidad).

Así las cosas, no existió en el presente caso una potencial oportunidad

perdida, cierta y real, pues ésta requiere una incertidumbre causal que ha

resultado inexistente por lo ya indicado anteriormente.

En efecto, no existió una condición ventajosa, aunque aleatoria, a la

cual podrían haber tenido acceso los tripulantes a partir de la colisión y su eventual rescate con posterioridad, con independencia de la demora en su rescate, de la modificación estructural realizada a la lancha, y a las demás condiciones reinantes, a la sazón.

Por consiguiente, no se acreditó la existencia de la pérdida de una

chance de sobrevivir alegada, por tanto, será rechazada.

EN CUANTO A LA EXCEPCIÓN DEL ART. 2330 DEL CÓDIGO CIVIL

DÉCIMO CUARTO: Según lo indicado con precedencia, será

rechazada, asimismo, la alegación o excepción consistente en la exposición

imprudente, según el art. 2330 del Código Civil, a cuyo tenor, "la

apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se

expuso a él imprudentemente", pues ello supone, como presupuesto

normativo, que la responsabilidad por el daño sea compartida. No hay

pluralidad de culpas y unidad de daño. No se acreditó que existiera culpa

concurrente de la Armada de Chile. No existe un contexto de concausas, ni pluralidad de causantes de la muerte de los tripulantes.

En efecto, se ha demostrado que la responsabilidad en los hechos fue

producto único y exclusivo a la culpa o negligencia del patrón o conductor

de la lancha " [redacted] ", fallecido en el suceso, junto con seis tripulantes

atrapados en su interior. No hay pluralidad de culpas. Es cierto que hubo

una exposición imprudente del patrón de la embarcación [redacted] que provocó, en relación de causa a efecto, la colisión; pero no hay

responsabilidad alguna de la Armada de Chile en dicho suceso. Al fallecer los tripulantes producto de la colisión y hundimiento posterior ya no era posible salvarlos, con independencia del tiempo que demorara su extracción de la embarcación.

En consecuencia, no existe responsabilidad compartida que autorice a reducir una eventual indemnización, pues, como se dijo, al Fisco de Chile, no le cupo responsabilidad civil alguna en la muerte del patrón de la embarcación y de los pescadores, cuyos sucesores por rebote o repercusión han demandado en estos autos.

DÉCIMO QUINTO: Los demás antecedentes no analizados en

nada inciden en las conclusiones a que se ha arribado en la presente causa. Por estas consideraciones y visto, además, lo establecido en los artículos

160, 170, 254 y 748 y siguientes del Código de Procedimiento Civil, artículos 1698 y 1703 del Código Civil y 419 del Código Orgánico de Tribunales, se declara:

I.- SE RECHAZAN las tachas formuladas.

II.- SE RECHAZA la excepción del art. 2330 del Código Civil. III.-SE RECHAZA demanda del folio 1.

IV.- No se condena en costas a la demandante por haber tenido motivo plausible para litigar.

Regístrese, notifíquese por cédula y consúltese si no se apelare.

Rol N° C-198-2024.

Redacción de don Edinson Lara Aguayo, juez titular; autoriza doña Cecilia Matamala Kröell, secretaria subrogante.

CERTIFICO: En cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 162 del

Código de Procedimiento Civil, se incluyó la sentencia precedente en el

estado diario electrónico. Valdivia, siete de julio de dos mil veinticinco.

Edinson [redacted] Lara Aguayo

Juez PJUD

Siete de julio de dos mil veinticinco 09:48 UTC-4