

«RIT»

Foja: 1

FOJA: 623 .- .-

NOMENCLATURA : 1. [40]Sentencia
JUZGADO : 9º Juzgado Civil de Santiago
CAUSA ROL : C-19064-2014
CARATULADO : JARA / EMPRESA DE TRANSPORTES
RURALESLTDA

Santiago, diecisiete de Enero de dos mil dieciocho

A los oficios acompañados por la demandada dentro de plazo, a los autos.

VISTOS:

A fojas 1, comparece Jorge Ríos Ibacache, abogado, domiciliado en Prat N°827, oficina 802, octavo piso, Valparaíso y para estos efectos en La Concepción N°65, oficina 602, Providencia, Santiago, en representación de:

Pasajeros Fallecidos:

1.- Familiares de **Enrique Santiago Magnetti Díaz**: GREGORIO ALESSANDRO MAGNETTI OYARCE, empleado, domiciliado en pasaje Ponferrada N°487, Quilicura, Valle Lo Campino, Santiago; ENRICO GIOVANNI MAGNETTI OYARCE, empleado; MARÍA MÓNICA OYARCE ZAMORA, labores de casa, ambos domiciliados en pasaje Marta Brunet, casa 4, Cartagena, cónyuge e hijos del fallecido.

2.- Familiares de **Georges Alain Sauré Oyaneder**: MARÍA CRISTINA JARA GIRARD, labores; BÁRBARA MICHELLE SAURE JARA, estudiante y KATHERINE NICOLE SAURE JARA, estudiante, todas con domicilio en avenida Cristo Rey N°798, Llo-Lleo, San Antonio, cónyuge e hijas del fallecido.

3.- Familiares de **Bárbara Michelle Palma Araya**: FRANCISCO DEL TRÁNSITO PALMA TURELA, empleado; MARISOL DE LAS MERCEDES ARAYA OLIVARES, labores de casa; AMÉRICO



«RIT»

Foja: 1

EDWARD PALMA AYALA, estudiante universitario y FRANCISCA CAMILA PALMA ARAYA, estudiante; padres y hermanos de la fallecida.

4.- Familiares de **Ana Cecilia Mejías González**: JUAN CARLOS MEJÍAS GONZÁLEZ, empleado, por sí y en representación de VALENTINA PAZ VELÁSQUEZ MEJÍAS, escolar; JOSÉ MARCELO MEJÍAS GONZÁLEZ, empleado, domiciliado en Crepúsculo N°1489, Ciudad de los Valles, Pudahuel, Santiago; JOSÉ DOMINGO MEJÍAS TAPIA, jubilado; ROSARIO DEL CARMEN GONZÁLEZ JELVEZ, labores de casa y JAIME ANTONIO MEJÍAS GONZÁLEZ, empleado, todos domiciliados en Calle 18 N°164, Talca; hija, padres y hermanos de la fallecida.

5.- Familiares de **Alfonso René Vera Flores**: RAFAEL LEOPOLDO VERA FLORES, empleado; MARÍA ISABEL VERA FLORES, labores de casa; ANDRÉS OMAR VERA FLORES, empleado; MARÍA ELENA VERA FLORES, empleado; ALBERTO REGINALDO VERA FLORES, empleado; JAIME NELSON VERA FLORES, empleado y ALONSO ALEX VERA FLORES, empleado; todos domiciliados en pasaje Llifén N°2441, Villa Las Dunas, San Antonio, hermanos del fallecido.

6.- Familiares de **Rubén Marcos Leiva González**: CLAUDIA ELCIRA MARCHANT GUZMÁN, profesora, por sí y en representación de CLAUDIA CONSTANZA LEIVA MARCHANT, párvula, JUAN PABLO LEIVA MARCHANT, escolar y TOMÁS JAVIER LEIVA MARCHANT, párvulo; todos domiciliados en pasaje Guacolda N°277, Las Dunas, San Antonio; NORA DE LAS MERCEDES GONZÁLEZ BERUETA, comerciante y MARCÓS ANDRÉS LEIVA HERMOILLA, ambos con domicilio en pasaje cacique Huencún N°2449, San Antonio; cónyuge, hijos y padres del fallecido.

7.- Familiares de **Dagoberto Millar González**: SANDRA SALOMÉ JARA GONZÁLEZ, labores de casa, JAVIER ANTONIO MILLAR JARA, estudiante, SANDRA ELIZABETH MILLAR JARA, asistente social, NICOLE ANDREA MILLAR JARA, estudiante, LORETO FRANCISCA MILLAR JARA, estudiante; todos con domicilio en República N°1345,



«RIT»

Foja: 1

Barrancas, San Antonio; MIRIAM ARLETTE MILLAR GONZÁLEZ, labores de casa, con domicilio en Pailahuén N°1753, Mirador de Bahía, Puerto Montt y ALEX ARIEL MILLAR JARA, empleado, con domicilio en Akin Soto N°1267, Colinas del Mar, San Antonio; cónyuge, hijos y hermanos del fallecido.

8.- Familiares de **Carolina Alejandra Parra Vera**: JORGE ARTURO PARA LLANCA, empleado, por sí y en representación de su nieta LUCIANA CATALINA ESTAY PARRA, VILMA GRACIELA VERA TORRES, labores de casa y VILMA CATHERINE PARRA VERA, estudiante; todos con domicilio en Hurtado de Mendoza N°980, Llo-Lleo, San Antonio; padres, hija y hermana de la fallecida.

9.- Familiares de **James Eldrin Ortiz Cordero**: VANNIA ANDREA FIGUEROA GARCÍA, ingeniera geomensora, por sí y en representación de MONSERRAT ALESSANDRA ORTIZ FIGUEROA, estudiante, ESTEBAN MATÍAS ORTIZ FIGUEROA, estudiante, todos con domicilio en Génova N°992, Villa Italia, Barrancas, San Antonio; MARIO ALEJANDRO ARAYA CORDERO, empleado, domiciliado en Los Álamos N°1053, Llo-Lleo, San Antonio, JESSICA ALEJANDRA ORTIZ CORDERO, microempresaria domiciliada en Larraín gandarillas N°343, Llo-Lleo, San Antonio, ÁNGEL CRISTIÁN ORTIZ CORDERO, empleado, domiciliado en Las Vizcachas N°1588, Llo-Lleo, San Antonio, ROBINSON RODRIGO ORTIZ CORDERO, empleado, domiciliado en García Huidobro N°515, Llo-Lleo, San Antonio, GHISLAINE MARGRIET ORTIZ CORDERO, secretaria, domiciliada en Larraín Gandarillas N°371, Llo-lleo, San Antonio y VALENTÍN BENJAMÍN ORTIZ CORDERO, contador, domiciliado en Las Vizcachas N°1588, Llo-Lleo, San Antonio; cónyuge, hijos y hermanos del fallecido.

10.- Familiares de **Juan Ernesto Kulm Cabello**: NANCY PATRICIA MEZA VILCHES, profesora, KAREM NICOLE KULM MEZA, estudiante y JUAN IGNACIO KULM MEZA, estudiante; todos domiciliados en Luis Reus N°493, San Antonio, cónyuge e hijos del fallecido.



«RIT»

Foja: 1

11.- Familiares de **Carolina De las Nieves Vera Castro**: EMILIO DEL CARMEN SOTO FIGUEROA, empleado, por sí y en representación de EMILIO NICOLÁS SOTO VERA, estudiante, MAGDALENA DE LAS NIEVES SOTO VERA, estudiante y VICKY VICTORIA SOTO VERA, empleada; todos con domicilio en Jasón N°1741, campiña Número 1, San Antonio; cónyuge e hijos de la fallecida.

Pasajeros Lesionados:

12.- **RAFAEL SEGUNDO GATICA TOLEDO**, empleado y sus familiares: OLGA MARGARITA URRA CATALÁN, labores de casa, RAFAEL ANTONIO GATICA URRA, empleado, todos domiciliados en Treinta de Marzo, pasaje Santiago Bueras N°1491, Barrancas, San Antonio, CLAUDIA MARCELA GATICA URRA, labores de casa, domiciliada en Libertad N°821, Población Treinta de Marzo, San Antonio e IVONNE ALEJANDRA GATICA URRA, labores de casa, con domicilio en Segundo Bustamante N°450, Bellavista, San Antonio.

13.- **JOSÉ MIGUEL VENEGAS GÓMEZ**, ingeniero en informática, domiciliado en Jorge Ortúzar N°1051, departamento B, 32, Condominio Santa Lucía, san Antonio.

14.- **JUAN FRANCISCO UGARTE FARÍAS**, ingeniero en informática, domiciliado en Hurtado de Mendoza N°235, Llo- Lleo, San Antonio.

Demanda indemnización de perjuicios por **responsabilidad extracontractual**, de acuerdo a los artículos 2314 y siguientes del Código Civil a **TUR BUS LTDA. o EMPRESA DE TRANSPORTES RURALES LIMITADA**, empresa del giro de su denominación, representada por Víctor Alejandro Ide Benner, ingeniero, domiciliados en Jesús Diez Martínez N°800 y N°730, Estación Central, Santiago.

El 23 de noviembre de 2010, un bus interurbano que transportaba 41 pasajeros de la empresa Tur Bus N°1399, PPU XL 1741, marca Mercedes Benz, color verde, año 2004, modelo 1628 L59, conducido por el chofer José Luis Abarca Saavedra, de 38 años de edad, se dirigía desde San



«RIT»

Foja: 1

Antonio a Santiago, dirección oriente-poniente por la Ruta 78 “Autopista del Sol” a una velocidad de 97 k/h.

Este bus se encontraba en mal estado. Entre enero de 2008 y el 23 de noviembre de ese año (sic), presentó fallas reiteradas en el sistema de dirección, las que se manifestaban por vibraciones perceptibles, según dan cuenta las órdenes de trabajo con que fue ingresado al taller para revisión y mantenimiento, no obstante lo cual continuó prestando servicios hacia la VIII Región y luego entre Santiago y la V Región. Durante el año 2009 se registraron alrededor de 15 ingresos al taller, reportándose en las órdenes de trabajo una vibración del tren delantero, lo que se repitió 2 veces el año 2010, la última el día 3 de octubre. Aunque no estaba en condiciones óptimas de funcionamiento, se le dio orden de salida.

Durante el viaje y a la altura del kilómetro 45.4 de la comuna El Monte, el chofer perdió el control y traspasa el eje de la calzada. La investigación determinó que la causa fueron problemas mecánicos derivados de las deficiencias de mantenimiento. Los neumáticos estaban en mal estado, presentando sus bandas de rodadura desgastadas, en forma irregular y no cumplían con la normativa vigente. Este mal estado de los neumáticos provocó una vibración excesiva en el puente delantero que originó una fractura de la rótula derecha de la dirección, por fatiga de material, provocando la pérdida de la dirección del móvil que derivó en una trayectoria en diagonal hacia la izquierda de la vía, impactando y derribando las barreras de contención y los árboles existentes en el bandejón central, ingresando a las pistas contrarias de circulación, en donde impactó con el camión de la empresa Santa Yemita, PPU EY 8854, con semirremolque PPU JE 9660, conducido por el chofer Juan Hernán Ortega Vilches, que transitaba en sentido contrario, es decir, en dirección Santiago-San Antonio, de poniente-surponiente. Por la fuerza del impacto el bus y el camión salieron de la ruta y quedaron convertidos en un montón de fierros retorcidos sobre un canal que corre a un costado de la autopista.

Fallecieron en el accidente 20 personas, incluyendo los conductores de ambos vehículos y el tripulante de cabina, más 16 pasajeros gravemente heridos.



«RIT»

Foja: 1

El comandante Víctor Cancino, jefe de los dos equipos de la SIAT de Carabineros que trabajaron en el lugar señaló “se indaga una posible falla mecánica de la máquina perteneciente a la empresa Tur Bus” y se agregó que las condiciones de tiempo eran excelentes, con buena visibilidad y tránsito fluido en un tramo rector, por lo que se descartó que estos factores tuvieran influencia en el accidente.

Varios son los testigos que dicen que el bus venía en mal estado, con el parabrisas trizado y que “antes del accidente habría estado sonando algo extraño, cerca de una de las ruedas”, incluso el desprendimiento o explosión de una de sus ruedas, habría sido la causa que originó el accidente. Otros han coincidido en que percibieron durante el viaje, antes del impacto, un fuerte olor a quemado, que persistía con las escotillas abiertas.

Dirigentes sindicales del holding han señalado que numerosos trabajadores o choferes de la empresa, dicen que muchos de los buses que manejan están en mal estado mecánico, con el objeto de que el bus se dirija a los talleres principales de la empresa en Estación Central, con capacidad completa para que no se pierda la vuelta.

Conforme al Informe Técnico Pericial N°724-A-2010 del Departamento de Investigación Accidentes del Tránsito de Carabineros de Chile, 23ª Comisaría de Talagante, la causa basal fue: “Participante (1), por alguna razón de las presunciones señaladas a continuación, pierde el control del móvil y se desplaza con éste en proceso de ronco accediendo a la mediana, chocando con la barrera de contención y árboles existentes en el área, para luego ingresar a la calzada de sentido de tránsito opuesto y colisionar con el móvil”. Detallando a continuación pericias a las ruedas que presentaban desgaste irregular en banda de rodadura, producto de mala suspensión o falta de mantenimiento.

Cita además testimonios de testigos que serían coincidentes en indicar las deficientes condiciones mecánicas en que se hallaba el bus.

La carpeta investigativa llevada por la Fiscalía Local de Talagante, tiene un resumen de los accidentes graves y fatales que ha tenido esta empresa, entre los años 2009 y 2011, teniendo como fuente la Dirección del



«RIT»

Foja: 1

Trabajo, llegando a un número de 24 accidentes en ese periodo. También se acreditó que, en múltiples visitas inspectivas realizadas por la Dirección del Trabajo, se han pesquisado infracciones a la normativa contractual laboral y de seguridad por parte de Tur Bus. Inmediatamente después del accidente en visitas de 23, 24 y 26 de noviembre se entrevistó a 20 trabajadores y a un organismo sindical y se cursaron multas por: no actualizar contratos de trabajo, no otorgar descanso mínimo de 8 horas al arribar a terminal, manejar los choferes más de 5 horas continuas, no otorgarles descanso mínimo de 2 horas después de manejar 5 horas seguidas, no pactar por escrito horas extras, no otorgar descansos al menos 2 domingos al mes, no contar con señalización visible y permanente en las zonas de peligro, indicando zonas de tránsito, uso de elementos de protección y método de trabajo correcto en las máquinas que se encuentran en el taller, exceder máximo legal de 2 horas extraordinarias por día, en jornadas de trabajo, exceder el máximo legal de 180 horas de jornada ordinaria en bus interprovincial. Lo cual dice relación con actividad peligrosa y se configura presunción de culpa del artículo 2329 del Código Civil.

El informe pericial realizado por el perito Sergio Jiménez Bustos, realiza un análisis de las causas de la colisión, utilizando como base los antecedentes de la carpeta de investigación de la Fiscalía, inspección directa del bus, del lugar del accidente e inspección de las ruedas delanteras del vehículo. Y destaca como causas más probables: a) el parabrisas estaba trizado a la izquierda, inconveniente que se habría agravado extendiéndose unos 30 cms. cuando el bus transitaba de Santiago a Llo-Lleo, se hubiese extendido más entre Llo-Lleo y el km.45,4 de la Autopista del Sol, tornándose crítico, lo que provocó la quebradura del parabrisas y su peso, al golpear al conductor, provocó la pérdida brusca del control del móvil que como consecuencia de ello giró bruscamente a la izquierda, ronceándose, según dan cuenta varios de los testigos, circunstancia que tuvo causa y efecto con el ruido similar a una explosión. Recibir un golpe de un parabrisas suelto a la velocidad en que transitaba el bus, aturdió al conductor; b) bus sufrió inconveniente mecánico que afectó rueda delantera derecha, imposible de determinar en razón de los daños sufridos en la



«RIT»

Foja: 1

colisión de la rueda y las piezas asociadas a ella, como la suspensión, lo que provocó que el bus se desviara a la izquierda. Esto fue señalado por 3 testigos, todos pasajeros del bus, que dijeron haber sentido una vibración previa del accidente, de quienes 2, señalaron haber sentido olor a quemado desde el inicio del viaje. Desestimándose que se reventara un neumático delantero, la vibración pudo provenir de una falla mecánica en la suspensión de la rueda que tiene un síntoma como ese (vibración) pero que también es posible que se origine en un deficiente balanceo dinámico de la rueda, pero que no se condice con el relato de los pasajeros del bus. Las consecuencias de una falla en la suspensión delantera de la rueda, una vez crítica pudo ser la señalada por el testigo Miguel Fernández, auxiliar del bus Ruta 78 que llegó muy pronto al lugar del accidente, que dijo que el bus comenzó a zigzaguear, lo cual empero, no va en línea con las evidencias de ronco consignadas en el croquis del informe SIAT. Ambas causas son factibles de haber ocasionado el accidente y su génesis es atribuible únicamente a una falla del bus, producto de una deficiente atención del mismo.

El informe pericial de la Universidad Técnica Federico Santa María plantea como hipótesis que las acciones que obligaron al bus a desviar su rumbo en forma sorpresiva, apuntan a condiciones inseguras y fallas presentes en el bus, tanto al inicio del viaje, ruta y trayecto y proximidad al lugar del accidente, lo cual se ha corroborado tanto en la inspección de los elementos de rodado y frenos del bus, además de las declaraciones de los testigos del accidente. La conclusión preliminar planteó que el chofer ante una situación altamente irregular del funcionamiento del bus, el cual está relacionado con el sistema de dirección y los frenos, debió actuar de forma imprevista para mantener su trayectoria en la ruta, pero el bus no respondió ante dicha acción final. Al analizar las piezas del bus determina que el accidente fue provocado por quiebre por fatiga de material en el vástago de rótula de dirección derecha.

El 22 de noviembre de 2013, el Ministerio Público formalizó investigación contra 8 funcionarios de Tur Bus como autores de cuasidelito de homicidio con resultados múltiples y cuasidelito de lesiones con



«RIT»

Foja: 1

resultados múltiples, en las personas de las víctimas del siniestro causado por el bus perteneciente a la empresa demandada. También se decretó arraigo nacional.

Expone en los fundamentos de derecho la obligación de seguridad en el transporte de pasajeros, aunque invoca el estatuto de responsabilidad extracontractual de los artículos 2314 y siguientes del Código Civil. Señala que el deber de vigilancia de Tur Bus era absoluto y cita el artículo 2320 inciso 5° en cuanto los empresarios son responsables de los delitos y cuasidelitos de acción o de omisión cometidos por sus dependientes, mientras están bajo su cuidado. El fundamento de esta responsabilidad es la culpa del empresario, por su falta de vigilancia en que se presume ha incurrido. Si el empresario demandado estaba obligado a velar porque sus dependientes no causen daños y a tomar las medidas necesarias al efecto y el accidente aconteció, fue porque esa vigilancia no se ejerció. Los empresarios responden por el hecho de sus subalternos. Lo anterior, unido a la presunción general de responsabilidad que consagra el artículo 2329 del Código Civil para el caso de “actividades peligrosas”, en el uso de cosas, como los buses y el demandado debe señalar cuál fue la causa por la que el bus perdió el control, causando la muerte de una gran cantidad de pasajeros.

También le imputa no solo responsabilidad por el hecho de sus dependientes, sino por sus hechos propios, por el sistema negligente de trabajo en relación al mantenimiento mecánico de las máquinas que utilizaba, con el único objeto de abaratar costos, obligando a choferes a poner en circulación buses en evidente mal estado mecánico, aun cuando éste fuera informado, para ganar más dinero.

Se trató de un riesgo creado por la demandada, por lo que al producir daños a terceros está obligado a reparar.

Por otra parte invoca las normas de la Ley de Tránsito, artículo 108, 144, 165, 169, 61, 62 y 69; y del Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público (Decreto 212, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones) artículos 29 y 33.-



«RIT»

Foja: 1

En cuanto a los daños que se solicita indemnizar el **lucro cesante** y el **daño moral**:

Víctima	consecuencia	edad	Lucro Cesante	Daño Moral	Observaciones
Enrique Magnetti	fallecido	57	\$2.500.000.- renta mens. x 17 años \$510.000.000	Cónyuge 350M Hijo 350M Hijo 350M \$1.050.000.000	Comerciante
Georges Sauré	fallecido	49	\$2.000.000 renta x 25 años \$600.000.000	Cónyuge 350M Hija 350M Hija 350M \$1.050.000.000	Empleado SAAM
Bárbara Palma	fallecida	31	\$900.000 renta x 48 años \$518.400.000	Padre 250M Madre 250M Hermano 150M Hermana 150M \$800.000.000	Ingéniera comercial
Ana Mejías	fallecida	46	\$1.300.000 renta x 33 años \$514.800.000	Hija 350M padre 250M madre 250M hermano 150M hermano 150M hermano 150M \$1.300.000.000	Secretaria
Alfonso Vera	fallecido	49	\$1.100.000 renta x 25 años \$330.000.000	7 hermanos x 150M \$1.050.000.000	Empleado ORPRO
Rubén Leiva	fallecido	43	\$2.000.000 renta x 31 años \$744.000.000	Cónyuge 350M 4 hijos x 350M madre 250M \$2.000.000.000	Empleado
Dagoberto	fallecido	49	\$500.000 renta x	Cónyuge 350M	



«RIT»

Foja: 1

Millar			25 años \$150.000.000	4 hijos x 350M 2 Hermanos x 150M \$2.050.000.000	chofer
Carolina Parra	fallecida	23	\$800.000 renta x 56 años \$537.600.000	padre 250M madre 250M Hija 350M Hermana 150M \$1.000.000.000	Egresada pedag. y lic. inglés
James Ortiz	fallecido	41	\$2.000.000 renta x 33 años \$792.000.000	Cónyuge 350M 2 Hijos x 350M 7 hermanos x 150M \$2.100.000.000	Empl eado La nChile
Juan Kulm	fallecido	53	\$2.000.000 renta x 21 años \$504.000.000	Cónyuge 350M 2 Hijos x 350M \$1.050.000.000	transpor tista
Carolina Vera	fallecida	48	\$500.000 renta x 31 años \$186.000.000	Cónyuge 350M 3 Hijos x 350M \$1.400.000.000	Em pleada CO RESA
Rafael Gatica	lesionado	60	\$600.000 renta x 14 años \$100.800.000	\$400.000.000	Ayud ante elé ctrico
José Venegas	lesionado	43	\$1.000.000 renta x 31 años \$372.000.000	\$400.000.000	Inge niero infor mática
Juan Ugarte	Lesionado	41	\$1.200.000 renta x 33 años \$475.200.000	\$400.000.000	Inge niero infor mática



«RIT»

Foja: 1

Pide en total \$6.334.800.000.- por lucro cesante y \$16.050.000.000.- por daño moral, lo que hace un total de **\$22.384.800.000.-** reajustes, intereses y costas; o lo que el tribunal determine.

En subsidio, demanda por **responsabilidad contractual**, reproduce los hechos y señala que al momento en que ocurrieron los hechos, se encontraba vigente un Contrato de Transporte de pasajeros, por el cual Tur Bus Ltda., asumió la obligación de transportar sanos y salvos a los pasajeros al lugar de destino, sin que ellos sufrieran ningún tipo de daño o perjuicio, todo previo pago de una tarifa fijada por la demandada.

Es del caso que la demandada incurrió en un incumplimiento y/o cumplimiento imperfecto del contrato de transporte, de lo cual surge el deber de reparar los daños causados.

El mencionado contrato se celebró en virtud de lo establecido en el artículo 1545 del Código Civil y en éste el demandado que tiene a cargo a sus dependientes y el vehículo en que se efectuaría el transporte, se obligó, entre otras prestaciones, a trasladar a los pasajeros desde el lugar donde abordaron el bus, hasta el lugar de destino, esto en forma segura y sin causar daño o perjuicios a sus cliente o pasajeros. Cita además del artículo 1546, 1560 del Código Civil.

Hace presente que se está en presencia de una obligación de transporte que conlleva obligaciones accesorias de seguridad y que son de resultado. No da lo mismo identificar cualquier obligación incumplida. En este caso no se tomaron todas las precauciones adecuadas en el mantenimiento de la máquina que ocasionó el accidente. La obligación de trasladar al usuario del servicio al lugar de destino pactado por las partes, es de resultado.

Los pasajeros compraron su boleto y subieron a la máquina.

A fojas 303, consta notificación.

A fojas 331, la sociedad demandada contestó el libelo interpuesto en su contra por responsabilidad extracontractual, solicitado su rechazo, con



«RIT»

Foja: 1

costas. Indica como cuestión previa, que la exposición de los hechos es errada. Tur Bus es una empresa líder y de primer nivel de servicio de transporte de pasajeros y carga, la que ha procurado mantener los más altos estándares tanto en su proceso de mantención de autobuses, como en sus servicios a pasajeros, siendo un referente tanto nacional e internacional. Tur Bus cumple con su obligación legal de revisión técnica semestral, contando con un programa de mantenimiento general preventivo de la flota de autobuses, consistente en revisiones periódicas, mediante ingreso de los autobuses a taller mecánico para chequeo general, así como para reparaciones de eventuales desperfectos, por lo que jamás el autobús sale a prestar servicios sin estar en condiciones de hacerlo. Por otro lado, el personal de Tur Bus es contratado mediante un proceso de selección riguroso, en el cual se analizan los antecedentes técnicos y laborales de los postulantes, siendo sometidos, posteriormente a un proceso de inducción. Cuenta con un plan de selección de choferes que se divide en seis etapas, que en total tiene una duración de aproximadamente 2 meses. Por lo anterior, es enfática en afirmar que el chofer que conducía el autobús accidentado, cuenta con la capacitación adecuada para ejercer la labor que se les encomienda. Finalmente, respecto al bus accidentado, fue sometido a las revisiones conforme al plan de mantenimiento los días 3, 5, 11, 15, 17, 18 y 19 de noviembre de 2010.

No efectivo que el autobús accidentado, placa XL-1741, se encontrara en mal estado el día del accidente, tenía sus mantenciones al día y no registraba novedades en la última orden de trabajo realizada el 19 de noviembre de 2010, entre las 13.58 y 23 horas. Tampoco es efectivo que el referido vehículo, durante el período comprendido entre enero de 2008 y noviembre del mismo año, presentara fallas reiteradas en el sistema de dirección, ni vibraciones perceptibles. Los ingresos del autobús a taller no son un indicio de mal estado o deficiencias mecánicas, sino que se enmarcan en la política de mantención y prevención de la empresa, lo que denota el actuar diligente de la empresa de transporte, quien ocupó todos los medios posibles para conservar el autobús y detectar y evaluar posibles problemas o riesgos. Las órdenes de trabajo emitidas durante el último mes acreditan que el autobús no presentaba vibraciones ni problemas en su tren delantero y se



«RIT»

Foja: 1

encontraban en buen funcionamiento los neumáticos y los frenos, como se desprende del hecho que haber aprobado sin inconvenientes su última revisión técnica, realizada el 26 de agosto de 2010. En relación a lo anterior, cita los artículos 8 y 9 del Decreto Supremo 156 del año 1990 del Ministerio de Transporte, que reglamenta las revisiones técnicas y autorización y funcionamiento de las plantas revisoras, indicando a su vez que, el Manual de Procedimientos e interpretación de resultado del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, respecto de las Revisiones Técnicas tipo A1 (buses), dispone que “la revisión técnica tiene por objeto verificar si los vehículos reúnen las condiciones técnicas necesarias para garantizar la seguridad de circulación”, entre otros aspectos. Transcribe la demandada, Hoja II.2.3 de la Estación N°2 del Manual de Procedimiento, respecto de la Inspección visual- Zona exterior del Vehículo. En nuestro país existe una estricta normativa en lo que concierne a revisiones técnicas de los buses, por lo que no existe posibilidad alguna de que el bus accidentado haya tenido desperfecto en sus neumáticos. Y no es efectivo que el chofer del autobús haya perdido el control del mismo por un problema o defecto mecánico, conclusión errónea de la demandada, a partir de las marcas de frenado en el pavimento.

Agrega que no se hará cargo de los “testimonios” de terceros a los cuales hace referencia la parte demandante, ya que estos deben prestarse en el proceso, ni de los “informes técnicos” que no se acompañan.

Al momento del accidente, el bus se encontraba en condiciones mecánicas aptas para operar, con su revisión técnica legal aprobada recientemente, con todas sus mantenciones al día, proveyendo Tur Bus, hasta la fecha del accidente, de todas las atenciones mecánicas que la ley y la costumbre establecen, y nunca, la demandada generó, ni por acción ni por omisión situación de peligro o riesgo alguno. Consecuentemente, no es efectivo que la causa del accidente se haya debido a faltas de mantención del autobús o a hechos de sus dependientes.

El 23 de noviembre de 2010, el autobús de la Empresa de Transportes Rurales Limitada, placa patente XL-1741, marca Mercedes Benz, color verde, año 2004, conducido por don José Luis Abarca Saavedra (Q.E.P.D.),



«RIT»

Foja: 1

quien iniciaba su primer viaje después de su período de descanso reglamentario, comenzó su trayecto desde la comuna de San Antonio a la ciudad, por la calzada sur oriente del tramo Ruta 78 perteneciente a la Autopista del Sol, concesionada por la Sociedad Concesionaria Autopista del Sol S.A., a una velocidad instantánea de 97 Km/h –velocidad permitida en ruta a la fecha-, conforme los registros del Sistema GPS. En este escenario, y siendo aproximadamente las 07:30 horas, a la altura del kilómetro 45, el autobús traspasó, por causas que aún se desconocen, el eje central de la calzada chocando con las barreras de contención, las cuales no fueron capaces de sostener y retener al autobús,⁸⁹ producto de las deficiencias de diseño que existen en casi toda la Ruta 78-, chocando así con los árboles existentes en el área, llegando hasta la pista del sentido contrario y colisionando con el tracto camión placa patente EY-8854 que traccionaba el semirremolque placa patente JE-9960, conducido por don Juan Hernán Ortega Vilches (Q.E.P.D). Producto del accidente relatado, fallecieron 20 personas y resultaron con diferentes lesiones otras 15. De haber existido en la autopista barreras de contención que cumplieran la normativa vigente, el autobús habría sido contenido por dichas barreras metálicas, devolviéndolo a su curso y de esta forma, nunca habría traspasado el eje de la calzada, como sucedió.

Tur Bus ha cumplido con el estándar del debido cuidado exigido y con las leyes vigentes, se encontraba con su revisión técnica legal y todas sus mantenciones, el que no se encontraba con ningún desperfecto, al día al momento de iniciarse el viaje que culminó con el accidente. En efecto, conforme al informe de la SIAT de Carabineros (Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito), el bus no presentó problemas mecánicos.

Dio cumplimiento a las leyes laborales, sanitarias y ambientales, reglamentos de las mismas y reglamento de transporte de pasajeros y no incurrió en infracción alguna que haya tenido conexión con el accidente ocurrido. En la demanda se expresa que habría infringido normas laborales de orden público, sin indicar de cómo se habrían vulnerado. No es efectivo que Tur Bus haya incumplido el deber de proteger la vida e integridad de los pasajeros, y que no tomara las medidas necesarias para proteger eficazmente



«RIT»

Foja: 1

la vida y salud de sus trabajadores. Ha cumplido siempre en forma oportuna el Reglamento sobre Condiciones Sanitarias y Ambientales Básicas en los lugares de Trabajo, habiendo eliminado los factores de peligro que pudieran existir. En cuanto a la infracción al Reglamento de Prevención de Riesgos, para lo cual se basa solamente en la cita de artículos del referido reglamento, la actora no señala cómo y cuándo se habría infringido, expresando la demandada que ésta ha actuado diligentemente previendo riesgos y sometiendo a sus autobuses a frecuentes controles en taller. Finalmente y respecto a la vulneración de las normas del Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros, fundada en no haber estado el autobús siniestrado provisto de los sistemas y accesorios que establece la ley en perfecto estado de funcionamiento, indica que no es efectivo, ya que el autobús contaba, al momento del accidente, con todos sus sistemas y accesorios en funcionamiento.

Respecto del conductor del autobús, Sr. José Luis Abarca Saavedra (Q.E.P.D.), al momento de iniciarse el trayecto se encontraba en perfectas condiciones físicas e ingresado a trabajar luego de su período de descanso en tierra. El chofer manejaba con sus descansos al día, cumpliendo plenamente con la normativa laboral.

Añade que inmediatamente de tomar conocimiento de lo ocurrido y aún sin tener claridad respecto de las causas del accidente, dispuso un programa de socorro, asistencia y reparación, apersonándose personal de la demandada a eso de las 8:30 de la mañana (una hora después del hecho), coordinando las labores de rescate, hospitalización, y traslado de lesionados y restos mortales. Ese mismo día, la empresa coordinó y solventó toda la atención de urgencia que requerían los lesionados, asumiendo todos los gastos funerarios de las víctimas fatales, así como también los gastos de traslado, alojamiento y alimentación de los familiares que acompañaban a los lesionados en sus tratamientos de cuidado y rehabilitación. Puso a disposición de los lesionados y familiares, tratamiento psicológico dirigido por profesionales contratados especialmente para estos efectos. Y brindó asesoría gratuita a todas las víctimas del accidente o sus herederos a fin que pudiesen hacer



«RIT»

Foja: 1

efectivo el seguro obligatorio de accidentes personales y reembolsó el valor del equipaje perdido.

Aun estando en la convicción de la absoluta ausencia de cualquier responsabilidad jurídica a su respecto, Tur Bus, puso en marcha un programa de reparación monetaria a los lesionados o herederos de las víctimas. Ha estado siempre consciente de que las consecuencias de este suceso han tenido un duro impacto en los lesionados y en los familiares de los fallecidos y por ello ha decidido ofrecer voluntariamente un resarcimiento patrimonial, lo que ha llevado a que hoy, gran parte de los lesionados y los herederos de los difuntos, han aceptado esta reparación siendo resarcidos de todo daño.

Ni Tur Bus ni sus dependientes han incurrido en acto ni omisión culpable y por tanto no han incurrido en delito ni cuasidelito civil alguno, ya que según lo relatado, ésta cumplió cabalmente con el estándar del debido cuidado exigido por la ley y la costumbre a su actividad comercial de transporte de pasajeros y no incurrió por sí ni por sus dependientes, en acto u omisión alguna que configure ilícito civil y por tanto, carece de responsabilidad civil por el accidente ocurrido. Para que se produjera el efecto del daño, fue esencial y determinante el hecho de que las barreras de contención no cumplieron con su función de contener a los vehículos que transitan por dicha ruta. Dicha situación rompe el nexo entre la posible conducta de Tur Bus y sus dependientes y el accidente provocado.

Respecto al daño moral, es improcedente “per se”, ya que debe ser determinado por el juez en base a pruebas que rindan los demandantes respecto del dolor efectivo que les ha generado la pérdida de que se trate, teniendo siempre presente que la indemnización en general y específicamente respecto del daño moral, no puede ser constitutiva de pena y además, la indemnización jamás puede constituir una fuente de enriquecimiento para la víctima del daño, así lo imponen, por los demás, la buena fe, la equidad y la justicia. Tanto la doctrina como la jurisprudencia están contestes en que uno de los pilares sobre los cuales debe determinarse el monto de la indemnización por el rubro que analizamos, está dado por la situación de la víctima del daño. Así, respecto de los familiares de las



«RIT»

Foja: 1

personas fallecidas, resulta a todas luces injustificable la pretensión de los demandantes, quienes reclaman cuantiosos montos para cada uno de ellos. Lo mismo se puede decir respecto de lo demandado por los lesionados, quienes exigen que se les indemnice grandes sumas de dinero. En este sentido, los montos pretendidos por los actores escapan, a toda racionalidad.

Accionan demandantes por la muerte de su respectivo hermano o padres, sin embargo, niega la existencia de tal daño moral y la procedencia de su indemnización, puesto que carecen de **legitimidad activa**. Dichos hermanos o padres de las víctimas carecen de derechos hereditarios y de la titularidad para demandar perjuicios, conforme el orden sucesorio establecido en las normas del artículo 988 y siguientes del Código Civil, el que se encuentra estrechamente relacionado con el artículo 108 del Código Procesal Penal, la que establece un orden de prelación para la intervención en el proceso penal, cuando el delito resultara con la muerte del ofendido, por lo que los hermanos que comparecen demandando, quedan expresamente excluidos para solicitar el pago de indemnizaciones. Si bien es cierto que el hecho de la muerte puede provocar sufrimiento cierto y profundo en familiares y amigos, también es cierto que no todo dolor puede ser indemnizable, por lo que es el propio derecho el que establece los límites a la titularidad de dicha acción. En este contexto, la ley ha excluido la remota titularidad que les hubiere correspondido a los hermanos de las víctimas ya señaladas, toda vez que los titulares de grado más próximo excluyen a los más remotos. En definitiva, señala que existiendo cónyuge e hijos de las víctimas fallecidas, el cónyuge e hijos extinguen todo grado posterior al de ellos, como es, el grado que posiblemente hubiera podido invocar los hermanos, padre o madre, careciendo así éstos últimos de cualquier titularidad para demandar indemnización de perjuicios, cuestión que ocurre con los demandantes antes individualizados, de la siguiente forma: **i)** Respecto de los demandantes Juan Carlos Mejías González, José Marcelo Mejías González, Jaime Antonio Mejías González, (hermanos de la víctima doña Ana Cecilia Mejías González), los excluye la hija de la víctima Valentina Paz Velázquez Mejías, quien es demandante en este juicio; **ii)** Respecto de los demandantes Miriam Arlette Millar González y Alex Ariel Millar González (hermanos de la víctima don Dagoberto Millar



«RIT»

Foja: 1

González), los excluye la cónyuge de la víctima doña Sandra Salomé Jara González y los hijos de la víctima: Javier, Sandra, Nicole y Loreto Millar Jara, quienes son demandantes en este juicio; **iii)** Respecto de los demandantes Vilma Catherine Parra Vera (hermana de la víctima doña Carolina Alejandra Parra Vera), la excluye la hija de la víctima Luciana Catalina Estay Parra, quien es demandante en este juicio; **iv)** Respecto de los demandantes Mario Alejandro Araya Cordero, Jessica Alejandra Ortiz Cordero, Ingrid Jacqueline Ortiz Cordero, Ángel Cristian Ortiz Cordero, Robinson Rodrigo Ortiz Cordero, Ghislaine Margriet Ortiz Cordero y Valentín Bengamin Ortiz Cordero, (todos hermanos de la víctima don James Eldrin Ortiz Cordero), los excluye la cónyuge de la víctima, doña Vania Andrea Figueroa García y los hijos de la víctima Monserrat y Esteban Ortiz Figueroa, todos demandantes en este juicio; **v)** Respecto de los demandantes José Domingo Mejías Tapia y Rosario del Carmen González Jelvez, (ambos padre y madre respectivamente de la víctima doña Ana Cecilia Mejías González), los excluye la hija de la víctima Valentina Paz Velázquez Mejías, también demandante en este juicio; **vi)** Respecto de la demandante Nora de la Mercedes González Berueta (madre de la víctima don Rubén Marco Leiva González), la excluye la cónyuge de la víctima doña Claudia Elcira Marchant Guzmán y la excluye también los hijos de la víctima, Claudia Constanza, Juan Pablo y Tomás Leiva Marchant también demandantes en este juicio; y **vii)** Respecto de los demandantes Jorge Arturo Parra Llanca y Vilma Graciela Vera Torres, (padre y madre respectivamente de la víctima doña Alejandra Parra Vera), los excluye la hija de la víctima Luciana Estay Parra, también demandante en este juicio.

También es improcedente la reparación del daño moral demandado por la cónyuge doña Olga Margarita Urra Catalán e hijos, don Rafael Antonio Gatica Urra y doña Claudia Marcela Gatica Urra e Ivonne Alejandra Gatica Urra, de don Rafael Segundo Gatica Toledo, sobreviviente del accidente, ya que los primeros, carecen de legitimidad activa, esto es, de titularidad para demandar acción de indemnización de perjuicios, por cuanto la acción ha sido deducida por la propia víctima sobreviviente que es don Rafael Segundo Gatica Toledo.-



«RIT»

Foja: 1

Respecto a la procedencia del lucro cesante, entendida como los ingresos netos esperados por el periodo de tiempo que podía esperarse que sobreviviera la víctima, estos son improcedentes, ya que los demandantes que solicitan el pago de perjuicios ocasionados por lucro cesante, no han vivido a expensas de las víctimas del accidente. En virtud de lo expuesto en la demanda, no se puede determinar que las víctimas del accidente fuesen proveedores de sustento para los demandantes, ni menos la única fuente de ingreso, no pudiendo determinarse tampoco, la existencia de seguros, pensiones u otras fuentes de ingreso que mantienen las familias demandantes.

Respecto de los demandantes don Rafael Segundo Gatica Toledo, don José Miguel Venegas Gómez, y don Juan Francisco Ugarte Farías, quienes expresan que habrían sufrido lesiones que no les permitirían continuar ejerciendo sus actividades laborales exactamente de la misma forma en que lo realizaban con anterioridad a la ocurrencia del lamentable accidente, expresa que si acaso la magnitud de las lesiones diera origen a lucro cesante, éste no debe ser indemnizados por Tur Bus, ya que el daño sufrido por los demandantes no fue causado por acción u omisión imputable a ésta. Junto a lo anterior, respecto del cálculo del lucro cesante los tribunales se niegan a conceder esta indemnización por el mero cálculo de la diferencia entre la remuneración percibida por el accidentado antes del hecho y el monto de la pensión o nuevo sueldo que se le asigna después, multiplicado por el número de años que le resta para alcanzar la edad necesaria para jubilar, lo anterior por las contingencias que puedan existir en el futuro, como que la relación de dependencia que tenía el afectado al momento del accidente, se perdure en las mismas condiciones. Por lo anterior, indica que el lucro cesante debe ser debidamente probado y su cálculo no puede ser sometido a simples fórmulas matemáticas. A mayor abundamiento, agrega que los demandantes deberán probar en esta materia, la inexistencia de pensiones, seguros u otras fuentes de ingreso que suplan las remuneraciones obtenidas con anterioridad al accidente.



«RIT»

Foja: 1

Opone la **excepción de falta de legitimidad pasiva** por no aplicarse el artículo 2320 del Código Civil, ya que para que se configure la responsabilidad por el hecho de otro, doctrinariamente se ha exigido que concurren 4 requisitos, a saber: a) vínculo entre el hechor y responsable; b) que el hechor y responsable tengan capacidad extracontractual; c) que el hechor haya cometido un hecho ilícito, concurriendo los requisitos propios de éste, y; d) que el tercero responsable no haya adoptado todas las medidas y providencias que le impone el deber de cuidado y vigilancia. En este contexto, indica que no se configuran los requisitos c) y d), toda vez que los empleados de Tur Bus no han cometido delito ni cuasidelito civil alguno, y por otro, la demandada adoptó todas las medidas y providencias que le impone el deber de cuidado y vigilancia. Tur Bus siempre ha adoptado todas las precauciones que un transportista diligente debe cumplir. No obstante, a pesar de haber obrado conforme a la diligencia que le exige la ley, no le fue posible evitar el accidente. Al chofer del bus le fue asignada una responsabilidad para la que estaba totalmente preparado y respecto de la cual fue sometido a constante vigilancia en el desarrollo de sus funciones. En otras palabras, a pesar de haberse empleado el cuidado debido no se pudo impedir el accidente, esto es, aún con la diligencia utilizada, el daño que equivocadamente se imputa a la demandada, se produjo.

En otro orden de ideas y respecto al accidente, no se encuentra establecida la responsabilidad criminal ni infraccional del conductor del bus, por lo cual el propietario del bus, no responde solidariamente y, por tanto, **no es legitimado pasivo** de la acción deducida, según lo dispuesto en el artículo 174 de la Ley de Tránsito, por lo que opone la excepción de falta de legitimidad pasiva, en su calidad de dueño del bus. Indica que así se ha fallado en sentencia de la Excma. Corte Suprema y por la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Valdivia, cuestión que ha sido ratificada por la doctrina nacional, en especial por el profesor Enrique Barros, que indica que atendida la naturaleza de la responsabilidad en materia de accidente de tránsito y que la legislación ha establecido no solo la responsabilidad lógica del conductor del vehículo, sino que también la responsabilidad del dueño del vehículo, a menos que éste acredite que el vehículo fue usado contra su voluntad, en calidad de garante, donde es necesaria, atendida la naturaleza



«RIT»

Foja: 1

solidaria de la responsabilidad del dueño del vehículo, que concurra la culpa del conductor del vehículo, cuestión que no ocurrió en el caso de autos, por lo que malamente se puede intentar establecer la responsabilidad solidaria de la demandada en su calidad de propietaria del bus.

En el caso que no se considere por este tribunal las excepciones y alegaciones expuestas, convencionalmente los herederos de la mayoría de las víctimas de este accidente, han avaluado sus perjuicios en cifras promedio de \$40.000.000.- teniendo para ello en especial consideración que la indemnización de los perjuicios experimentados por las demandantes no pueden ser más cuantiosos que el ya pagado a otras familias por el mismo concepto. Es así como las demandantes deberán probar en la etapa procesal pertinente, que la magnitud del daño sufrido justifique a demandar las elevadas y desproporcionadas sumas de dinero y que por lo demás estas no representen una fuente de enriquecimiento.

En cuanto a la acción subsidiaria, se contesta solicitando su rechazo. Dentro del marco de la responsabilidad, ésta emana del contrato de transporte celebrado entre las personas transportadas y la sociedad demandada. Y solo los contratantes transportados tienen legitimidad activa para demandar el daño, no pudiendo considerarse “parte” de dicho contrato a quienes comparecen como demandantes “por sí” en estos autos, sin ser parte del contrato y sin invocar representación legal o convencional de los contratantes transportados, quienes son víctimas materiales del accidente. Así carecen de legitimidad activa: María Mónica Oyarce Zamora; Giorgio Alessandro Magnetti Oyarce; Enrico Giovanni Magnetti Oyarce; María Cristina Jara Girard; Bárbara Michelle Sauré Jara; Katherine Nicole Sauré Jara; Francisco del Tránsito Palma Turela; Marisol de Las Mercedes Ayala Olivares; Américo Edwards Palma Ayala; Francisca Camila Palma Ayala; Valentina Paz Velázquez Mejías; José Domingo Mejías Tapia; Rosario del Carmen González Jelvez; Juan Carlos Mejías González; José Marcelo Mejías González; Jaime Antonio Mejías González; Rafael Leopoldo Vera Flores; María Isabel Vera Flores; Andrés Omar Vera Flores; María Elena Vera Flores; Alberto Reginaldo Vera Flores; Jaime Nelson Vera Flores; Alonso Alex Vera Flores; Claudia Elcira



«RIT»

Foja: 1

Marchant Guzmán; Nora de Las Mercedes González; Claudia Constanza Leiva Marchant; Juan Pablo Leiva Marchant; Tomás Javier Leiva Marchant; Marcos Andrés Leiva Hermosilla; Sandra Salomé Millar González; Javier Antonio Millar González; Sandra Elizabeth Millar González; Nicole Andrea Millar González; Loreto Francisca Millar González; Miryam Arlette Millar González; Alex Ariel Millar González; Luciana Catalina Estay Parra; Jorge Arturo Parra Illanca; Vilma Graciela Vera Torres; Vilma Catherine Parra Vera; Vannia Andrea Figueroa García; Esteban Matías Ortiz Figueroa; Montserrat Ortiz Figueroa; Mario Alejandro Araya Cordero; Jessica Alejandra Araya Cordero; Ingrid Jacqueline Araya Cordero; Ángel Cristian Araya Cordero; Robinson Rodrigo Araya Cordero; Ghislaine Margriet Araya Cordero; Valentín Bengamin Ortiz Cordero; Nancy Patricia Meza Vilchez; Karen Nicole Kulm Meza; Juan Ignacio Kulm Meza; Emilio Soto Figueroa; Emilio Nicolás Soto Figueroa; Magdalena de las Nieves Soto Vera; Vicky Victoria Soto Vera; Olga Margarita Urra Catalán; Rafael Antonio Gatica Urra; Claudia Marcela Gatica Urra; Ivonne Alejandra Gatica Urra. Todos estos demandantes son familiares en grado más próximo o lejano de las víctimas del accidente y no son parte del contrato de transporte ni herederos universales de los transportados y, por tanto, carecen de legitimidad activa para deducir la acción contractual. La acción deducida es indivisible y no es legítimo que un heredero la interponga “por sí”, con prescindencia de los demás o por separado, pues en tal caso hay falta de legitimación activa.

La acción que emana del contrato en rigor corresponde a los herederos, en beneficio de la masa hereditaria, de modo que estando ejercida la acción a título personal, como ocurre en los presentes autos, para beneficio exclusivo de los demandantes, necesariamente ha de acogerse la presente excepción, toda vez que los únicos que han podido ejercerla son los herederos para beneficio de la masa hereditaria. Agrega que los actores no han logrado acreditar que quienes comparecen demandando sean todos herederos, por lo que no se puede determinar de la lectura de la demanda, que quienes comparecen demandando, lo hagan por la totalidad del derecho que tenía el demandante para ejercer la presente acción.



«RIT»

Foja: 1

Por otro lado y respecto de los demandantes: Rafael Segundo Gatica Toledo; José Miguel Vargas Gómez y Juan Francisco Ugarte Farías, los que se encuentran legitimados activamente para demandar por ser parte de los contratos de transporte, opone la excepción de prescripción. Funda la referida defensa en que se trata de un contrato de transporte terrestre, regulado en los artículos 166 y siguientes del Código de Comercio. En el caso de autos, la responsabilidad contractual de Tur Bus (el porteador) está extinguida por expresa disposición del artículo 214 del Código de Comercio, el que en su N°4 contempla la causal de extinción por prescripción, por lo que la responsabilidad del porteador por pérdidas, desfalcos y averías, se extingue transcurrido el plazo de 6 meses desde que ocurren los hechos que provocaron las pérdidas y daños. Así la acción contractual que intentan ejercer los demandantes, como continuadores legales de los fallecidos o a título propio, se encuentra prescrita, habiendo transcurrido más de 4 años desde el lamentable accidente, debiéndose rechazar la acción deducida.

En otro orden de cosas, el bus N°1399 de propiedad se encontraba en perfecto estado mecánico, al día las revisiones técnicas exigidas por la ley, como también las revisiones voluntarias realizadas a toda su flota, con los más altos estándares de calidad existente hoy en día. Reitera que no es efectivo que defectos en el bus hubiesen provocado el accidente. Y el conductor al momento de iniciarse el trayecto se encontraba en perfectas condiciones físicas e ingresado a trabajar luego de su período de descanso en tierra. Manejaba con sus descansos al día, cumpliendo plenamente con la normativa laboral y por un hecho que hasta el día de hoy se desconoce, traspasó el eje de la calzada chocando con las barreras de contención que se encontraban en el bandejón central de la Ruta 78. Resultaba absolutamente imprevisible que dichas barreras de contención no cumplieran con el objetivo para lo cual se exigen, que es contener y resistir el impacto de vehículos redireccionándolos en su movimiento. Las barreras de contención que se encuentran en la Ruta 78 de la Autopista del Sol, presentan serios problemas de diseño y construcción, que terminaron por ocasionar que el bus de la demandada fuera capaz de traspasar el eje de la calzada e impactar al vehículo que



«RIT»

Foja: 1

circulaba por la pista contraria de la Autopista. Por lo anterior, bajo ningún supuesto la demandada es la causante de incumplimiento contractual ni de tan lamentable accidente, como tampoco es causante ni responsable de la severidad de las consecuencias del accidente.

El daño moral reclamado por 61 familiares de las víctimas del accidente no es consecuencia del contrato ni del incumplimiento del mismo. Tales demandantes, no son víctimas materiales del accidente, no están demandando el daño sufrido como propia víctima material del accidente, están demandando un daño moral exógeno e impropio, experimentado, por su vinculación familiar con la víctima directa del accidente, lo que no es procedente en el ámbito de la responsabilidad contractual, ya que ellos no formaron parte del contrato que da origen a la demanda de autos. Por otro lado, la acción de daño moral que pudiesen haber experimentado las víctimas, *no es transferible ni transferible, esto por que quien fallece no puede adquirir un crédito indemnizatorio por el propio hecho de su muerte (sic)* En dicho sentido ha fallado la Excma. Corte Suprema, indicando además, el profesor Ramón Domínguez Águila que los obstáculos para considerar la transmisibilidad de este tipo de daño descansan en “el fundamento personalísimo del daño a reparar y la finalidad perseguida con la indemnización que no se avienen con un ejercicio de la acción por quienes no han sufrido daño”. Concluye en este punto, expresando que los perjuicios reclamados por la actora en esta demanda subsidiaria son inexistentes, toda vez que nadie puede reclamar perjuicios producto de una relación contractual de la cual no fue parte, y en caso de que se reclamen dichos daños en razón de ser herederos de quien efectivamente los sufrió, queda claro que tanto la doctrina como jurisprudencia niegan expresamente la transmisibilidad del daño moral.

Señala que ahora bien, debemos tener en consideración que tradicionalmente, se sostiene que para que haya responsabilidad contractual deben cumplirse de manera copulativa cuatro condiciones: i) Relación Contractual. Indica que en el caso de autos, solo existe la relación contractual con 3 demandantes, faltando este requisito respecto de los otros 61 demandantes; ii) Capacidad del autor, imputabilidad e



«RIT»

Foja: 1

incumplimiento contractual culpable. Señala que no existe incumplimiento contractual culpable de Tur Bus. iii) Daño del contratante. Expresa que en lo que concierne a los demandantes que no son víctimas materiales del accidente, esto es, los 61 que demandan siendo sólo familiares más o menos próximos de alguna víctima, no existe daño. Agrega que en estos autos no se configura el daño moral alegado, como tampoco el lucro cesante, ya que estos daños son propios, es decir, pueden ser alegados única y exclusivamente por el contratante que los sufre y no por un tercero extraño al contrato. En este sentido, no son indemnizables en sede contractual los perjuicios alegados por los siguientes demandantes: María Mónica Oyarce Zamora; Giorgio Alessandro Magnetti Oyarce; Enrico Giovanni Magnetti Oyarce; María Cristina Jara Girard; Bárbara Michelle Sauré Jara; Katherine Nicole Sauré Jara; Francisco del Tránsito Palma Turela; Marisol de Las Mercedes Ayala Olivares; Américo Edwards Palma Ayala; Francisca Camila Palma Ayala; Valentina Paz Velázquez Mejías; José Domingo Mejías Tapia; Rosario del Carmen González Jelvez; Juan Carlos Mejías González; José Marcelo Mejías González; Jaime Antonio Mejías González; Rafael Leopoldo Vera Flores; María Isabel Vera Flores; Andrés Omar Vera Flores; María Elena Vera Flores; Alberto Reginaldo Vera Flores; Jaime Nelson Vera Flores; Alonso Alex Vera Flores; Claudia Elcira Marchant Guzmán; Nora de Las Mercedes González; Claudia Constanza Leiva Marchant; Juan Pablo Leiva Marchant; Tomás Javier Leiva Marchant; Marcos Andrés Leiva Hermosilla; Sandra Salomé Millar González; Javier Antonio Millar González; Sandra Elizabeth Millar González; Nicole Andrea Millar González; Loreto Francisca Millar González; Miryam Arlette Millar González; Alex Ariel Millar González; Luciana Catalina Estay Parra; Jorge Arturo Parra Illanca; Vilma Graciela Vera Torres; Vilma Catherine Parra Vera; Vannia Andrea Figueroa García; Esteban Matías Ortiz Figueroa; Montserrat Ortiz Figueroa; Mario Alejandro Araya Cordero; Jessica Alejandra Araya Cordero; Ingrid Jacqueline Araya Cordero; Ángel Cristian Araya Cordero; Robinson Rodrigo Araya Cordero; Ghislaine Margriet Araya Cordero; Valentín Bengamin Ortiz Cordero; Nancy Patricia Meza Vílchez; Karen Nicole Kulm Meza; Juan Ignacio Kulm



«RIT»

Foja: 1

Meza; Emilio Soto Figueroa; Emilio Nicolás Soto Figueroa; Magdalena de las Nieves Soto Vera; Vicky Victoria Soto Vera; Olga Margarita Urra Catalán; Rafael Antonio Gatica Urra; Claudia Marcela Gatica Urra; Ivonne Alejandra Gatica Urra. Y iv) Relación de causa a efecto entre el incumplimiento y el daño. En cuanto a quienes contrataron con Tur Bus y resultaron lesionados con motivo del accidente y que demandan en autos, esto es, don Rafael Segundo Gatica Toledo, don José Miguel Vargas Gómez y don Juan Francisco Ugarte Farías, ha quedado acreditado que existió una interrupción del nexo causal entre el actuar de Tur Bus y los perjuicios sufridos por quien demanda, lo que constituye la falta evidente de un requisito fundamental para la responsabilidad civil.

Finalmente, manifiesta la demandada que la indemnización de perjuicios busca reparar el daño sufrido, pero en caso alguno puede convertirse en una instancia de lucro para los demandantes. Así, el daño siempre debe ser cierto, cuestión que no configura ni para el caso del daño moral ni el daño emergente.

A fojas 374, se evacuó el trámite de réplica. Del escrito de contestación, se desprende que la demandada reconoce que el autobús traspasó el eje de la calzada, pero sin señalar cuál fue la causa de la pérdida de control de quien conducía en línea recta, a una velocidad permitida, estado de la vía buena y con visibilidad. Es la demandada la que deberá acreditar que el autobús se encontraba en perfecto estado de funcionamiento, reiterando la actora que la falta e inadecuado mantenimiento del bus, el mal estado de éste y de los neumáticos, los que presentaban sus bandas de rodadura desgastadas, en forma irregular y que por ende no cumplían con la normativa vigente, fue lo que provocó una vibración excesiva en el puente delantero, que originó una fractura de la rótula derecha de la dirección, por fatiga del material, provocando la pérdida de la dirección del móvil, el cual, desvió su trayectoria en diagonal hacia la izquierda de la vía.

En cuanto a las mantenciones preventivas al bus, durante el año 2009 se registraron alrededor de 15 ingresos al taller, reportándose en las órdenes de trabajo una vibración del tren delantero, situación que se repitió en el año 2010, siendo la última de ellas el 2 de octubre de dicho año. De las



«RIT»

Foja: 1

Órdenes de Trabajo del bus siniestrado, de los años 2008, 2009 y 2010, se desprende que la empresa Tur Bus no contaba con un programa preventivo de mantenimiento, los cuales más bien dan cuenta de un sistema de mantenimiento correctivo, en el cual era el chofer de cada bus y no un programa estandarizado de mantención, el que determinaba el ingreso del vehículo a taller y las tareas que en él se efectuaban. En la OT 43000294374 de 1 de octubre de 2010, consta que se ingresa a taller el bus, con solicitud de revisión de la dirección, lo cual concuerda con declaración de Marcos González Cifuentes, en cuanto a que el chofer Claudio Valdenegro había llevado a taller la máquina por problemas en su dirección (vibraba en velocidad) como un mes y medio antes del accidente, constando además que en la OT 43000294840 de 4 de octubre de 2010, el autobús fue ingresado para alineación y balanceo, realizándose solo lo segundo. Tampoco hay constancia que se hubiere revisado la hoja de vida del bus (OT), para efectuar un diagnóstico adecuado a la vibración observada, ya que se habría advertido que en las OT del año 2008 hay 7 reportes de vibración en tren delantero en velocidad y el 19 de agosto de ese año, se registra cambio de las barras de dirección y de convergencia (sin cambio terminales) y el 2010 hay 26 registros en OT de vibración de tren delantero y carga a la derecha. En cuanto a la revisión técnica del bus, la cual se encontraba al día, no indica la sociedad demandada, que desde junio de 2005, el autobús fue rechazado en 4 oportunidades, en las cuales, las del 23 de marzo de 2010 y el de 3 de octubre de 2008, se registran faltas en “holguras”, las cuales están especialmente referidas al estado de bandeja, barras, brazos, rótulas y amortiguadores de dirección. En atención al historial de revisiones técnicas, se generan dos dudas, primero, que todas las revisiones se hagan en la misma planta de revisión técnica y segundo ciertas irregularidades respecto a los rechazos del autobús y posteriores aprobaciones, como que no se entiende o no hay registro de que se hayan reparado efectivamente los desperfectos que originaron el rechazo. Si bien el bus contaba con revisión técnica vigente, esto no obsta para que dicho vehículo presentara problemas mecánicos que fueron causa o contribuyeron al grave accidente de autos. Si la causa del accidente no se encuentra determinada, no tiene sentido que el demandado Tur Bus, hubiese llegado a



«RIT»

Foja: 1

acuerdos reparatorios extrajudiciales con otras víctimas. En este caso, le es aplicable la doctrina de *res ipsa loquitur*. Nadie tiene derecho a causar daño a terceros inocentes, existiendo el deber general de no dañar, por lo cual, si se causa daño, existe la obligación de repararlo. El negocio de la demandada, que le ha permitido grandes utilidades, genera una “actividad de riesgo”, en donde si no reparan los daños que causan con su actividad, pretenderían solo beneficiarse de estos riesgos creados, pero no soportarlos. De producirse un daño a raíz de un riesgo latente y no encontrarse un culpable, caben dos soluciones: a) dejar el daño sin reparación o b) no dejar desamparadas a las víctimas del progreso e intentar recomponer su desgracia, con prescindencia de la problemática individualización de una conducta reprochable en la causa del perjuicio. El derecho moderno se ha inclinado por la segunda respuesta. Así las cosas y atendida que la actividad de la demandada genera riesgos, en cuanto a la posible prevención de riesgos, muchas empresas prefieren pagar una indemnización, que luego recuperan de los múltiples seguros involucrados, antes de realizar políticas serias de prevención de accidentes. Respecto de la aplicación del artículo 169 de la Ley de Tránsito, de los antecedentes expresados, queda claro que el accidente del bus se produjo por falta e inadecuada mantención y defectos mecánicos, de lo que es solamente responsable la empresa que se dedica al transporte de pasajeros, por lo que las disposiciones del artículo 169, respecto del propietario del móvil, deben ser interpretadas como un antecedente que funda su obligación legal de reparar los perjuicios causados. Cita sentencia de la I. Corte de Apelaciones de San Miguel, Rol 2250-2013, indicando que la responsabilidad del propietario del bus, derivada de distintas fuentes legales, todas las cuales solo permite concluir que la demandada debe responder y reparar los graves perjuicios sufridos por los actores.

En cuanto a la acción ejercida por los padres y hermanos de los pasajeros fallecidos, éstos detentan una acción de responsabilidad, toda vez que ésta les pertenece a todos los sujetos de derecho que sufren un perjuicio causado por un hecho ilícito, sea víctima directa o por repercusión de cuasidelito civil. Tanto la doctrina como la jurisprudencia han señalado que un hecho ilícito que causa un perjuicio a varias personas diferentes,



«RIT»

Foja: 1

experimentando éstas un perjuicio personal, les pertenece una acción de responsabilidad a cada una de ellas. Para que las personas dañadas por repercusión del perjuicio sufrido por otro, puedan demandar la indemnización del daño, sea éste, material o moral, no es menester que exista vínculo de parentesco alguno con la víctima inicial. En el mismo sentido ha resuelto la Excma. Corte Suprema. En la presente causa, existe abundante prueba en cuanto a que los padres, madres y hermanos de los pasajeros fallecidos, efectivamente incurrieron en gastos, a raíz de los hechos ilícitos que afectaron a sus hijos y hermanos y está probado también, que ellos sufrieron perjuicios extrapatrimoniales o daños morales, lo que parece obvio y natural. Los artículos 2314 y 2329 del Código Civil, no excluyen a nadie de la obligación de reparación, a diferencia de otras legislaciones. La sociedad demandada, le niega arbitraria e ilegalmente su calidad de legitimado activo a las madres, padres y hermanos, a pesar, que está acreditada la relación de parentesco, que implican vínculos afectivos arraigados en el tiempo y especialmente, los daños y perjuicios que les provocó la muerte. En lo relativo a la cónyuge e hijos de don Rafael Segundo Gatica Toledo, las graves lesiones que sufrió lo han perjudicado a tal punto, que se ha visto impedido de realizar las actividades cotidianas, necesitando ayuda para esto. Dicha situación le ha provocado un grave daño moral a su núcleo familiar, quienes han visto cómo le cambió la vida a su cónyuge y padre, padeciendo un daño moral, independiente del sufrido por la víctima directa. En cuanto al lucro cesante, este consiste en la pérdida de los ingresos futuros por la muerte del familiar directo, que constituyen un daño futuro y cierto, que no dice relación directa con el contrato de trabajo que mantenían los pasajeros fallecidos, sino con la responsabilidad de la demandada en el fallecimiento de éstos y el perjuicio directo referido a la pérdida de los ingresos. La certidumbre necesaria exigida para este tipo de indemnización, dice relación con la prueba de la probabilidad razonable de padecer el lucro cesante, pues este, por definición, carece de certeza absoluta. Mas en el caso de autos, existe certeza respecto de la disminución de los ingresos, además que los pasajeros no podrán seguir desempeñándose en su trabajo al fallecer o resultar grave y permanentemente lesionados, existiendo una relación de causalidad entre el



«RIT»

Foja: 1

accidente y la privación de los ingresos futuros. Respecto del daño moral, no se debe acreditar, ya que se puede presumir a partir de la relación de parentesco y si bien es difícil la determinación, esto no obsta a que se indemnice. Cita distintos fallos de la Excma. Corte Suprema e I. Corte de Apelaciones de Santiago y Valparaíso, donde se les otorga indemnización por concepto de daño moral a familiares de personas fallecidas.

En cuanto a la contestación de la demanda contractual, indica que la demandada, al alegar la falta de legitimidad activa de los actores, reconoce expresamente la legitimidad para deducir la acción en sede extracontractual, lo que se deberá tener en consideración. La acción interpuesta emana del contrato que fue cumplido imperfectamente por la sociedad demandada, lo que tiene efectos patrimoniales en los actores, quienes se deben considerar parte del contrato, atendida la relación que mantenían con los pasajeros fallecidos. Cita el artículo 2020 del Código Civil, señalando que el contrato de transporte de pasajeros se mantiene vigente a pesar de la muerte del pasajero, pasando a ser parte del mismo los actores de autos, por lo que tienen legitimidad activa para ejercer la acción contractual.

En lo que toca a la *excepción de prescripción*, el contrato de transporte de pasajeros para el traslado de las personas desde la ciudad de San Antonio a Santiago, no se encuentra enmarcado dentro de la sede contractual, sino que constituye un contrato civil para los pasajeros, cuestión que se desprende el artículo 1º del Código de Comercio, agregando que el contrato de transporte de pasajeros civil, se encuentra regulado de los artículo 2013 y siguientes del Código Civil. Y le son aplicables las normas del código de Bello, siendo el plazo de prescripción para las acciones ordinarias, de 5 años.

Finalmente y respecto del incumplimiento de las obligaciones, la actora reitera los fundamentos y antecedentes para establecer la responsabilidad de Tur Bus, contenidos en la demanda. Sumado a lo anterior, indica que la demandada intenta esbozar una especie de caso fortuito o fuerza mayor, debida a las supuestas deficiencias en la barrera de



«RIT»

Foja: 1

contención, cuestión que no lo constituye, ya que las condiciones de las barreras de contención no dicen relación con el grave accidente carretero.

A fojas 410, se evacuó el trámite de la dúplica, reiterando la contestación. La supuesta falta de mantenimiento del bus, fue desvirtuada por el informe del SIAT de Carabineros, que en su sección “Dinámica general del accidente investigado”, respecto de los neumáticos, se expresa que “Los daños que presentan la rueda son producto del impacto con el móvil (2)”, para el delantero izquierdo y respecto de todos los traseros concluye “Los daños presentes en el neumático son producto del impacto y posterior tracción, NO presenta evidencias de fallas antes del Impacto”. Por lo que en el mismo informe queda desacreditada la tesis de que los neumáticos presentaran sus bandas de rodaduras irregularmente desgastadas. En la demanda se menciona al Comandante Víctor Cancino, jefe de los dos equipos que trabajaron en el lugar del accidente, quien expresó en su momento que “se indagó una posible falla mecánica de la máquina”, dichos que no pasan de ser un anuncio de indagación futura, emitidos con anterioridad al informe de SIAT N° 724-A-2010 de Carabineros, suscrito por el mismo Comandante Víctor Cancino, el que establece como posibles causas basales del accidente, tres hipótesis: a) Desatención momentánea a la conducción; b) Conductor del bus sufrió una patología médica; y c)

Conductor del bus con sus capacidades perceptivas, reactivas y sicomotoras disminuidas producto de la ingesta de fármacos, concluyéndose que “Participante (1), por algunas de las presunciones señaladas anteriormente, pierde el control del móvil y se desplaza con éste en proceso de ronqueo accediendo a la mediana, chocando con la barrera de contención y arboles existentes en el área, para luego ingresar a la calzada de sentido contrario de tránsito opuesto y colisionar con el móvil”. Así las cosas, reiteran que no es efectiva la causa del accidente esbozada por la parte demandante. No es efectivo que el autobús accidentado, durante el período comprendido entre enero de 2008 y el 23 de noviembre del mismo año presentara fallas reiteradas en el sistema de dirección. Tampoco es efectivo que presentara vibraciones perceptibles como se afirma en la réplica. Consta de la orden de trabajo OT 43000294840 de 4 de octubre de 2010, menos de 2 meses antes del accidente, que el taller especializado realizó alineación,



«RIT»

Foja: 1

por el funcionario de Tur Bus don Francisco Javier Reyes Moya N°6859, lo que destruye absolutamente la tesis de la contraria en el sentido de afirmar que el autobús “siguió prestando servicios de transporte de pasajeros sin encontrarse en condiciones óptimas de funcionamiento”.

Finalmente señala que la tesis de la demandante consistente en que el vehículo presentaba vibraciones en el tren delantero que lo habrían cargado regularmente hacia el lado derecho, no tiene correlato con los hechos, ya que la misma dinámica el accidente no da cuenta del desplazamiento del bus hacia la derecha, sino que hacia su izquierda, de modo que toda la tesis de los demandantes se derrumba por sí sola. Por otro lado, la demandante reconoce que el autobús fue sometido al plan de mantención, demostrándose además el actuar diligente de Tur Bus a través de los ingresos a taller para revisiones periódicas, sea que se trate de mantenciones preventivas o correctivas, según sea el caso. En este sentido, ocupó todos los medios posibles para conservar el autobús y detectar y evaluar posibles problemas o riesgos a través del correspondiente sistema de reparación y mantenimiento instaurado por Tur Bus. En lo relativo a los cuestionamiento de la calidad y legalidad de las revisiones técnicas realizadas al bus accidentado, las plantas de revisión técnica son empresas privadas independientes que actúan mediante una concesión que se encuentra regulada por el Decreto 156, sobre revisiones técnicas y la autorización y funcionamiento de las plantas revisoras, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, no guardando ninguna relación con la sociedad demandada, siendo además, del todo ordinario que las empresas de buses recurran a una planta de revisión técnica próxima a su recorrido y estación de buses, lo que ocurre con la Planta de Servicios Técnicos Motrices S.A que certificó al bus, el cual aprobó sin inconvenientes su última revisión técnica realizada el 26 de agosto del año 2010, lo que implica que los siguientes ítems se encontraban en perfecto estado: a) Sistema de dirección; b) Sistema de frenos; c) Sistema de luces; d) Ruedas: llantas y neumáticos; e) Estructura del chasis, sistema de suspensión y transmisión; f) Sistema de alimentación de combustible, sistema de escape y emisión de contaminantes; g) Parabrisas y vidrios; h) Carrocería, puertas, asientos y ventilación; i) Espejos de retrovisión, bocina, limpiaparabrisas y elementos de seguridad; y



«RIT»

Foja: 1

j) Velocímetro e instrumentos. Señala que la demandante en su escrito de réplica reconoce que el autobús materia de estos autos patente XL 17411-4, registra 17 revisiones técnicas desde julio de 2005, todas ellas aprobadas, pero añade que 4 de esas revisiones técnicas se aprobaron luego de rechazo provisorio inicial en la Planta de Servicios Técnicos Motrices S.A., cuestión que es de ordinaria ocurrencia y no puede colegirse el necesario mal estado mecánico del vehículo. La referida conducta de Tur Bus, satisface los estándares de diligencia y cuidado que las leyes vigentes y la costumbre exigen en el desarrollo de la actividad de transporte interurbano de pasajeros, no configurándose respecto de Tur Bus culpabilidad alguna.

Para la aplicación del artículo 174 de la Ley de Tránsito, es imprescindible que se encuentre establecida la responsabilidad criminal o infraccional del conductor del bus, lo que no ocurre en los autos, por lo cual, el propietario del bus, esto es, la demandada, no responde solidariamente y, por tanto, no es legitimado pasivo de la acción deducida. Lo anterior ha sido refrendado tanto por la doctrina nacional, como por la Jurisprudencia de los Tribunales Superiores de Justicia.

Reitera lo ya expuesto en su contestación, en cuanto a que los demandantes que son hermanos o padres de las víctimas del accidente materia de autos, carecen de legitimidad activa, entendida como la titularidad para demandar acción de indemnización de perjuicios. Si bien es cierto que el hecho de la muerte puede provocar sufrimiento cierto y profundo en familiares y amigos, también es cierto que no todo dolor puede ser indemnizable, por lo que es el propio derecho el que establece los límites a la titularidad de dicha acción, misma conclusión a la que ha llegado la doctrina, basándose en la jurisprudencia, en la que se aboga por la existencia de un orden de prelación en donde los familiares más cercanos excluyen a los más lejanos en materia indemnizatoria, lo cual está estrechamente relacionado con lo dispuesto en los artículo 108 del Código Procesal Penal, que establece un orden de prelación en la intervención del proceso penal y en los artículos 43 y siguientes de la Ley N°16.744.- sobre Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales. En este mismo sentido han resuelto los Tribunales Superiores de Justicia. Los cónyuges o hijos, en cada caso,



«RIT»

Foja: 1

excluyen a los hermanos, padre o madre demandantes, los que están individualizados en la contestación de la demanda. En definitiva, existiendo cónyuge e hijos, según sea el caso, éstos han extinguido todo grado posterior al de ellos, como es el grado que invocan los demandantes, careciendo así, de cualquier titularidad para demandar indemnización de perjuicios.

La actora, en su escrito de réplica no controvierte lo afirmado en la contestación de la demanda en lo relativo a la improcedencia de la reparación del lucro cesante. Y es del todo evidente que las víctimas fatales del accidente no podrán seguir desarrollando su oficio ni podrán percibir sus remuneraciones; sin embargo, de ello no se colige que los demandantes sean legitimados activos para, a nombre y en lugar de ellos, solicitar a esta parte que les indemnice por esa supuesta pérdida. No es efectivo que los demandantes se vayan a ver impedidos de un eventual ingreso futuro, toda vez que ellos no han acreditado de forma alguna la relación de subsistencia que los ligaba con la víctima. Respecto de los demandantes don Rafael Segundo Gatica Toledo, don José Miguel Venegas Gómez, y don Juan Francisco Ligarte Farías, tampoco es procedente esta indemnización, toda vez que cualquier daño que eventualmente puedan acreditar en juicio con motivo del accidente del auto, no fue causado por acción u omisión imputable a Tur Bus. No es correcto conceder indemnización por lucro cesante por el mero cálculo de la diferencia entre la remuneración percibida por el accidentado antes del hecho y el monto de la pensión o nuevo sueldo que se le asigna después, multiplicado por el número de años que le resta para alcanzar la edad necesaria para jubilar (65 años en el caso de los varones). En cuanto al daño moral, reitera lo señalado en la contestación, señalando que este daño no se puede indemnizar “per se”, toda vez que este siempre se debe probar, independiente de quién lo alegue, lo contrario nos haría caer en la aberración de que el demandado se encontraría en la indefensión, ya que bastaría para la actora el solo hecho de alegar el daño en comento para obtener su reparación, cuestión que ciertamente repugna a todo ideal de justicia.

En lo relativo a la demanda de responsabilidad contractual, reitera la demandada que nos encontramos frente a un contrato de transporte



«RIT»

Foja: 1

terrestre el cual se encuentra regulado en los artículos 166 y siguientes del Código de Comercio, así, la responsabilidad contractual de Tur Bus (el porteador) está extinguida por expresa disposición del N°4 del artículo 214 del Código de Comercio, que dispone que la responsabilidad del porteador por pérdidas, desfalcos y averías, se extingue transcurrido el plazo de 6 meses desde que ocurren los hechos que provocaron las pérdidas y daños. Por otro lado, el bus N°1399 de su propiedad se encontraba en perfecto estado mecánico, encontrándose al día las revisiones técnicas exigidas por la ley, como también las revisiones que Tur Bus les realiza a toda su flota, por lo que no es efectivo que defectos en el bus hubiesen provocado el accidente. Reitera que el conductor del bus, Sr. José Luis Abarca Saavedra (Q.E.P.D.) al momento de iniciarse el trayecto se encontraba en perfectas condiciones físicas e ingresando a trabajar luego de su período de descanso en tierra. El chofer manejaba con sus descansos al día, cumpliendo plenamente con la normativa laboral, sin embargo, por un hecho que hasta el día de hoy se desconoce, traspasó el eje de la calzada chocando con las barreras de contención que se encontraban en el bandejón central de la Ruta 78, resultando absolutamente imprevisible, para mí la demandada, prever que las barreras de contención no resistiera el impacto del autobús re-direccionándolo en su movimiento, debido a sus problemas de diseño y construcción. Así las cosas, señala que Tur Bus no es la causante de incumplimiento contractual ni de tan lamentable accidente, como tampoco es causante ni responsable de la severidad de las consecuencias del accidente.

Finalmente, señala la demandada que otras alegaciones y defensas planteadas por Tur Bus que no son controvertidas por la demandante: i) La alegación planteada por Tur Bus de inexistencia de acto u omisión culpable y por tanto, inexistencia de Responsabilidad Extracontractual de Tur Bus ni de sus dependientes respecto del accidente ocurrido; ii) la alegación planteada por Tur Bus de inexistencia de relación causal; iii) la alegación de improcedencia del daño demandado, por existir transacción firmada con los herederos forzosos de la víctima (excepción de transacción); iv) la excepción de falta de legitimidad pasiva de mi de Tur Bus por no aplicarse el artículo 2320 del Código Civil; v) La excepción de falta de legitimidad activa para



«RIT»

Foja: 1

demandar en sede contractual de los 61 demandantes individualizados también individualizados en la contestación de la demanda y que corresponden a familiares de las víctimas del accidente de autos; vi) La alegación de inexistencia del daño contractual e intransmisibilidad de la acción por daño moral a los 61 demandantes que no fueron parte del contrato de transporte; y vii) La alegación de que los perjuicios reclamados no resultan indemnizables, respecto de los familiares de las víctimas fallecidas que no contrataron con TUR BUS y respecto de quienes resultaron lesionados en el accidente.

A fojas 442, se llamó a conciliación.

A fojas 444 y 453, se recibió la causa a prueba.

A fojas 607, se citó a las partes a oír sentencia.

CONSIDERANDO:

i. En cuanto a la Tacha:

PRIMERO: Que la parte demandada opuso tacha a la declaración de don Ricardo Antonio García Vera, prestada ante el 1º Juzgado Civil de San Antonio en Exhorto 656-2016, en atención a lo dispuesto en el N°6 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil y fundado en que el testigo ha señalado en su declaración que tiene un interés en el resultado del juicio, indicando que “la demandada debería responder a los demandantes”, lo que constituiría -a juicio del incidentista- un pre juzgamiento de la causa.

SEGUNDO: Que el N°6 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil dispone que “*Son también inhábiles para declarar: 6º Los que a juicio del tribunal carezcan de la imparcialidad necesaria para declarar por tener en el pleito interés directo o indirecto*”. En este sentido, debe entenderse que el testigo para ser considerado inhábil debe tener un interés actual de carácter pecuniario o económico por el cual verse beneficiado a través del resultado del juicio, cuestión que no se desprende de la declaración prestada por el testigo, en el cual solo se observa una pretensión de justicia, que en sí misma y a juicio de este tribunal, no inhabilita su testimonio. Por lo que se rechazará la tacha opuesta, sin costas.



«RIT»

Foja: 1

II.- Antecedentes Generales:

TERCERO: Que los familiares de 11 pasajeros fallecidos y 2 lesionados en accidente ocurrido al bus N°1399, PPU XL 1741, representados por su abogado, don Jorge Ríos Ibacache, demandan a la empresa TUR BUS Ltda. o Empresa de Transportes Rurales Limitada, representada por Víctor Alejandro Ide Benner, para que le sean indemnizados un total de \$22.384.800.000.- como lucro cesante y daño moral, más reajustes, intereses y costas; y en subsidio los montos que el tribunal determine; bajo el estatuto de la responsabilidad extracontractual, como primera acción.

En subsidio las mismas indemnizaciones por incumplimiento del contrato de transporte de pasajeros.

Fundamentan en síntesis que, de acuerdo a peritajes mecánicos, informes de la Carpeta Investigativa de la Fiscalía y testimonios de pasajeros sobrevivientes, el accidente se produjo por fallas mecánicas debido a la falta de mantenimiento adecuado del bus por alguna de las siguientes causas: parabrisas trizado que se rompe golpeando al chofer; inconveniente mecánico de la rueda delantera derecha y sistema de suspensión; quiebre por fatiga de material en el vástago de rótula de dirección derecha. Agregando también que existían, respecto de la empresa, deficiencias en las condiciones laborales de los choferes demostrado por cerca de 24 accidentes ocurridos entre los años 2009 y 2011.-

CUARTO: Que la empresa demandada solicita el rechazo de la acción principal porque Tur Bus cumple con sus obligaciones de revisión técnica periódica de los buses que en el caso del vehículo accidentado correspondieron a revisiones los días 3, 5, 11, 15, 17, 18 y 19 de noviembre de 2010, no constatándose en esta última ninguna novedad. Niega asimismo que desde enero de 2008 haya presentado fallas, puesto que los ingresos al taller son rutinarios. Y que por ello el informe SIAT indicó que el bus no tenía desperfectos mecánicos. Agrega que el personal contratado es sometido a una rigurosa selección e inducción de cerca de 2 meses, respetándose los



«RIT»

Foja: 1

descansos, puesto que el chofer venía reintegrándose de su estada en tierra. Por último agrega que las barreras no lograron contener el bus.

Alega falta legitimidad activa de los demandantes parientes de los fallecidos y también de los lesionados, quienes además no podrían accionar en sede extracontractual por haber tenido un contrato de transporte regido por los artículos 166 y siguientes del Código de Comercio, lo que implica que incluso la acción contractual esté prescrita.

Señala finalmente que su parte prestó la toda ayuda posible a los pasajeros y sus familias.

QUINTO: Que no se encuentra discutido que el día 23 de noviembre de 2010, el bus interurbano de Tur Bus N°1399, PPU XL 1741, marca Mercedes Benz, color verde, año 2004, modelo 1628 L59, transportaba a 41 pasajeros, era conducido por José Luis Abarca Saavedra, de 38 años de edad y se dirigía desde San Antonio a Santiago, dirección oriente-poniente por la Ruta 78 “Autopista del Sol” a una velocidad de 97 k/h; que a la altura del kilómetro 45.4 de la comuna El Monte, aproximadamente las 07:30 horas, el chofer perdió el control y traspasó el eje de la calzada, impactando y derribando las barreras de contención y los árboles existentes en el bandejón central e ingresando a las pistas contrarias de circulación, hasta chocar con el camión de la empresa Santa Yemita, PPU EY 8854, con semirremolque PPU JE 9660, conducido por Juan Hernán Ortega Vilches, que transitaba en sentido contrario; ni que fallecieron en el accidente 20 personas, incluyendo los conductores de ambos vehículos y el tripulante de cabina, más 16 pasajeros gravemente heridos, quedando ambos vehículos destruidos en un canal.

III.- Demanda por Responsabilidad Extracontractual de los familiares de pasajeros fallecidos:

SEXTO: Que los familiares que accionan por los pasajeros fallecidos, lo hacen por el daño que han sufrido producto de esa pérdida humana, de la cual signan como responsable a la empresa de transporte, considerando daños de carácter material y moral.



«RIT»

Foja: 1

SÉPTIMO: Que en todas las hipótesis de responsabilidad extracontractual debe concurrir la víctima o perjudicado que es el titular de la acción reparatoria y que no es otro que aquel que a consecuencia de la acción u omisión culposa resulta lesionado/a en su interés jurídicamente protegido.¹ En este caso accionan padres y madres, cónyuge, hijos e hijas, hermanos y hermanas.

OCTAVO: Que los vínculos de parentesco que invocan se encuentran acreditados con los siguientes documentos:

a) A fojas 169, Set de certificados de defunción emitidos por el Servicio de Registro Civil e Identificación, todos del 29 de agosto de 2014, de la siguientes personas:

- de don Enrique Santiago Magnetti Díaz (57 años), con fecha de defunción el 23 de noviembre de 2010, en localidad “El Monte”, por un “Politraumatismo Cráneo Encefálico”.

- de don George Alain Sauré Oyanedel (49 años), con fecha de defunción el 23 de noviembre de 2010, en localidad “El Monte”, por un “Politraumatismo Cráneo Encefálico y de extremidades”.

- de doña Bárbara Michelle Palma Ayala (31 años), con fecha de defunción el 23 de noviembre de 2010, en localidad “El Monte”, por un “Politraumatismo Cráneo Encefálico y de extremidades”.

- de doña Ana Cecilia Mejías González (46 años), con fecha de defunción el 23 de noviembre de 2010, en “Autopista del Sol Km. 47, El Monte” por un “Politraumatismo”.

- de don Alfonso René Vera Flores (49 años), con fecha de defunción el 23 de noviembre de 2010, en localidad “El Monte”, por un “Politraumatismo Cráneo Encefálico y de extremidades”.

¹ Gonzalo Ruz Lártiga. “Explicaciones de Derecho Civil”. AbeledoPerrot, pág.455.-



- de don Rubén Marcos Leiva González (43 años), con fecha de defunción el 23 de noviembre de 2010, en localidad “El Monte”, por un “Politraumatismo”.

- de don Dagoberto Iván Millar González (49 años), con fecha de defunción el 23 de noviembre de 2010, en localidad “El Monte”, por un “Politraumatismo”.

- de doña Carolina Alejandra Parra Vera (24 años), con fecha de defunción el 23 de noviembre de 2010, en localidad “El Monte”, por un “Politraumatismo”.

- de don James Eldrin Ortiz Cordero (41 años), con fecha de defunción el 23 de noviembre de 2010, en localidad “El Monte”, por un “Politraumatismo”.

- de don Juan Ernesto Kulm Cabello (53 años), con fecha de defunción el 23 de noviembre de 2010, en localidad “El Monte”, por un “Politraumatismo”.

- de doña Carolina de las Nieves Vera Castro (48 años), con fecha de defunción el 23 de noviembre de 2010, en localidad “El Monte”, por un “Politraumatismo”.

- de don José Luis Abarca Saavedra (38 años), con fecha de defunción el 23 de noviembre de 2010, en localidad “El Monte”, por un “Politraumatismo esquelético y visceral/Accidente de Tránsito Tipo Colisión”.

b) A fojas 181, Set de Certificados de Nacimiento y matrimonio, emitidos por el Servicio de Registro Civil e Identificación, todos del 29 de agosto de 2014, de la siguientes personas:

- Certificados de Nacimientos de Giorgio Alessandro (1973) y Enrique Santiago (1982), ambos Magnetti Oyarce, cuyos padres son don Enrique Santiago Magnetti Días y doña María Mónica



Oyarce Zamora. Además se acompaña el certificado de matrimonio de éstos últimos, celebrado el junio de 1972.

- Certificados de Nacimiento de Bárbara Michelle (1994) y Katherine Nicole (1991), ambas Sauré Jara, hijas de don Georges Alain Sauré Oyaneder y doña María Cristina Jara Girard, acompañándose además certificado de matrimonio de éstos últimos, celebrado en enero de 1990.

- Certificados de Nacimiento de Ana Cecilia (1964), Juan Carlos (1967), José Marcelo (1965), Jaime Antonio (1977), todos de apellidos Mejías González, hijos de don José Domingo Mejías Tapia y doña Rosario del Carmen González Jelvez; acompañándose además certificado de matrimonio de éstos últimos, celebrado en junio de 1965. Se agrega certificado de nacimiento de Valentina Paz Velásquez Mejías (2003), hija de Ana Cecilia Mejías González.

- Certificados de Nacimiento de Alfonso René (1961), Rafael Leopoldo (1949), María Isabel (1951), Andrés Omar (1952), María Elena (1957), Alberto Reginaldo (1963), Jaime Nelson (1964), Alonso Alex (1973), todos de apellidos Vera Flores, hijos de don Rosendo Vera Quiroz y doña María Eugenia Flores Flores.

- Certificados de Nacimiento de Claudia Constanza (2007), Juan Pablo (2002) y Tomás Javier (2009), todos de apellidos Leiva Marchant, hijos de don Rubén Marcos Leiva González y doña Claudia Elcira Marchant Guzmán, acompañándose además certificado de matrimonio de éstos últimos, celebrado en enero de 2001.

- Certificado de Nacimiento de Marco Andrés Leiva Hermosilla (1985), hijo de don Rubén Marcos Leiva González y doña Yeri Andrea Hermosilla Luna.



- Certificado de Nacimiento de Rubén Marcos Leiva Gonzalez (1967), hijo de don Rubén Leiva Hernández y doña Nora de las Mercedes González Berrueta.

- Certificados de Nacimiento de Javier Antonio (1995), Sandra Elizabeth (1983), Nicole Andrea (1987) y Loreto Francisca (1990), todos de apellidos Millar Jara, hijos de don Dagoberto Iván Millar González y doña Sandra Salomé Jara González, acompañándose además certificado de matrimonio de éstos últimos, celebrado en junio de 1983.

- Certificados de Nacimiento de Dagoberto Iván (1960), Alex Ariel (1966) y Miryam Arlette (1963), todos de apellidos Millar González, hijos de don Cosme Segundo Dagoberto Millar Fuentes y doña Luminanda Andrea González Vicencio.

- Certificado de Nacimiento de Luciana Catalina Estay Parra (2004), hija de don Cristián Alejandro Estay Lagos y doña Carolina Alejandra Parra Vera.

- Certificados de Nacimiento de Vilma Catherine (1994) y Carolina Alejandra (1987), ambas de apellidos Parra Vera, hijas de don Jorge Arturo Parra Llanca y doña Vilma Graciela Vera Torres, acompañándose además certificado de matrimonio de éstos últimos, celebrado en mayo de 1986.

- Certificados de Nacimiento de Monserrat Alessandra (2002) y Esteban Matías (1996), ambos de apellidos Ortiz Figueroa, hijos de don James Eldrin Ortiz Cordero y de doña Vannia Andrea Figueroa García, acompañándose además certificado de matrimonio de éstos últimos, celebrado en diciembre de 1991.

- Certificado de Nacimiento de Mario Alejandro Araya Cordero (1955), hijo de don José Saturnino Araya Sarmiento y doña Marta del Carmen Cordero Barraza.

- Certificados de Nacimiento de Jéssica Alejandra (1962), Ingrid Jacqueline (1962), Ángel Cristián (1966), Robinson Rodrigo



(1966), Ghislaine Margriet (1966), Valentín Benjamín (1967) y James Eldrin Ortiz Cordero (1970), todos de apellidos Ortiz Cordero, hijos de Luis Alberto Ortiz Ortiz y doña Marta del Carmen Cordero Barraza.

- Certificados de Nacimiento de Karem Nicole (1986) y Juan Ignacio (1989), Nicole Andrea (1987) y Loreto Francisca (1990), ambos de apellidos Kulm Meza, hijos de Juan Ernesto Kulm Cabello y doña Nancy Patricia Meza Vilches, acompañándose además certificado de matrimonio de éstos últimos, celebrado en agosto de 1985.

- Certificados de Nacimiento de Emilio Nicolás (1999), Magdalena de las Nieves (1985) y Vicky Victoria (1991), todos de apellidos Soto Vera, hijos de don Emilio del Carmen Soto Figueroa y doña Carolina de las Nieves Vera Castro, acompañándose además certificado de matrimonio de éstos últimos, celebrado en noviembre de 1983.

- Certificado de Nacimiento de Rafael Segundo Gatica Toledo (1951), hijo de don Rafael Segundo Gatica Gallardo y doña Lucila Toledo Muñoz.

NOVENO: Que la empresa demandada sostiene que los hermanos o padres de las víctimas carecen de derechos hereditarios y de la titularidad para demandar perjuicios, conforme el orden sucesorio establecido en las normas del artículo 988 y siguientes del Código Civil, el que se encuentra estrechamente relacionado con el artículo 108 del Código Procesal Penal, la que establece un orden de prelación para la intervención en el proceso penal, cuando el delito resultara con la muerte del ofendido, por lo que los hermanos que comparecen demandando, quedan expresamente excluidos para solicitar el pago de indemnizaciones por los cónyuges e hijos.

DÉCIMO: Que en materia civil no hay orden de prelación para que las víctimas por repercusión o rebote puedan demandar de indemnización en sede civil, salvo lo dispuesto en el artículo 2315, cuyo no es el caso.



«RIT»

Foja: 1

Y no solo no hay motivo legal para negar su titularidad en la acción, sino que también es un hecho frecuente en Chile que muchas familias incluyen en sus afectos y dependencia económica y convivencia diaria a padres, madres, hermanos y hermanas e incluso abuelos y abuelas, por lo que parece razonable extender a ellos la noción de víctima o afectado; lo que desde luego no les exime de probar ese vínculo e interés, según se dirá más adelante.

Por ahora y conforme al argumento esgrimido por la demandada para objetar la legitimidad activa, esta excepción será desechada.

UNDÉCIMO: Que en cuanto al hecho culposo, la imputación que se realiza a la empresa demandada discurre en torno al deber de seguridad en el transporte de pasajeros conforme dispone el artículo 2320 inciso 5° del Código Civil, en cuanto los empresarios son responsables de los delitos y cuasidelitos de acción o de omisión cometidos por sus dependientes, mientras están bajo su cuidado; por su falta de vigilancia, agregando que el empresario demandado estaba obligado a velar porque sus dependientes no causen daños y a tomar las medidas necesarias al efecto; y el accidente aconteció fue porque esa vigilancia no se ejerció. Lo anterior, unido a la presunción general de responsabilidad que consagra el artículo 2329 del Código Civil para el caso de “actividades peligrosas”, en el uso de cosas, como los buses.

Arguyendo al mismo tiempo que existe responsabilidad por hechos propios, ya que la empresa habría tenido un sistema negligente de trabajo en relación con el mantenimiento mecánico de las máquinas que utilizaba, conforme se reseñó en el considerando primero, obligando a los choferes a poner en circulación buses en mal estado mecánico, cuyo sería el caso. Por ello, considera que se trató también de un riesgo creado por la demandada que está obligada a reparar. Invoca finalmente las normas de la Ley de Tránsito y Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público.

DUODÉCIMO: Que el artículo 2314 del Código Civil establece que *“El que ha cometido un delito o cuasidelito que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización; sin perjuicio de la pena que le impongan las leyes por del delito o cuasidelito”*.



«RIT»

Foja: 1

El artículo 2320 que *“Toda persona es responsable no sólo de sus propias acciones, sino del hecho de aquellos que estuvieren a su cuidado.*

Así el padre, y a falta de éste la madre, es responsable del hecho de los hijos menores que habiten en la misma casa.

Así el tutor o curador es responsable de la conducta del pupilo que vive bajo su dependencia y cuidado.

Así los jefes de colegios y escuelas responden del hecho de los discípulos, mientras estén bajo su cuidado; y los artesanos y empresarios del hecho de sus aprendices o dependientes, en el mismo caso.

Pero cesará la obligación de esas personas si con la autoridad y el cuidado que su respectiva calidad les confiere y prescribe, no hubieren podido impedir el hecho”.

Y el artículo 2329 que *“Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparado por ésta.*

Son especialmente obligados a esta reparación:

1º. El que dispara imprudentemente un arma de fuego.

2º. El que remueve las losas de una acequia o cañería en calle o camino, sin las precauciones necesarias para que no caigan los que por allí transitan de día o de noche.

3º. El que, obligado a la construcción o reparación de un acueducto o puente que atraviesa un camino lo tiene en estado de causar daño a los que transitan por él.”

DÉCIMO TERCERO: Que el artículo 1698 del Código Civil establece que *“Incumbe probar las obligaciones o su extinción al que alega aquellas o éstas”.* Por lo que no debe perderse de vista que en esta sede extracontractual correspondía a la parte demandante acreditar los presupuestos de su acción.



«RIT»

Foja: 1

DÉCIMO CUARTO: Que en relación con el ilícito la parte demandante ha dicho que el accidente de tránsito se debió a la negligencia de la demandada respecto de su dependiente, esto es, el chofer del bus y trabajador de la empresa, como también a la falta de mantenimiento de la máquina, lo que está ligado a la dinámica y causas del accidente por lo que se revisarán las probanzas atinentes a ello una a una, reseñando su contenido:

1.- Acta de Audiencia de Formalización (custodia) de 22 de noviembre de 2013, emanada del Tribunal de Garantía de Talagante, por el cual se formalizó a 8 funcionarios de la empresa Tur Bus Ltda., por cuasidelito de homicidio: Gonzalo Marambio Castellón, en su calidad de Gerente Corporativo de Mantenimiento, Mario Alejandro König Mora, en su calidad Supervisor Corporativo o Supervisor Jefe, Carlos Burgos Flores, en su calidad de Supervisor de Mantenimiento Santiago, Juan Quijada Millavel, en su calidad de Jefe de Sección o Área Zona Sura, que comprendía, entre otras, el mantenimiento de los buses que servían la ruta Santiago- San Antonio, pertenecientes a la empresa demandada, José Contreras Saavedra, en su calidad de Jefe de la Sección especializada de Neumáticos, Briyan Andrés Huenchuan Peñalillo, en su calidad de Ayudante Mecánico, Raúl Patricio Fuentes González, en su calidad de eléctrico y mecánico y Claudio Andrés Mendoza Rojas, en su calidad de ayudante de Mecánico.

2.- Audiencia de Suspensión Condicional del Procedimiento, copia del acta de 2 de septiembre de 2015, de Sexto Juzgado de Garantía de Santiago, en causa RIT 3427-2014, donde se declaró la suspensión condicional del procedimiento, estableciéndose las siguientes condiciones: Fijar domicilio e informar al Ministerio Público de cualquier cambio de mismo, por un año; pagar, a título de indemnización, a la víctimas, la suma total de \$988.068.527.- como indemnización única adicional, pagadera en la forma señalada; la realización por parte de los imputados, a costa de Tur Bus, de un Seminario o Congreso sobre seguridad vial y mantenimiento de vehículos motorizados de transporte terrestre de pasajeros; y declaración pública de condolencias.



«RIT»

Foja: 1

3.- Sentencia de 1 de octubre de 2015 (custodia) de la Undécima Sala de la I. Corte de Apelaciones de Santiago, por la cual se confirmó la resolución de 2 de septiembre de 2015, dictada por el Magistrado don Francisco Javier Vela González, de Sexto Juzgado de Garantía de Santiago, en causa RIT 3427-2014, por la cual se accedió a la suspensión condicional del procedimiento por el término de un año, a petición del Ministerio Público y en favor de los imputados, acordada con el voto en contra del Ministro Gómez.

4.- CD que contiene carpeta de investigación, seguida por la Fiscalía de Talagante.

5.- En custodia, copia simple de declaración prestada el 20 de diciembre de 2011, por don Marcos Danilo González Cifuentes, ex funcionario de Tur Bus, respecto a la investigación sustanciada por la Fiscalía Local de Talagante, fojas 001640 de la Carpeta Investiga RUC N°1001089148-0, indicando que trabajó como auxiliar de la máquina N°1399, señalando que este bus presentaba problemas de luces, problemas de dirección –cuando la máquina sobrepasaba los 80 kilómetros por hora, comenzaba a vibrar y en el momento de girar a la derecha, a cualquier velocidad, comenzaba a sonar, haciendo un ruido parecido al de un dinosaurio- y problemas de suspensión -sonaba igual que una cama vieja-. Agrega que mientras trabajó en Tur Bus (de 4 a 6 meses en el año 2010), nunca observó que le hubiese cambiado neumáticos al bus siniestrado, solo los recauchaban. Tampoco tenía, el bus, el “telma” y otros frenos que debía tener el bus, solo tenía el “maxi” y freno de pedal. Señala que las últimas tres semanas que le tocó trabajar en el bus N°1399, sintió un olor a quemado, lo que después supo que era olor a baratas. Cuando el bus tenía problemas, debían llevarlo al taller, en este sentido, Claudio Valdenegro trasladó el bus al taller, mes o mes y medio antes del accidente, para que revisaran la dirección, agregando que dos o tres semanas antes del accidente unos de los mecánicos de la empresa, le hizo presente a Claudio Valdenegro que había percibido un fuerte ruido en la dirección, a lo cual el chofer no le dio mayor importancia. Finalmente añade que sancionaban a la tripulación



«RIT»

Foja: 1

con \$80.000.- si no llegaban a destino a la hora indicada, por que producía que muchas veces, las máquinas salieran a ruta sin ser reparadas.

6.- Informe (5/9/16) denominado Antecedentes de Vehículo Usado de AUTOFACT que registra 17 revisiones técnicas del bus XL1741-4 de la Planta de Servicios Técnicos Automotrices S.A. en que figuran 4 rechazos: 21/4/08, 3/10/08, 9/4/09 y 29/3/10.- los cuales registran “holguras”. En custodia, Informe de Antecedentes de Vehículo Usado, emitido el 5 de septiembre de 2016 por la empresa AUTOFACT, respecto del bus placa patente XL 1741-4, cuyo propietario en la empresa demandada (desde 2 de enero de 2004), el cual registra 17 revisiones técnicas desde junio de 2005, todas ellas en la Planta de Servicios Técnicos Motrices S.A. y donde consta que el bus indicado fue rechazado 4 veces: i) el 17 de abril de 2008, por inspección visual; ii) el 3 de octubre de 2008, por “holguras” y “medición de opacidad”; iii) el 9 de abril de 2009, por “inspección visual” y “frenos”; y iv) el 29 de marzo de 2010, por “inspección visual”, “frenos”, “Holgura” y “medición de opacidad”.

7.- En custodia, Ordenes de Trabajo N°43000294374 (1/10/10) y 43000294840 (4/10/10) que registran: vibración del bus a alta velocidad, Nota: derivar alineación y balanceo; y constancia de haberse realizado alineación pero no balanceo, respectivamente.

8.- En custodia, copia simple de documento signado como “Informe Técnico Pericial Materia: Colisión en Km. 45 de Autopista del Sol, días 23/11/2010, RUC: 1001089148-0”, emitido por Sergio Jiménez Bustos, Ingeniero Mecánico, Licenciado en Ciencias de la Ingeniería Mecánica, a requerimiento de “Familiares de las víctimas del accidente”, el cual tuvo como antecedente la carpeta de la Fiscalía, la inspección del bus, el lugar del accidente el 15/12/10 e inspección de las ruedas el 25/3/11. Entre sus observaciones se advierte que “las bandas de rodaduras de los neumáticos estaban en buenas condiciones”, establece como “posibles causas del accidente: 1ª Parabrisas del bus estaba trizado a la izquierda, se quebró, desprendió y saltó hacia el conductor. 2ª Bus se desvió hacia la izquierda, porque en la berma derecha había un vehículo que ingresó a la calzada u otro vehículo se cruzó por delante. 3ª Sol del amanecer encandilaba. 4ª



«RIT»

Foja: 1

Neumático delantero izquierdo se reventó. 5ª Conductor del bus sufrió ataque de naturaleza médica en el momento del accidente. 6ª El bus sufrió algún inconveniente mecánico en la rueda delantera derecha que provocó una vibración adelante”. Como cada una de estas posibilidades tiene su fundamento y contraargumentos en declaraciones y observaciones finalmente en un ejercicio de despeje de pruebas, concluye lo siguiente: “el accidente se produjo porque el bus Tur Bus que guiaba el Sr. Abarca, sufrió una falla atribuible a una deficiente mantención del móvil (rotura y desprendimiento del parabrisas izquierdo o daño en la suspensión delantera derecha), que se desvió en forma brusca y en diagonal hacia la izquierda, sin que mediara causa externa alguna (vehículo, animal o persona que se cruzara por delante), ingresando de lleno este móvil hacia las pistas contrarias de circulación, luego de traspasar e impactar las barreras del bandejón central y los árboles plantados en ese mismo bandejón, ocasión en que chocó con la parte frontal y costado delantero derecho de su estructura, contra la parte frontal del tracto camión con semirremolque guiado por el Sr. Ortega. A consecuencia de la colisión, fallecieron ambos conductores de los móviles y 20 de los pasajeros del bus, resultando lesionados los restantes pasajeros”.

9.- En custodia, copia de Informe Técnico de Mantenciones Realizadas a bus Patente XL-1741, emitido y suscrito por don Gabriel González Portus, ingeniero en mecánica automotriz y por don Manuel Silva Zamora, ingeniero en maquinarias y vehículos automotrices, en el cual, luego de hacer una lectura y organización cronológica de órdenes de trabajo del bus siniestrado, análisis del plan de mantenimiento recomendado por el fabricante del bus, análisis de las orden de trabajo aportada por la empresa demandada, análisis de las declaraciones del personal de Tur Bus, análisis del procedimiento de mantención general adoptado por la empresa demandada, análisis de la mantención de áreas de tren delantero y dirección del bus, análisis de hoja de resultado de alineamiento del bus realizada el 4 de octubre de 2010, aportada a la investigación por el empleado de Tur Bus, don José Contreras Saavedra y una evaluación general de procedimientos de mantención de buses de la empresa indicada y del estado mecánico del bus, indica en primer lugar que “no se encontró un plan de



«RIT»

Foja: 1

mantenimiento preventivo propio de Tur Bus, ni consta que lo hubiere. Tampoco hay antecedentes de la aplicación de plan sugerido por el fabricante (...) Analizando las órdenes de trabajo y declaraciones de personal de Tur Bus se puede dilucidar que el sistema de mantención que tenía a esa época esta empresa, se iniciaba cuando el chofer detectaba fallas y llevaba el bus al taller, informaba las fallas a caseta de control o “palafito”, éstas son ingresadas al sistema y aparecen como tareas a realizar la orden de trabajo (OT), el mecánico leía el aviso y procedía a reparar la falla. En esos ingresos para tareas correctivos se aprovechaba de revisar el bus en forma general, sin que haya registro de la amplitud o profundidad de dicha revisión”. Se agrega que del análisis de las 144 órdenes de trabajo (OT) del bus siniestrado, entre el 16 de enero de 2008 al 19 de noviembre de 2010, surgen inconsistencias, dudas, faltas de información, falta de periodicidad de mantenciones, posibles faltas de veracidad de los documentos entregados. Del análisis de la mantención efectuada, según los documentos aportados, se desprende que la sociedad demandada no realiza: “a) Mantención de conservación recomendada por fabricante cada 15.000 kilómetros; b) no existen registro de listado de puntos de engrase; c) no hay registro de listados de tareas de revisión general; d) no hay registro de listado de revisión de niveles; e) no hay registro de prueba en ruta; f) no hay registro de alineaciones periódicas. En los 112.678 kilómetros recorridos por el bus en lapso cubierto por OT revisada, solo hay alineación, sugerida por vibración. No obstante que hija de alineación de Tur Bus indica periodicidad de alineación cada 15.000 kilómetros, no hay registro de que se realizará esta actividad. No hay registro de análisis de síntomas del bus; g) la empresa Tur Bus carece de un plan y procedimiento de mantenimiento preventivo para sus autobuses”, concluyendo que “el no tener un plan de mantenimiento estricto provocó el desgaste acelerado de los componentes del bus periciado, provocando fatiga de sus componentes”. Sigue el documento analizado, realizando un análisis del tren delantero, haciendo una descripción de las OT acompañadas, de las cuales se rescata que “en el periodo de 10 meses se realizaron 7 intervenciones y/o revisiones en el área de dirección; solo existe un registro de alineación en el periodo de 10 meses y 112.678 kilómetros recorridos; no hay evidencia de plan de mantención



«RIT»

Foja: 1

del tren delantero”, agregándose que de los principales hitos desprendidos de los OT aparece que “el historial del bus muestra que presentaba problemas en su tren delantero durante un periodo prolongado de tiempo. Se realizó el reemplazo de barras estabilizadoras, barra de dirección y barra de convergencia y que en la práctica se reemplazan cuando se deforma por siniestros. Si fueron cambiadas por deformación ¿Por qué no se cambiaron todos los componentes? (OT N°58000016599 y OT N°43000167412). Se soldó cabezal y se reemplazó perno de rueda cortado por siniestro en rueda delantera derecha. ¿A qué denominan cabezal? (OT N°43000251419). Existe un rechazo de revisión técnica que no indica las razones del rechazo y cuando aprobó ésta, dos días después de la revisión técnica la máquina se carga a la derecha. ¿Cómo aprobó? (OT N°43000207029). El bus tuvo un siniestro al parecer del tipo frontal por existir cambio de parabrisas, reparación y pintura ¿no se alineó en forma precautoria? (OT N°43000206721). De acuerdo a los antecedentes pueden indicar que no existe un programa de mantención del tren delantero, no se respeta la alineación cada 15.000 kilómetros señalada en hoja de alineación de la propia empresa Tur Bus, no se respeta el cambio igualitario de amortiguadores. El 29 de enero del año 2010 el bus tuvo un siniestro que comprometió la rueda derecha y la dirección y no se realizó alineación después de la reparación para verificar una correcta simetría del tren delantero. Esta falla de listados de revisión, de chequeo de tareas realizadas y el desorden en el área de mantenimiento provoca descuidos que conllevan a **no detectar** elementos del sistema de dirección con problemas evidentes”. Luego de hacer un análisis de alineamiento realizado al bus, se concluye que “La marca entrega un plan de mantenimiento preventivo completo para asegurar el correcto desempeño de sus modelos que generalmente realizan transporte de pasajeros. El plan de mantención adoptado por la empresa Tur Bus no se acerca al plan de mantenimiento de la marca. La mantención de Tur Bus es correctiva, se rige por avisos de anomalía de los conductores y no de un programa de ingreso preventivamente, según kilometraje. No se realizan pautas de revisión que propone la marca. La marca indica realizar mantenciones detalladas cada 15.000 en su versión menos exigente y la periodicidad de tur bus es de 27.000 kms



«RIT»

Foja: 1

aproximadamente, y solo se realiza cambio de lubricantes, filtros, sin existir evidencia de revisión de todos los componentes indicados por la marca. La ruptura del terminal de dirección derecho y evidente fatiga del izquierdo, es producto de una falta de un programa de mantenimiento definido, con revisiones periódicas con los planes de la marca, alineamientos periódicos, análisis de resultados obtenidos y pruebas de ruta. Los antecedentes demuestran que en término coloquiales “la máquina avisó” ya que comenzó a vibrar desde 2 años antes del accidente, entregó datos que si hubiesen sido analizados podría haberse detectado los problemas de dirección que poseía a menos de 2 meses antes del accidente. El problema radica en que los datos entregados y parámetros de alineación no fueron debidamente interpretados o, peor aún, no fueron revisados y analizados. El neumático de la rueda delantera derecha poseía desgaste irregular según informe técnico pericial de carabineros, y tampoco fue detectado en mantenimiento. Los procedimientos de mantenimiento de la empresa tur bus son erróneos, los correctos a grandes rasgos serían: que existieran planes de mantenimiento preventiva adecuados para tipo de uso de cada bus, análisis del historial mecánico del bus, que se coordine entre área de mantenimiento y de operaciones los tiempos de detención en taller de los buses para mantenimiento según kilometraje; que existiera un bus de reemplazo para respetar tiempos de tareas de mantenimiento preventiva programadas. Procesos de trabajo definidos claramente, con un supervisor que asigna tareas al mecánico, mecánicos que ejecuten las tareas según listado estandarizado, revisión de las tareas realizadas por un supervisor, análisis de resultados obtenidos y de notas de la orden de trabajo generada; finalmente, un jefe de taller que realice una prueba de ruta al bus reparado y que entregue su aprobación y liberación del bus.”

10.- En custodia, copia de Informe Médico Legal N°4510/2011 de 22 de diciembre de 2011, suscrito por la Otorrino Laringólogo Forense del Servicio Médico Legal, Dra. Gladys Brunetto Mier, referido al análisis efectuados a los antecedentes médicos del conductor del bus de la empresa Tur Bus, don José Luis Abarca Saavedra, en el que se indica que “en el caso en comento por la revisión de los antecedentes de la ficha clínica con respecto a hipoacusia ascendente e hipo excitabilidad vestibular, el



«RIT»

Foja: 1

diagnóstico podría ser un hidropsendo linfático cocleo vestibular que puede ser la primera etapa de una enfermedad de Menière. Este paciente recibió tratamiento con corticoides intra timpánicos, más inyecciones de histamina (tratamiento que no completó). La enfermedad de Menière en general sobreviene por crisis de vértigo que son precedidas por abombamiento de oídos, zumbido de oídos. El vértigo no sobreviene bruscamente, sino es de instalación lenta hasta que sobreviene la crisis que es de corta duración. Durante el cuadro de crisis vertiginosa no puede conducir. Se concluye finalmente que “No parece posible que una crisis vertiginosa brusca sea la causa del accidente de tránsito que sufrió el conductor del bus de la empresa Tur Bus”.

11.- Informe Final de Asistencia Técnica “Peritaje Técnico del Bus Accidentado en la Localidad El Monte, Talagante, Santiago” emitido por don **Claudio Olguín Bermúdez**, concluye que “En las inspecciones de terreno y en laboratorio, se encontró que la rótula del extremo del terminal de dirección derecha se fracturó como consecuencia de fatiga de material ocurrida antes del accidente, ocasionándolo. Después de ocurrida la fractura en la rótula y se desprende el extremo de la dirección derecha, el vehículo pierde las condiciones de diseño del trapecio de dirección, perdiendo el control y ante la imposibilidad de que el vehículo pueda realizar un viraje correcto, se desvía y colisiona”.

DÉCIMO QUINTO: Que además rindieron testimonial por los demandantes las siguientes personas:

1.- En audiencia de 26 de octubre de 2016, Exhorto E-945-2016, ante el Juzgado Civil de Talagante, don **Leonardo Esteban Tapia Alfaro**, abogado Fiscal Adjunto de Talagante a cargo de la investigación del accidente del 23 de noviembre de 2010, quien al punto de prueba N°4 indica que desde la fecha en que se produjo el accidente la Fiscalía Local de Talagante analizó tres hipótesis principales que pudieron ocasionar el accidente, siendo la primera, la posibilidad de falla humana, esto es que el conductor haya desatendido la conducción del Bus, haya sufrido algún problema de salud o enfermedad, o que por cualquier otro motivo no estuviese atento a las condiciones del tránsito; la segunda hipótesis,



«RIT»

Foja: 1

correspondía a establecer si había existido algún agente externo que haya producido el accidente, tal como un animal que su hubiese cruzado en la calzada o un vehículo que anteciedera al Bus siniestrado; y la tercera hipótesis, correspondía a algún tipo de falla mecánica del Bus. En este contexto y luego de una investigación de años, en donde se analizaron cada una de estas hipótesis, analizando distintos antecedentes como todos los registros médicos del conductor, las imágenes de las cámaras de seguridad de la autopista, obtención de un número importante de declaraciones de testigos, prueba pericial, se descartaron las dos hipótesis primeras. Así las cosas, se enfocó la investigación en determinar si efectivamente existía falla mecánica en el bus. Indica que se encargó una pericia mecánica a la Universidad Técnica Federico Santa María, con el propósito que técnicamente analizara el bus y sus componentes, el que arrojó como conclusión, que la producción del accidente se encuentra directamente vinculada a una rotura de la rótula del tren delantero derecho del bus, lo que hace que el conductor no pueda seguir conduciendo el vehículo al perder la maniobrabilidad de éste, desplazándose hacia la calzada contraria traspasando incluso las barreras de contención, colisionando con un camión que venía de Santiago dirección San Antonio, falleciendo 20 personas y resultando lesionadas otras 16, dicha rotura de la rótula, obedece a la falta de mantención o mantenimiento del bus. Asimismo y sin perjuicio de que no fuera concluyente el informe SIAT, este también indicaba faltas de mantenimiento en los neumáticos, toda vez que estos mantenían las bandas desgastadas.- Repreguntado indica que por los hechos relatados, fueron formalizados personal a cargo de la gerencia de mantenimiento de empresa y también mecánicos responsables de la mantención del bus, por cuasidelito de homicidio y lesiones, no recuerda los nombres. Contrainterrogado, indica que en la causa penal se arribó a una salida alternativa de suspensión condicional del procedimiento, llevada a cabo en audiencia celebrada en el Sexto tribunal de Garantía de Santiago, el día 02 de Septiembre de 2015, desconociendo si se ha llevado otro proceso penal por los hechos, reiterando que en la causa que él investigó se optó por una salida alternativa, lo que impide llevar a juicio propiamente tal el caso. Al punto N°10 del auto de prueba, indica que dentro de las diligencias investigativas se analizaron los



«RIT»

Foja: 1

registros de mantenimiento del bus que se señala, llamando la atención que dentro de los registros, más bien daban cuenta de mantenciones correctivas más que preventivas, donde son los propios conductores de los buses, quienes al notar alguna falla mecánica durante un trayecto, lo registran en una orden de trabajo que posteriormente es entregada en los talleres respectivos, con el propósito que se resolviera el problema –no conoce cómo funciona el sistema en la actualidad-. Respecto del bus siniestrado, señala que los registros de mantenimiento, daban cuenta que durante el período del año 2008 a 2010, se habían reportado reiteradamente vibraciones en el tren delantero. Repreguntado, indica que los registros de mantención que constan en la carpeta investigativa, fueron aportados por la empresa Tur Bus mediante oficio. Contrainterrogado indica que el bus, al momento del accidente, tenía su revisión técnica aprobada, no recordando la cantidad de kilómetros que recorría anualmente el referido bus. Señala finalmente que desconoce el número de órdenes de trabajo que se dieron respecto del bus accidentado, recordando que al menos, fueron más de 10 veces desde el año 2008 al 2009, donde ingreso por problemas de vibración del tren delantero, agregando que inclusive, el último registro de vibraciones extrañas en el puente delantero, fue en octubre de 2010.

2.- Audiencia de 7 de diciembre de 2016 en Exhorto 656-2016 del 1° Juzgado Civil de San Antonio, comparece como testigo don **Marcos Danilo González Cifuentes**, ayudante de mecánico, quien al punto de prueba N°10, indica que no se realizaron mantenciones, lo que sabe porque cuando el bus va a mantención, para aprovechar el tiempo, el auxiliar aprovecha de limpiar el bus en el mismo lugar, por lo que, todas las veces que el bus N°1399 fue a mantención, jamás vio, el testigo, que le hicieran algo, solo lo miraron. Lo anterior lo sabe, por haber sido Auxiliar de Planta del bus siniestrado a la época de ocurrencia del accidente. Agrega que el bus, una o dos veces a la semana, se iba a los talleres de mantención, donde no le hicieron mantención alguna, por lo que solo perdían el tiempo, porque se preocupaban de hacerle mantención a las máquinas que hacían trayectos más largos y las nuevas. Agrega que cuando los buses iban a taller, siempre iba el auxiliar y el conductor. Señala que el día del accidente, el testigo no era auxiliar porque había renunciado una semana antes, siendo



«RIT»

Foja: 1

tanto el auxiliar y el conductor de la máquina siniestrada, de relevos. Indica que tanto él como el conductor, Claudio Valdenegro, se percataron de las malas condiciones del bus siniestrado, la inclinación de los asientos estaba suelto, olor a plástico quemado, sonidos de amortiguación, de dirección, agrega que la máquina tenía sonidos raros, como que al doblar hacia la derecha, la dirección sonaba de forma fea, como arrastrar un mueble viejo oxidado en un patio de cemento, la amortiguación sonaba mucho, cuando la máquina iba en la autopista comenzaba a vibrar después de los 80 kms., y al soltar el volante, el bus se iba solo hacia el lado derecho, situación que fue mostrada por el chofer, quien le indicó que la máquina tenía problemas en el tren delantero y bomba hidráulica de la dirección. Agrega que la calefacción no funcionaba, se notaba que los neumáticos estaban recauchados, desprendía olores de las balatas, por los cuales debía abrirse las escotillas, las luces no alumbraban en la dirección correcta, cuestiones representadas a los mecánicos, pero que no arreglaron. Indica que, durante los 2 meses que anduvo en el bus referido, el chofer tuvo que detener marcha en carretera, pero no recuerda que fue lo que pasó. Repreguntado señala que no habían programas de mantención, solamente cuando se presentaban problemas, el conductor llevaba el bus para la solución, lo cual jamás se hizo, por darle preferencia a las máquinas Salón-Cama, dos pisos y trayecto Norte-Sur. Agrega que el bus accidentado, solo tenía el trayecto Santiago-San Antonio. Señala que aproximadamente 2 meses antes del accidente, recibieron el bus siniestrado –nunca le informaron por qué le cambiaron la máquina-, cuya condición era deplorable, incluso, agrega que el conductor le indicaba que se fuera atrás, ya que, se imagina el testigo, el conductor sabía que el bus tenía problemas, añadiendo que los problemas descritos, se presentaron desde el momento en que se tomó la máquina, los cuales fueron informados por el conductor, de los cuales solo se inspeccionó visualmente el bus, sin tomar otra acción. Declara que la vibración que sentía además de la desviación al lado derecho, era un problema habitual, agregando que no se le hizo ningún tipo de mantención al bus, ni siquiera un cambio de aceite, que correspondía por kilometraje. Contrainterrogado indica que nunca revisó el historial de mantenimiento del bus, añadiendo que no se utilizaban repuesto recomendados por el fabricante, ya que éste



«RIT»

Foja: 1

pide específicamente cierto tipo de repuesto, de cierta marca y calidad, cuestión que no ocurría. Indica que, no obstante no tener como función realizar mantenimiento del bus, éste se estaba atento a lo que se le realizaba o debían hacer y los repuesto que debían cambiar, donde repuesto originales, no vio. Señala que no sabe exactamente si el bus tenía su revisión técnica al día, pero por lo que sabe, ninguna máquina se le otorgaba “salida”, con revisión técnica atrasada. Finalmente señala que los únicos momentos en que el testigo no estaba presente cuando la máquina estaba en taller, era al ir al baño o de compras, lo que no le tomaba más de 15 minutos, ya que la colación se realizaba a bordo del bus, por miedo a que se pudiera perder cualquier objeto personal.

3.- Audiencia de 27 de octubre de 2016 en Exhorto E-630-2016 del 4º Juzgado Civil de Valparaíso, comparece don **Claudio Andrés Olgún Bermúdez**, ingeniero mecánico industrial, como jefe del equipo de peritaje de la UTFSM que realizó informe acompañado en investigación penal llevada a cabo por la Fiscalía de Talagante, por lo que ratifica el contenido y conclusiones del informe. Indica que la Fiscalía referida les solicitó un informe pericial que permita identificar la falla mecánica que produjo el accidente, trabajo que se realizó por un año y medio, con un equipo de 6 profesionales de la UTFSM, quienes tuvieron acceso a toda la información de la causa, como testimonios de testigos, informe del SIAT y acceso a la información entregada por la demandada, se realizaron visitar al bus siniestrado en la Tenencia de Talagante, acompañado por el Fiscal encargado o personal de Carabineros, momentos en los cuales se tomaron registros fotográficos, filmaciones y, mediante cadena de custodia, se hizo retiro de componentes críticos del sistema de dirección, amortiguación, frenos y neumáticos, componentes todos que se llevaron a la UTFSM, donde se periciaron, midieron y evaluaron. Indica que una prueba importante para identificar la falla, fue el registro del tacógrafo GPS del bus, lo que mostró que el chofer estaba atento a las condiciones de tráfico, dado los diferentes puntos de paradas, aceleraciones y cambio de dirección. Los últimos 8 segundos antes de la colisión, el chofer realiza una maniobra en la cual se verifica que busca corregir el curso de la trayectoria no pudiendo lograrlo y perdiendo el control de la dirección. Lo anterior lleva a



«RIT»

Foja: 1

la revisión de todo el sistema de dirección, encontrado el terminal de rótula de la dirección quebrado, indicándose que la falla era por fatiga y fractura por vibración y agripamiento o trabadura mecánica por falta de lubricación, por lo cual el vehículo perdió el trapecio de dirección requerida para su control. Agrega que los demás componentes periciados, frenos, tambores de frenos, neumáticos y suspensión demostraron desgaste en especial los neumáticos en zonas que se encontraban lisos, lo que llevó al análisis de las órdenes de trabajos, donde se apreció que se realizaba solamente mantenimiento correctivo y no preventivo como lo indica el manual de mantenimiento de la marca. Repreguntado, ratifica el documento, la firma, las conclusiones y contenido del “Informe Final Asistencia Técnica: Peritaje Técnico del bus accidentado en la Localidad El Monte, Talagante, Santiago”. Indica que el bus en los últimos segundo cambia de dirección hacia el flanco derecho en la cual se observa una caída de 2 metros hacia un predio lo que hace que el conductor gire hacia el lado izquierdo y nuevamente la dirección del bus va hacia la derecha y el conductor para volver a la dirección recta hace un giro para restablecer lado izquierdo, pero como se indicó, cuando la rótula estaba quebrada no conserva el trapecio de dirección se produce que el conductor gira y éste hace que el bus se desvíe violentamente hacia la izquierda rompiendo las barreras de la autopista llegando hasta la otra calzada e impactando al camión que venía en dirección contraria y como se indicó en el informe a una velocidad de 100 km/hr, quedando incrustado en el camión, produciéndose el accidente fatal. Indica que la rótula se encontraba, en el momento de la inspección, agripada o trabada producto de una falta de lubricación, pero además cabe señalar que el mal balanceo de neumáticos produce una vibración excesiva a los 80 km/ hr, la cual fue ratificada por los testigos de la fiscalía, lo que llevó a la conclusión que dado estos dos comportamientos, produjeron la fisura y luego la fractura de la rótula. Agrega que, el manual de mantenimiento entregado por la empresa fabricante del bus, establece mantenimientos preventivos de acuerdo a los kilómetros recorridos, revelando, las órdenes de trabajo, que el mantenimiento solo obedecían a requerimiento expresados por el conductos, del jefe de patio o evidencias de fallas en la ruta, por lo cual se ratifica que no hubo mantenimiento



«RIT»

Foja: 1

preventivo. Contrainterrogado, indica que se plantearon a la fiscalía de Talagante las hipótesis las hipótesis que podían ser posible causales de la falla, para la cual se redactó un informe preliminar, antes de definir si era una falla mecánica, y por méritos de los antecedentes entregados por fiscalía, que fueron los testimonios en el informe SIAT y las visitas a terreno, cada una de esas hipótesis fueron evaluadas, las que son: condiciones de conducción del conductor, en cuanto a la salud y atención a la ruta, condiciones de tránsito, considerando la presencia de algún vehículo u otro objeto en la ruta, condiciones medioambientales y las condiciones inherentes a fallas de tipo mecánico o funcionamiento de la máquina. Agrega que a partir de la documentación que se entregó por parte de la Fiscalía, se presentaron las referidas hipótesis. Agrega que la rótula de dirección fue enviada al departamento de mecánica para realizarle las pruebas mediante el uso de partículas magnéticas, tintas penetrantes y luego una amplificación de la falla, que evidencia un patrón de fractura por fatiga. Respecto a los análisis realizados a los neumáticos, indica que fueron efectuados en terreno y luego transportados al departamento de mecánica para medir la profundidad del surco de la pista rodadura, además de establecer la razón de la fractura, en aquellos rotos, así, la primera observación, son los diferentes perfiles de rodadura en los neumáticos, además que no se respectó la recomendación del fabricante. Habían desgastes tipo diente de sierra, que indica claramente falta de alineamiento, agregando que había un neumático peladura, es decir, una zona plana sobre la pista de rodadura y además estaba bajo los milímetros recomendados para el tránsito en carretera, descartándose que se haya producida una rotura del neumático en camino, dada la forma de la fractura. Finalmente señala se hizo una dinámica y recreación del modelo que se presentó a Fiscalía, mostrando las características del accidente.

4.- De don **Mario Antonio González Sánchez**, indicando que la causa del volcamiento y posterior colisión, es por un tema de mantención del equipo, en el sistema de dirección, en particular, una ruptura de una rótula en el sistema de dirección. Lo anterior lo conoce, porque es prevencionista y mecánico, y además está la evidencia de la pieza que colapsó, por falta de mantención. Repreguntado ratifica el documento, la firma, las conclusiones



«RIT»

Foja: 1

y contenido del “Informe Final Asistencia Técnica: Peritaje Técnico del bus accidentado en la Localidad El Monte, Talagante, Santiago”, indicando que fue el resultado del proceso e investigación de la falla, consistiendo su participación en los procesos de arme, desarme de las masas, investigar el sistema de dirección y suspensión. Agrega que, en general, el sistema de dirección en su parte articular no tenía un mantenimiento adecuada, así, la rótula por falta de mantenimiento y lubricante se agripó (trabó) perdiendo su libertad de movimiento y por el esfuerzo del sistema de dirección fue experimentando daño en el tiempo hasta que se cortó. La rótula es un mecanismo que tiene la posibilidad de transferir movimiento desde un punto a otro, siendo la transferencia multilateral, porque tiene muchos puntos, transmitiendo el movimiento a la barra de dirección, colapsando la rótula de la dirección de la rueda izquierda desde la posición del chofer, por lo que quedaron sin comunicación y el conductor pierde el control en la conducción del bus, dado un giro brusco. Señala que, en su opinión, no se le daba mantenimiento preventiva al vehículo, por el nivel de daño presentado, además, los sobrevivientes indicaron que tenía mucha vibración al desplazarse y ello ocurre por falta de mantenimiento. Añade que la rótula se encontró cortada y luego se hicieron estudios de laboratorio en el área de materiales de la UTFSM y los resultados indicaron como se fue propagando la falla. Contrainterrogado, indica que no fue su labor ver si el bus tenía la documentación de revisión técnica al día, siendo otras personas, las que estudiaron la documentación de mantenimiento y el manual de Mercedes Benz. Señala finalmente que los análisis realizados a la rótula, consistieron en pruebas de fuerza y de laboratorio, análisis del cual tampoco participó.

5.- De don **Carlos Andrés Baldi González**, quien a punto de prueba N°4, indica que para ellos, la causa origen de la colisión fue el desperfecto mecánico en la rótula de la dirección, esto después de una serie de análisis que efectuaron, tales como motores, bomba de dirección de se encontraba bien, los neumáticos tenían un desgaste excesivo lo que les llevó a revisar las causas de aquello, centrándose en los amortiguadores, llantas y dirección. Agrega que hicieron al menos 12 visitas al bus siniestrado, observando que la rótula estaba agripada (trabada), con corrosión y por desgaste. Se llevó al laboratorio de la UTFSM donde se analiza y se demuestra que la rótula



«RIT»

Foja: 1

sufrió una fatiga, encontrándose además presencia de una “orilla de playa” en la fractura, lo que hace concluir que ésta se produjo previa a la colisión. Lo anterior lo sabe porque participó del análisis a los neumáticos y revisó las evidencias fotográficas del análisis de la rótula. Repreguntado señala que la rótula es un elemento que conecta la barra de dirección con los neumáticos, el cual al fracturarse, ésta pierde totalmente la gobernabilidad de la dirección. Sumado a lo anterior, ratifica el documento, la firma, las conclusiones y contenido del “Informe Final Asistencia Técnica: Peritaje Técnico del bus accidentado en la Localidad El Monte, Talagante, Santiago”. Indica que la rótula se encontraba con corrosión por el tiempo que estuvo el bus detenido después del accidente, pero el desgaste y la evidente fractura es síntoma de falta de mantenimiento preventivo del vehículo, así, cuando un neumático está con desgaste, cuando la amortiguación y suspensión no están en perfecto estado, se ven afectados elementos dentro del sistema de dirección provocando vibraciones, que repercuten en los elementos mecánicos generando la fatiga señalada. Agrega que el desgaste irregular de los neumáticos, se debió a problemas de balanceo y alineamiento, que debieron ser corregidos mediante mantenimiento preventivo. Indica finalmente que, con la revisión de algunas pautas enviadas por Tur Bus, se apreciaba que no cumplían con todas las actividades de mantenimiento indicadas en las pautas del fabricante. Contrainterrogado, señala que los documentos a que hizo referencia, fueron los de mantenimientos que están al anexo del informe, consistente en algunas órdenes de compra y algunas pautas de mantenimiento. Señala que si bien, no sabe si el bus tenía su revisión técnica aprobada, se preguntaban como la había pasado, atendido la serie de defectos encontrados. Señala que las pruebas realizadas a los neumáticos consistieron, en primer lugar, en una inspección visual del estado de bandas de rodadura, después revisaron un corte que tenía un neumático, para descartar si la rotura fue antes o después del accidente, descartándose el reventón del neumático. Finalmente declara que se efectuó un estudio de dinámica del accidente, pero de la trayectoria del bus.

6.- Audiencia de 28 de octubre de 2016, comparece don **Fernando Alejandro Rojas González**, quien al punto de prueba N°4 indica que en



«RIT»

Foja: 1

el informe que emitió la Universidad están expresados los antecedentes y las conclusiones, no recuerda la placa patente del bus, agregando que la causa base fue la fractura de un terminal de dirección, lo que hizo perder el control del vehículo. Repreguntado, indica que su participación en el informe se orientó a la búsqueda de elementos mecánicos que pudieran explicar la ocurrencia del accidente, para lo cual hubo que despejar y desmontar varios elementos deformados y fracturados, hasta encontrar el conector de la barra de dirección con la rueda delantera derecha que estaba fracturado, cuya inspección, indica que la pieza estaba agrietada en la mayor parte de su sección por un fenómeno que se llama fatiga, que consiste en una grieta mínima inicial que crece lentamente debido a las cargas de operación hasta reducir la sección resistente al punto que con una mínima sobrecarga se fractura completamente. Indica que después de analizar múltiples otras posibilidades, se llegó a la conclusión que la causa estaba relacionada con el fenómeno relatado. Señala que los vehículos, como este bus, tienen las rueda delanteras encargadas de controlar la dirección del movimiento, comandado por el volante que acciona el conductor, donde el movimiento del volante se transmite a una rueda y ésta, que está conectada con la otra, mediante una barra, de manera que al doblar, ambas ruedas van coordinadas; dicha barra se conecta a cada rueda a través de la rótula, el que asegura que el sistema de dirección opere correctamente, así las cosas, si la rótula se rompe, el movimiento de la dirección pierde la coordinación lo que dificulta y hasta impide el control del bus a alta velocidad. Sumado a lo anterior, ratifica el documento, la firma, las conclusiones y contenido del “Informe Final Asistencia Técnica: Peritaje Técnico del bus accidentado en la Localidad El Monte, Talagante, Santiago”, informe para el cual, fueron analizado los antecedentes indicados en él, donde no intervino directamente, solo participó del análisis general. Contrainterrogado señala que el encargo del Fiscal fue desarrollar un estudio técnico mecánico del accidente. Agrega que el peso de la barra direccional con su terminal es alrededor de 10 kilos, indicando además que, para llegar a la conclusión de su informe, se efectuaron varias inspecciones de reconocimiento en el sector, donde no se detectaron huellas debido a las



«RIT»

Foja: 1

características del terreno, atravesó la zona en que hay árboles, entre ambas calzadas.

7.- De don **Walter Ottwin Adrián Lemus**, técnico mecánico automotriz, quien al punto de prueba N°4 indica hay una colisión del bus señalado por un desperfecto mecánico, indicando que trabajó en Mercedes Benz y el vehículo o el chasis del bus siniestrado no corresponde a la carrocería del vehículo –chasis antiguo y carrocería nueva-, por lo que técnicamente puede pasar cualquier cosa. Señala que tomó conocimiento en la primera inspección del vehículo, técnicamente hay punto de apoyo de la carrocería que son delicados, sin embargo, la función que el trámite, era exclusivamente de apoyo logístico de los profesores de la Santa María. Repreguntado indica que fue llamado para conformar un equipo de trabajo con profesionales de la UTFSM, participando de la inspección del bus, pero no de la realización del informe. Señala que los desperfectos mecánicos del bus no pueden ser determinados a simple vista, pero el detalle del pésimo estado de los neumáticos del vehículo, desgaste irregular, cototos en los flancos o costados, desgaste de la banda de rodadura irregular, muestra que otro componente estaba con problemas, como la suspensión, dirección o amortiguación. Agrega que cada neumático presentaba un desgaste diferente que quizá fue problema de mantenimiento, estos cototos en los flancos provocan vibraciones al conducir la máquina. Otros neumáticos presentaban desgastes del tipo diente de sierra, característicos del desalineamiento del tren de rodaje, situación peligrosa. Agrega que al abrir el motor, se percató que esa unidad no corresponde al carrozado de la máquina, por lo que los peritos se comunicaron con COMIL Brasil y ellos, según el número de chasis del vehículo, no está en sus registros de carrozados. Sumado a lo anterior, ratifica el documento, la firma, las conclusiones y contenido del “Informe Final Asistencia Técnica: Peritaje Técnico del bus accidentado en la Localidad El Monte, Talagante, Santiago”, indicando que están las fotos que tomó que tomó de los neumáticos a página 19, la primera foto, es el neumático que iba al costado derecho trasero, neumático interior, reconociendo inmediatamente los desgastes de sierra, los cuales además no explotaron. Agrega que examinó las hojas de mantenimiento del bus, aportadas por la demandada, en donde el ítem de mantenimiento de



«RIT»

Foja: 1

Mercedes Benz no es coincidente con el mantenimiento seguido por la empresa, ni en procedimiento ni en tiempo, puesto que en algunas partes, el vehículo no entró a mantención o fue falsificado el documento, por el corto periodo de la duración. En este sentido, indica que el procedimiento de mantenimiento indicado por el fabricante, consiste en una mantención periódica preventiva, con el objetivo de evitar posibles accidente o mal funcionamiento de la máquina, no obstante lo anterior, la mantención en algunos caso no se hizo o se hizo parcialmente, según la documentación aportada. Contrainterrogado el testigo indica que su función consistió parcialmente, acorde a los temas de su domino, en la participación en dar respuesta a lo solicitado por el grupo de investigación, agregando que las conclusiones del informe se refieren a una serie de análisis realizado a diferentes elementos del bus, donde lo revisado por el testigo, que son los neumáticos, no constituye causal del accidente. Al punto de prueba N°10, indica que si se realizaron mantenimiento preventivos, de carácter básicos, lo que no constituye un mantenimiento en profundidad acorde a la funcionalidad del bus, indicando que los mantenimientos se refieren a cambios de lubricante, alineamientos y estado de los parabrisas, pero no se informa en ninguna parte el estado de elementos específicos como pulmones de suspensión, amortiguadores, barras estabilizadoras, silent block de la suspensión. Señala que las mantenciones del bus estaba anotada la identificación del vehículo, patente, kilometraje, recorrido y fecha, desconociendo cuantos años habrá prestado servicios el vehículo y en qué condiciones, solo recordando que las fecha de entrada y salida a taller no coinciden con un mantenimiento clásico, no considerándose el registro de los documentos los años de servicios o rutas recorridas. Agrega que atendida la función de transporte de un bus, la experticia necesaria para la revisión de éste, debe ser por lo menos de 24 horas. Indica finalmente que según lo que recuerda, en los últimos mantenimientos, en el documento de ingreso a taller, el chofer solicitaba revisión por vibración de la máquina al circular, problemas en el aire acondicionado, entre otros.

DÉCIMO SEXTO: Que también Tur Bus rindió prueba destinada a acreditar su diligencia con la siguiente documental:



«RIT»

Foja: 1

1. A fojas 493, Copia simple de Certificado de Revisión Técnica N°8757612 (2/4/12) la cual es copia de Certificado N°5709369 de 6 de octubre de 2009, del Bus PPU XL 1741 DV 4, cuyo propietario en la Empresa Tur Bus Ltda., donde aparecen todos los aspectos mecánicos (Sistema de dirección, de frenos, luces y sistema eléctrico, Suspensión, ruedas y neumáticos, estado de chasis, estado de Carrocería y/o cabina, instrumentos: velocímetro, tacómetro etc. Y elementos de seguridad y accesorios) aprobados (A), certificado emitido por la Planta Revisora A 1314 de San Bernardo de Servicio Técnico Motrices S.A.
2. A fojas 494, Copia simple de Certificado de Revisión Técnica N° A 8757611 (2/4/12) la cual es copia de certificado N°5709739 de **octubre de 2009**, del Bus PPU XL 1741 DV 4, cuyo propietario en la Empresa Tur Bus Ltda., donde aparecen todos los aspectos mecánicos (Sistema de dirección, de frenos, luces y sistema eléctrico, Suspensión, ruedas y neumáticos, estado de chasis, estado de Carrocería y/o cabina, instrumentos: velocímetro, tacómetro etc. Y elementos de seguridad y accesorios) aprobados (A), certificado emitido por la Planta Revisora A 1314 de San Bernardo de Servicio Técnico Motrices S.A.
3. En custodia, Informe Técnico 15-0831 RUC 1001089148-0, Máquina 1399, suscrito por el Ingeniero Mecánico don **Aníbal Óscar García**, elaborado de noviembre de 2013 a septiembre de 2015 en el cual analiza los informes realizados por la Universidad Técnica Federico Santa María, analiza otros informes de carpeta investigativa, así como la bus y piezas relevantes y señala que “los resultados de estas inspecciones y ensayos permiten demostrar de manera coherente, consistente y redundante, que no ha habido falla mecánica alguna en los sistemas de freno, de dirección, de suspensión y en los neumáticos que pudiera provocar el desvío progresivo y prolongado del bus hasta colisionar con el tracto camión en la mano de circulación del segundo. (...) de todas maneras queda claro que por largos segundo el bus realizó una maniobra de giro a la izquierda, la que no se alteró



Foja: 1

en por lo menos las tres primeras colisiones contra las barreras de defensa y un pequeño árbol, todos en la berma central de la autopista. En esos largos segundos, no se advierte indicio alguno de que se haya intentado corregir la dirección del bus o disminuir su velocidad. Y por cuanto los sistemas de dirección y de freno estaban operativos de modo eficiente, no queda más alternativa que concentrar las posibles causas del accidente en una pérdida de las facultades mínimas necesarias para la conducción de un vehículo automotor, por parte del chofer del mismo. Esta pericia no ha reunido ningún elemento de juicio que permita ahondar sobre esta hipótesis. La certeza de la misma radica en la certeza del adecuado funcionamiento de los sistemas mecánicos del bus, necesarios para mantener su control en todas las instancias, al momento del accidente.”

4. En custodia, Informe DICTUC N°1263673 “Accidente Vial ocurrido el martes 23 de noviembre de 2010 en el kilómetro 45 de la Autopista del Sol. El Monte, Talgante, Región Metropolitana. Análisis de la situación del accidente”, suscrito por el ingeniero Civil transporte, **Francisco Frésard** y por el Gerente General del DICTUR S.A., don **Felipe Bahamondes**, de 20 de mayo de 2015 que sirve de base a informe de Aníbal García.
5. En custodia, Informe MP 17-2014. “Análisis del cumplimiento de los requerimientos de mantenimiento de bus N°1399 de Tur Bus-Periodo Enero a Noviembre de 2010”, suscrito por don **Pablo Barañao Díaz**, ingeniero civil de sociedad Mejores Prácticas S.A., de 5 de junio de 2014 que concluye “En base a los antecedentes revisados, es posible concluir que durante 2010 la empresa Tur Bus dio cumplimiento q la totalidad de las exigencias del fabricante del bus 1399, Mercedes Benz, en cuanto al mantenimiento preventivo requerido por dicho bus. La revisión de la totalidad de requerimientos y exigencias contenidas en el manual de Operación del Bus, incluyendo las recomendaciones generales y las pautas del Plan de mantenimiento fueron cumplidas con amplia holgura por la empresa.



«RIT»

Foja: 1

Por lo tanto, es posible descartar categóricamente una eventual conducta imprudente y contraria a los reglamentos que rigen la actividad de prestación del servicio de transporte de pasajeros por parte de los trabajadores que se despeñaban en la Gerencia de mantenimiento de Tur Bus durante 2010. Por el contrario, la evidencia permite sostener lo contrario, esto es, una diligencia más allá de lo requerido por las exigencias del fabricante del bus, incrementando significativamente las frecuencias de atención en la mayoría de los Planes de mantenimiento”.

6. En custodia, Informe MP 27-2014 signado como “Análisis metodológico del informe Final “Asistencia Técnica: Peritaje técnico del bus accidentado en localidad de El Monte, Talagante, Chile”, de la Universidad Santa María Empresas S.A. y sus documentos complementarios, suscrito por don **Pablo Baraño Díaz**, ingeniero civil de sociedad Mejores Prácticas S.A., de 25 de agosto de 2014 estima que la metodología empleada para alcanzar la conclusión a la que llega la universidad contiene numeroso errores, siendo los principales los siguientes: a) ausencia de un control de calidad de los datos utilizados para los análisis. b) la falencia de la selección se cometió tanto a nivel global del peritaje como en algunos aspectos específicos, como el desgaste severo y/o irregular de los neumáticos, relación entre la alineación y el estado de los neumáticos, información que se decide presentar en el informe. c) se utilizaron términos vagos o imprecisos, los que no pueden ser verificados (anomalías en el sistema de dirección y otros). d) se transcribieron en forma equivocada las declaraciones y órdenes de trabajo, dando a entender que en dichos documentos se hace referencia a una relación entre las supuestas vibraciones del bus y el estado de los neumáticos, lo cual es totalmente falso. e) falta de información de sustento para muchas afirmaciones realizadas en el informe) se incurrió en el error denominado “sesgo antes de probar”, al asumir que algunas conclusiones eran tan evidentes que no era necesarias probarlas. g) realización de mediciones no repetibles y sin indicación de margen de error (ejm. Frenos). h) inexistencia de metodologías de cálculo



«RIT»

Foja: 1

- (aceleración y desaceleración del bus). i) ausencia de experimentos, análisis específicos o predicciones realizados para validar las hipótesis propuestas en el informe. J) ausencia de metodologías estadísticas para reducir los errores de mediciones y análisis de los datos recolectados”.
7. En custodia, Informe MP 25-2014. “Análisis del cumplimiento de las exigencias y recomendaciones asociadas a los neumáticos del bus N°1399 de Tur Bus- Periodo de 2007 a 2010”, suscrito por don **Pablo Barañao Díaz**, ingeniero civil de sociedad Mejores Prácticas S.A., de 11 de julio de 2014 y en el que concluye que “en el periodo 2007-2010 la empresa tur Bus dio cumplimiento a la totalidad de las exigencias legales aplicables a la instalación y uso de neumáticos por el bus 1399. Adicionalmente, también se pudo concluir que en el periodo 2008-2010 la empresa Tur Bus dio cumplimiento, en su bus 1399, a la totalidad de las recomendaciones y sugerencias del uso y mantenimiento de neumáticos indicadas por Pirelli en 2013. Por lo tanto, es posible descartar categóricamente una eventual conducta impudente
 8. En custodia, CD video de **Fernando Ferro**, que contiene video de reconstrucción de accidente.
 9. En custodia, copia de Certificado de Mutual de Seguridad C.Ch.C., de 9 de febrero de 2016, suscrito por el Director de Cartera de Transporte de dicha entidad, señor Hugo Hernández Miranda, que certifica los reconocimientos y actividades generadas en pro de la gestión en materias de Seguridad y Salud Ocupacional durante los años 2007 a 2009 de la Empresa de Transportes Rurales Ltda.
 10. En custodia, Copia simple de reconocimiento a Tur Bus por su participación en la campaña “Vive las Fiestas Patrias Responsables”, emitido por Mutual de Seguridad C.Ch.C., en septiembre de 2009.
 11. En custodia, Copia simple de documento signado como “Compromiso”, suscrito por el Gerente General Corporativo de Empresas Tur Bus, señor Víctor Ide Benner y por el Gerente General de Mutual de Seguridad, señor Cristián Moraga Torres, de 18 de



«RIT»

Foja: 1

diciembre de 2012, donde acuerdan desarrollar de manera conjunta un “Plan de Trabajo” centrado en los siguientes ejes: Seguridad Ocupacional, medicina de trabajo, ergonomía, capacitación ocupacional, sistemas de gestión, difusión y comunicación e higiene industrial, por el cual, las partes se comprometieron a dar todo el apoyo necesario, para la implementación y desarrollo del programa establecido.

12. En custodia, Copia simple de Protocolo suscrito por el Gerente General de Tur Bus, don Fernando Fernández García y por don Raúl Arrázola Castro, gerente general de Mutual de Seguridad C.Ch.C., de 14 de noviembre de 2007, en el cual, la sociedad demandada declara como su “Política de Seguridad y Salud Ocupacional” lo siguiente: “El compromiso de adoptar todas las medidas de control necesarias para proteger eficazmente la vida y salud de sus trabajadores y colaboradores que desempeñen funciones en sus obras, faenas o servicios; dar cumplimiento a la legislación vigente, aplicable en materias de Seguridad y Salud Ocupacional, así como a otros requisitos suscritos por la organización; Fomentar la participación permanente de los trabajadores en el control de los riesgos; Mejorar continuamente las condiciones y ambientes de los lugares de trabajo”.
13. En custodia, Copia simple de noticia de sección Vida Empresarial de diario El Mercurio, titulada “Mutual de Seguridad entrega certificación en Seguridad y Salud Ocupacional a Empresa Tur Bus”, de 25 de abril de 2009, noticia cuya bajada de título indica “La empresa líder del transporte interurbano es la primera del rubro en recibir este reconocimiento, que busca mejorar los niveles de productividad y las condiciones físicas y ambientales de los lugares de trabajo.”
14. En custodia, Copia de Certificado de Epysa Club Producciones Ltda., suscrito por su director ejecutivo, don Juan Francisco Novión, de 5 de febrero de 2016, que da cuenta que Tur Bus fue galardonada con el premio “Volante de Oro 2006”, en la categoría de Gran Empresario



«RIT»

Foja: 1

Transporte de Pasajeros, premio otorgado por la CNDC, CNTC, Chiletransporte, Fenabus y AGTPP, junto a la Revista Epysa Club.

15. En custodia, Copia simple de certificado de reconocimiento “sobresaliente” entregado por Mutual de Seguridad C.Ch.C a Tur Bus, suscrito por el Gerente General de dicha entidad, don Jorge Schwerter Hofmann, válido hasta 31 de diciembre de 2009.
16. En custodia, Copia simple de Decreto 156 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 19 de noviembre de 1990, el que “Reglamenta Revisiones Técnicas y la Autorización y Funcionamiento de las Plantas Revisoras”,
17. En custodia, Copia simple del “Manual de Procedimiento e Interpretación de Resultados” de Revisiones Técnicas Tipo A1 (Buses) del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Versión 11.2 de julio de 2014, el cual tiene por objeto establecer los procedimientos a ser aplicados en cada una de las estaciones de inspección que conforma la línea de Revisiones Técnicas para buses destinados al Transporte de Personas, donde se establecen los “Principio generales de la revisión técnica vehicular”, se hace además una descripción detallada de los procedimientos para cada una de las estaciones y equipos e instrumentos que conforman la referida red, junto a un detalle de los procedimientos administrativos que no se encuentran enmarcados en la Revisión Técnica propiamente tal, para culminar con una pauta detallada, para la interpretación de los resultados correspondientes a las estaciones de inspección descritas.
18. En custodia, Set de documentos consistente en copia simple de Órdenes de Trabajo (8) de Tur Bus-Documento interno, todos emitidos el 10 de julio de 2012, correspondiente al vehículo N°1399, marca Mercedes Benz, modelo OH 1628, patente XL 1741:
19. Orden de trabajo N°43000294840, fecha de entrada el 4 de octubre de 2010, Km. de entrada 1527125, por el cual se realizó “alineación”.



«RIT»

Foja: 1

20. Orden de Trabajo N°43000300428, fecha de entrada el 2 de noviembre de 2010, Km. de entrada 1546465, observaciones “aire acondicionado no funciona”
21. Orden de Trabajo N°43000301776, fecha de entrada el 11 de noviembre de 2010, Km. de entrada 1548349, observaciones “motores aire acondicionado derecho no funciona”.
22. Orden de Trabajo N°43000301895, fecha de entrada el 11 de noviembre de 2010, Km. de entrada 1548349, comentario: “reg. Frenos-balatas y neumáticos ok; rev. Gral. Engrase gral. Rev. Niveles ok”.
23. Orden de Trabajo N°43000302809, fecha de entrada de 11 de noviembre de 2011, Km. de entrada 1552568, observaciones “no funciona freno de motor, repara refrigerador salida stgo/lleo”, comentario de (469) Raúl Patricio Fuentes: se repara freno de motor.
24. Orden de Trabajo N°43000303306, fecha de entrada el 17 de noviembre de 2010, Km. de entrada 1553565.
25. Orden de Trabajo N°43000303408, fecha de entrada el 18 de noviembre de 2010., Km. de entrada, diagnóstico zona operativa aire acondicionado no funciona, fuga de agua en sistema de aire acondicionado cae por rejilla interior a los pasajeros, diagnóstico zona operativa corres-niveles-frenos.
26. Orden de Trabajo N°43000303776, fecha de entrada el 19 de noviembre de 2010, km de entrada 1553804, observaciones: rev. De correas, rev. De niveles, rev. De balatas, rev. Gral ok.
27. En custodia, copia simple de Planilla Tur Bus, singada “Consulta Notificaciones por Periodo” comprendido entre el 1 de agosto de 2010 al 24 de noviembre de 2010, correspondientes al chofer don José Luis Abarca Saavedra.
28. En custodia, Copia de acta de individualización de Audiencia de Suspensión condicional del Procedimiento, de 2 de septiembre de



«RIT»

Foja: 1

2015, de Sexto Juzgado de Garantía de Santiago, en causa RIT 3427-2014, donde se declaró la suspensión condicional del procedimiento, estableciéndose las siguientes condiciones: Fijar dominio e informar al Ministerio Público de cualquier cambio de mismo, por un año; pagar, a título de indemnización, a la víctimas, la suma total de \$988.068.527.-, como indemnización única adicional, pagadera en la forma señalada; la realización por parte de los imputados, a costa de Tur Bus, de un Seminario o Congreso sobre seguridad vial y mantenimiento de vehículos motorizados de transporte terrestre de pasajeros; y declaración pública de condolencias.

29.En custodia, Copia simple de sentencia de 1 de octubre de 2015, pronunciada por la Undécima Sala de la I. Corte de Apelaciones de Santiago, por la cual se confirmó la resolución de 2 de septiembre de 2015, dictada por el Magistrado don Francisco Javier Vela González, de Sexto Juzgado de Garantía de Santiago, en causa RIT 3427-2014, por la cual se accedió a la suspensión condicional del procedimiento por el término de un año, a petición del Ministerio Público y en favor de los imputados, acordada con el voto en contra del Ministro Gómez.

30.En custodia, Copia simple de la de sentencia de 5 de septiembre de 2014, dictada por el 8° Juzgado Civil de Santiago, en causa Rol C-5040-2011, caratulada “Lecaros con Sociedad Concesionaria Autopista del Sol S.A.”, la cual acogió la excepción de falta de legitimidad activa y en consecuencia rechaza la demanda en todas sus partes.

31.En custodia, Copia simple de la sentencia de 15 de junio de 2015, pronunciada por la Segunda Sala de la Corte de Apelaciones de Santiago, en causa Rol N°354-2015, caratulada “Lecaros con Concesionaria Autopista del Sol y Empresa de Transportes Rurales Limitada”, la cual revocó la sentencia apelada de 5 de septiembre de 2014, en cuanto acogió la excepción de legitimidad activa, declarándose, en cambio, que no ha lugar a ésta, confirmándose



«RIT»

Foja: 1

además la declaración que rechaza la tacha del testigo Richard Ravanal Navarrete.

32. En custodia, copia simple documento signado como “Solicitudes Cursos OTEC”, del Servicio Nacional de Capacitación y Empleo (SENCE), respecto de la OTEC “Centro de Formación Profesional Ltda.”, para la “Formación integral y desarrollo y competencias para conductores profesionales”, ingresada el 12 de julio de 2007, en estado de “Acreditada”. Además se acompaña el certificado de Registro Nacional Público de Organismo Técnicos de Capacitación, donde consta la inscripción del centro de formación técnica indicada.
33. En custodia, copia simple de Resolución Exenta N°005955 del Servicio Nacional de Capacitación y Empleo (SENCE), de 27 de julio de 2007, por el que se autoriza la actividad de capacitación de “Formación integral y desarrollo y competencias para conductores profesionales”, del Centro de Formación Profesional Ltda.
34. En custodia, copia simple de Certificado IQNET e ICONTEC, de 30 de septiembre de 2011, que certifica que el Centro de Formación Profesional Limitada –CEFEC Chile Ltda., para las actividades de “Prestación de servicios de reclutamiento, selección, capacitación y evaluaciones de asistentes y conductores”, respecto del cual ha implementado y mantenido un sistema de “Gestión de calidad” que cumple los requisitos especificados en: ISO 9001:2008.
35. En custodia, copia simple de Certificado ICONTEC, de 30 de septiembre de 2011, que certifica que el Centro de Formación Profesional Limitada –CEFEC Chile Ltda., ha sido evaluado y aprobado con respecto a los requisitos especificados en ISO 9001:2008, aplicable a la “Prestación de servicios de reclutamiento, selección, capacitación y evaluaciones de asistentes y conductores”.
36. En custodia, copia simple de Certificado ICONTEC, de 30 de septiembre de 2011, que certifica que el Centro de Formación Profesional Limitada –CEFEC Chile Ltda., ha sido evaluado y aprobado con respecto a la norma chilena “Organismos Técnicos de



«RIT»

Foja: 1

Capacitación –Requisitos” NCh 2728 OF 2003, aplicable a las actividades de prestación de servicios de capacitación.

37. En custodia, copia simple del programa de “Reclutamiento, Selección y Capacitación de Conductores” del Centro de Formación Profesional Limitada- CEFEC Chile Ltda., donde se indica que luego del Reclutamiento (a través de Prensa Escrita, Trabajando.com, Omil municipal y Boca a Boca), se realiza la etapa de selección, consisten en Charla de inducción, revisión de antecedentes, evaluación psicosenométrica, evaluación psicolaboral y evaluación de la Conducción, para finalmente efectuar la Capacitación, que comprende un programa de 131 horas.

38. En custodia, copia del “Manual de Procedimientos de exámenes psicosenométricos e investigación de incidentes y accidentes” de las Empresas del Holding Tur Bus.

39. En custodia, set de documentos, relativos a don José Luis Abarca Saavedra consistente en:

40. Evaluación psicológica de 31 de octubre de 2016, en el cual, luego de realizar la entrevista de antecedentes, examen Psicotécnico y efectuar test escrito, entrevista personal, se observó que “el postulante presenta la experiencia y la motivación requeridas para el cargo. No presenta indicadores de somnolencia, presente un manejo adecuado ante conflicto, aunque tiene tendencia a evitarlos. Apto con reserva.

41. Evaluación Psicotécnica de 23 de febrero de 2007; aprobada, respecto los exámenes de Agudeza Visual, Perimetría, Visión Profundidad, visión nocturna, encandilamiento, reacción encandilamiento, visión de colores, audiometría, tiempo de reacción, test palanca, test punteado y forias. Observaciones: “Aprob. Sin lentes”.

42. Evaluación Psicotécnica de 4 de septiembre de 2007; aprobada, respecto los exámenes de Agudeza Visual, Perimetría, Visión Profundidad, visión nocturna, encandilamiento, reacción encandilamiento, visión de colores, audiometría, tiempo de reacción,



«RIT»

Foja: 1

test palanca, test punteado y forias. Observaciones: “Aprob. Sin lentes. EVA. Por término de licencia médica, periodo aprox, 04 meses. Médico tratante- naringólogo”.

43.Evaluación Psicotécnica de 29 de enero de 2009; aprobada, respecto los exámenes de Agudeza Visual, Perimetria, Visión Profundidad , visión nocturna, encandilamiento, reacción encandilamiento, visión de colores, audiometría, tiempo de reacción, test palanca, test punteado y forias. Observaciones: “Aprobado. Tur Bus Centro P-2”.

44.Evaluación Psicotécnica de 19 de marzo de 2008; aprobada, respecto los exámenes de Agudeza Visual, Perimetria, Visión Profundidad , visión nocturna, encandilamiento, reacción encandilamiento, visión de colores, audiometría, tiempo de reacción, test palanca, test punteado y forias. Observaciones: “Aprobado. Tur Bus Centro P-3”.

45.Evaluación Psicotécnica de 20 de abril de 2009; aprobada, respecto los exámenes de Agudeza Visual, Perimetria, Visión Profundidad , visión nocturna, encandilamiento, reacción encandilamiento, visión de colores, audiometría, tiempo de reacción, test palanca, test punteado y forias. Observaciones: “Aprob. Sin lentes. P2”.

46.Evaluación Psicotécnica de 14 de enero de 2010; aprobada, respecto los exámenes de Agudeza Visual, Perimetria, Visión Profundidad , visión nocturna, encandilamiento, reacción encandilamiento, visión de colores, audiometría, tiempo de reacción, test palanca, test punteado y forias. Observaciones: “Aprob. Sin lentes. P1”.

47.Evaluación Psicotécnica de 1 de abril de 2010; aprobada, respecto los exámenes de Agudeza Visual, Perimetria, Visión Profundidad , visión nocturna, encandilamiento, reacción encandilamiento, visión de colores, audiometría, tiempo de reacción, test palanca, test punteado y forias. Observaciones: “Aprob. Sin lentes. P5”.

48.Evaluación Psicotécnica de 23 de agosto de 2010; aprobada, respecto los exámenes de Agudeza Visual, Perimetria, Visión Profundidad , visión nocturna, encandilamiento, reacción encandilamiento, visión de



«RIT»

Foja: 1

colores, audiometría, tiempo de reacción, test palanca, test punteado y forias. Observaciones: “Aprob. Sin lentes. P3”.

49. Evaluación Psicotécnica de 25 de octubre de 2010; aprobada, respecto los exámenes de Agudeza Visual, Perimetria, Visión Profundidad, visión nocturna, encandilamiento, reacción encandilamiento, visión de colores, audiometría, tiempo de reacción, test palanca, test punteado y forias. Observaciones: “Aprob. Sin lentes. P4”.

DÉCIMO SÉPTIMO: Que debe agregarse a esa prueba de la demandada la testimonial que sigue:

1. A fojas 499, **Francisco José Frésard Bobadilla**, experto en seguridad vial, investigador de Dictuc y profesor en la Escuela de Ingeniería de la Universidad Católica. Ratifica informe. En sus peritajes abordaron los 3 componentes del sistema vial. Usuario, vehículos y vías. El sistema de contención vial tiene por función primordial contener y re direccionar suavemente un vehículo errante cuando abandona la calzada vehicular. El nivel de contención está dado por la demanda vehicular, es decir, el volumen y tipo de vehículo dominante en las vías. La Autopista del Sol es una vía de conexión portuaria con una alta demanda de transporte pesado (camiones y buses) y de acuerdo al Manual de Carreteras de la Dirección de Vialidad del MOP, la barrera debe tener en este caso el mayor nivel de contención posible. Esto es, barreras de hormigón. Sin embargo, al momento del accidente y hasta la actualidad, la barrera es metálica con poste de sujeción cada 4 metros, lo que técnicamente es el menor nivel de contención para el sistema vial. En el accidente no contuvo al bus y por eso éste invade la calzada contraria e impacta al camión. La función principal de una barrera de contención es evitar accidentes como la invasión de la calzada contraria. El sistema de contención en este caso no tuvo injerencia en la pérdida de control del bus. Cuando se analiza la trayectoria del bus partir de las fotografías en el informe SIAT, se observa que la trayectoria es virtualmente rectilínea cuando el bus pasa sobre ambas barreras (porque existía una cita metálica en ambos costados de la mediana, o equivalentemente en cada costado



«RIT»

Foja: 1

izquierdo de ambas calzadas). No se pudo determinar la causa de la pérdida de control del bus. En cuanto a la vía, ésta era recta, pero previo al punto del accidente existe una leve curva vertical en que la rasante del camino se eleva para permitir pasar por debajo de un canal de regadío, es decir, existía una curva vertical muy baja un poco antes del lugar del accidente. De los antecedentes analizados, aportados por el informe SIAT más un análisis que hicieron al día siguiente del accidente, le permite inferir que lo más probable es que el bus circulaba por la calzada derecha y algo ocurre, no saben qué, y se provoca la situación de ruptura, lo que queda registrado en el GPS del bus. Su circulación era normal, pero en la situación de ruptura no tiene claro qué le ocurrió al bus y en qué pista o lugar relativo de la calzada circulaba. Es muy probable que por la velocidad límite autorizada en ese tramo y el bus lleno, más el ángulo de inclinación con que impacta, es muy probable que una barrera de hormigón tampoco hubiese contenido al bus, pero hubiere restado velocidad y haber quedado en la mediana evitando que traspasara la segunda barrera de hormigón antes de invadir la calzada contraria y probablemente las consecuencias habrían sido menores.

2. A fojas 504, **Roberto Andrés Roa San Martín**, Jefe de Planta Servicios Técnicos Motrices. Hacen revisiones técnicas, no son taller mecánico. No tiene facultades para ver si se hicieron mantenciones preventivas pero si da por hecho que si la máquina salió aprobada en PRT en la fecha correspondiente del certificado, estaba en buenas condiciones. Reconoce los certificados de Revisiones Técnicas como de la empresa en la cual trabaja. Revisan la parte mecánica y visual aplicando un manual facilitado por el Ministerio de Transporte. Se le pregunta si un bus que cuenta con revisión aprobada, después de haber sido entregado el certificado, puede tener aún problemas mecánicos y responde “a corto plazo no, pero la empresa debe tener las mantenciones al día de todos los buses”. No conoce la máquina que chocó pero son muchos los modelos idénticos que ve diariamente, no solo de Tur Bus. No revisó el bus accidentado personalmente. Ni los antecedentes y no ven bitácoras de mantenimiento porque no son



«RIT»

Foja: 1

un taller mecánico. No sabe si fue rechazado. Si el certificado enumerado está rechazado y luego se emite otro en condición de aprobado, se da a entender que los rechazos fueron subsanados. Se le pregunta cuánto demora la reparación de una máquina que presenta problemas en su sistema de revisión y responde que es relativo, depende del mecánico, de si están los repuestos, la complejidad del armado del sistema, no puede establecer tiempo exacto, pero algo estimativo de 30 minutos y si o está el repuesto, una semana.

3. A fojas 508, **Gonzalo Javier Laoutari Agelery**, ingeniero civil y a la época del accidente Gerente de Planificación, sus principales funciones eran la compra y administración del combustible, control de gestión de mantenimiento, operaciones y estaban iniciando una puesta en marcha para planificar roles de los tripulantes. Trabajó en Tur Bus hasta septiembre de 2012. Al ocurrir el accidente se formó una comisión de emergencia para coordinar y atender a las víctimas y le tocó liderar el equipo que estuvo en terreno organizando la administración de hospitales y asistencia a los pasajeros y familiares. Apoyó la investigación recaudando información. Recuerda que las mantenciones estaban al día y las jornadas de descanso de la tripulación estaba bien. Su primera función fue determinar el lugar donde estaban siendo derivados los accidentados para informar a las familias y entregar apoyo necesario, adicionalmente cuando se les informó que había fallecidos se les compró ropa y coordinó los servicios funerarios a costo de la empresa, se rescataron los equipajes para ser entregados al dueño o familiares. Eso fue lo inmediato, no recuerda con claridad que se habilitó en la página web información del accidente y se trató de ubicar a los familiares de los pasajeros que tenían información de contacto. Sabe que se estuvo entregando apoyo económico a las familiares de las víctimas y también psicológico. Su equipo era multidisciplinario compuesto por el área comercial, operaciones, mantenimiento, administración y finanzas y legal. Se hizo levantamiento de ubicación de las víctimas a centros asistenciales y prestar apoyo a familiares con alimentación, alojamiento e información. También con los familiares de la tripulación del bus. El



«RIT»

Foja: 1

equipo de mantenimiento apoyó a Carabineros y a Bomberos. No recuerda cuánto tiempo se apoyó pero en general es hasta el alta de los lesionados. Para víctimas y fallecidos se coordinó apoyo psicológico pero no está seguro en qué consistió. Tuvo contacto con familiares en la Municipalidad de Talagante. Las vestimentas de las víctimas las compró personalmente recuerda que el bus iba casi completo y se debe haber derivado a más de 25 personas a centros asistenciales de la Región Metropolitana, no recuerda exactamente a cuáles, hubo lesiones de diversa consideración desde leves a fallecidos. Los gastos los cubrió la empresa, desconoce si directamente o a través de seguros. Recuerda que el bus tenía las revisiones al día, en general la empresa era cuidadosa con realizar mantenciones preventivas a neumáticos, frenos y dirección. A esa fecha tenía un software específico para mantenimiento donde se cargaban las mantenciones preventivas según kilometraje y donde adicionalmente los conductores podían agregar novedades en el último viaje. Si el bus registraba alguna novedad de la tripulación o tenía mantenimientos preventivos, era derivado a taller para su revisión y reparación. Si el bus tenía asignado un nuevo servicio y mantenimiento y estaba trabajando en él, se reasignaba un bus equivalente que estuviera operativo. Para corroborar que estuviera reparado en el taller había asignaciones por zona de operaciones, se asignaba un mecánico para una primera revisión y que lo derivaba a un taller específico en caso de requerirlo, adicionalmente el área de control d salida de buses tenía acceso a saber si un bus venía con novedades de modo de sacarlo de la rotativa para su revisión. Era difícil que el año 2010 un bus saliera a prestar servicios con fallas mecánicas porque había varios controles. Se le pregunta si tuvo acceso a la Orden de Trabajo de 1/10/10 que indicaba que la máquina siniestrada debía derivarse a alineación y balanceo porque vibraba en velocidad y responde que no recuerda, lo mismo respecto del resultado de la alineación afectada según Orden de Trabajo del 4/10/1 que registró una desviación fuer de rango de las r4udas delanteras de la máquina. Tampoco le consta que la máquina haya salido con problemas en los neumáticos de alineación y



«RIT»

Foja: 1

balanceo. Desconoce el historial de reportes de dirección y tren delantero, 7 reportes el año 2008, 6 reportes del año 2009 y 26 reportes el año 2010. Se le pregunta si sabe cuál era el registro de siniestros sufridos por la máquina y si este debía ser considerado por el equipo de mantención y si le consta que haya sido efectivamente considerado; responde que en general los siniestros se generan al hacer maniobras en los patios y generan rayones a parabrisas y vidrios y dañan la estética del bus sin afectar sus características operativas, en caso de siniestro mayo por ejemplo un choque el bus es enviado a taller y revisado y reparado completamente. Se le pregunta si sabía que esta máquina tuvo 4 rechazos de revisiones técnicas los años 2008 y 2010 por problemas de holgura, las cuales según el manual de revisiones técnicas del Ministerio de Transporte, están referidas a problemas de barras, brazos, rótulas y amortiguadoras del sistema de dirección de la máquina. Y responde que lo desconoce pero imagina que si el bus tenía sus revisiones técnicas al día es porque esos temas fueron resueltos en ese momento; un bus recorre entre 150 mil y 350 ml kilómetros al año por lo que estos componentes deben ser reparados alguna vez. Se le interroga acerca de si le consta que los problemas en el sistema de dirección del bus fueron reparados o corregidos, si en marzo de 2010 hay un rechazo de revisión técnica por problemas de holgura, o sea de sistema de dirección y en octubre de 2010 las Ordenes de Trabajo realizadas a la máquina daban cuenta de los mismos problemas. Y dice que imagina que al sacar la revisión el bus no presentaba problemas en cuanto a la orden de octubre es difícil asegurar que sea el mismo tema que teóricamente ocurrió en marzo debido a que el bus probablemente había recorrido más de 60 mil kilómetros entre ambas fechas.

4. A fojas 516, de don **Julio Andrés Salgado Bichet**, quien dice que participó en el proceso investigativo dirigido en la Siat por el capitán Gerardo Henríquez Rojas y cuyo informe reconoce. Dice que el ingeniero mecánico Omar Minguez Rivera efectuó pericia al sistema de tracción, lo que incorpora los neumáticos.



«RIT»

Foja: 1

5. A fojas 519, don **Aníbal Oscar García**, señala que realizó informe en agosto de 2015 y refleja la investigación realizada los 3 años anteriores. El resultado de su investigación arrojó que no hubo fallas mecánicas en los sistemas del bus, lo que dedujo porque no había fallas preexistentes. Realizó un reconocimiento ocular a los restos en 4 oportunidades, 2 de ellas acompañado de técnicos de Carabineros, SIAT y bajo la fiscalización de la Fiscalía de Talagante. Analizó unas 20 piezas y partes de piezas extraídas del bus, 5 neumáticos, realizó mediciones de la deformación del chasis y carrocería, mediante laboratorios especializados analizó fallas de piezas y llegó a la conclusión de que la roturas y deformaciones producidas en los sistemas de dirección, suspensión, frenos y neumáticos del bus fueron consecuencia de la colisión y no se relacionan con causas de la misma. Revisó los 2 neumáticos delanteros que tenían indicios de estar en buenas condiciones de uso y había sido rotos en el impacto. Revisó 3 de los 4 neumáticos traseros también en buen estado y uno de ellos presentaba una zona muy desgastada que abarcaba menos del 10% de la superficie de la rodadura. Realizó un análisis de laboratorio de la sección transversal de la zona desgastada determinando que la estructura estaba intacta. Y por último analizó la posible influencia del desgaste en el sistema de dirección delantero llegando a la conclusión que es imposible la trasmisión de vibraciones de ese neumático trasero al puente de dirección. Está convencido que los neumáticos no tuvieron ningún rol causal en la producción del siniestro. Como consecuencia de la colisión se produjo la deformación de la barra de convergencia y la rotura del perno de vinculación de la misma con la rueda delantera derecha. A demostrado que las huellas dejadas por el bus antes del choque, por la forma en que se ha deformado la barra convergencia y por el aspecto macro y micro de la superficie de fractura del perno de vinculación con la rueda derecha que todo ello fue consecuencia del choque frontal oblicuo en el sector delantero del bus con el tracto camión; en consecuencia, el sistema de dirección estaba operativo y permitía el control de dirección del bus hasta el momento de la colisión misma. En el marco



«RIT»

Foja: 1

del siniestro entre automotores entiende como caso fortuito todo lo que puede producirse sin causa en falla técnica de las máquinas y/o de la vía. En este caso no se advierte en ninguno de los rastros e indicios recabados en la investigación elemento causal relacionado con el estado de la vía que pueda relacionarse con la producción del siniestro. Es factible que en la barrera de contención central no fuera la adecuada para contener el desvío de vehículos de gran porte pero de ser así no sería elemento causal sino contingencia concurrente. En cuanto a la dinámica del accidente, la investigación de Carabineros SIAT incluye entre otros elementos el rescate de señales GPS del bus el lugar donde se produjo el impacto y el lugar donde se produjo el desvío del bus. De allí ha podido determinar que el bus circulaba por la vía izquierda hacia el oeste giró a su izquierda traspasando la barrera central, cruzó gran parte de la vía contraria y colisionó en forma oblicua con el frente del tracto camión. La velocidad del bus en esa trayectoria se estimó en un rango de 94 a 85 k/h en el momento final de la colisión. En la fase final antes de invadir la berma central las huellas dejadas por los neumáticos traseros indican que circulaba por la vía izquierda más próxima a la berma central. La trayectoria relevada por la información extraída de GPS da cuenta que el bus pasó de una vía a otra por lo menos en dos oportunidades en los 1000 metros previos, pero esto último a su juicio no tiene nada que ver con las causas del accidente. Analizó los detalles del mantenimiento del bus relacionados con los sistemas que ferrón objeto de la investigación y no halló la más mínima correlación entre esos antecedentes y forma de roturas y deformaciones estudiadas. No tiene en su memoria las órdenes de trabajo pero las referencias a vibración en el tren delantero no se correlaciona con la forma de deformación de la barra de convergencia ni con la forma de rotura del perno que la vincula con la rueda delantera derecha. Se le pregunta si tuvo conocimiento de que el bus siniestrado tuvo 4 rechazos de revisiones técnicas años 2008-20'10 correspondiendo 2 de ellas a holguras la cual según el manual de interpretación de resultado de revisión técnica del Ministerio de Transportes está referida a problemas de



«RIT»

Foja: 1

barra, brazos, rótulas y amortiguadores de dirección del móvil. Señala que no tuvo en consideración la declaración de pasajeros que dicen haber escuchado ruidos como de “dinosaurios” y agrega que la buena técnica de investigación de ingeniería forense recomienda darle prioridad a los rastros físicos por sobre los dichos y opiniones no expertas. En cuanto a la vía el reporte Carabineros SIAT referido a este hecho no indica la existencia de este tipo de anomalías. El reconocimiento que hizo en el lugar a más de 3 años de ocurrido el hecho no indicaba la existencia de baches u hoyos. El clima era bueno, soleado, sin vientos excesivos, la pista seca y en general no había condiciones adversas para la conducción de vehículos. En cuanto al lugar del accidente es una traza recta y una pequeña pendiente descendente en el sentido de marcha del bus, sin restricciones de visibilidad. No se pronuncia sobre otras posibles causas del accidente por no ser materia de su investigación, en particular respecto de las “vibraciones” dice que su conclusión es que los efectos vibratorios de haber ocurrido nada tiene que ver ni con las deformaciones y roturas analizadas ni con las causas del desvío del bus de su trayectoria. En cuanto al informe SIAT que establece el desgaste irregular del neumático trasero por falta de mantención, dice que tuvo conocimiento de ese informe y consideró que la conclusión por su ambigüedad era irrelevante a los efectos de analizar las roturas y deformaciones producidas en el sector delantero del bus que fueron objeto de la teoría causal sustentada por la Fiscalía y que motivó su intervención. Analizó todas las intervenciones sobre el sistema de dirección en los meses previos al siniestro las que considera normales por su frecuencia y naturaleza y no son objetables como causal o índice de mal estado del sistema de dirección o de otros sistemas asociados. No tiene en su memoria, registradas con exactitud, todas y cada una de las intervenciones, pero sí tiene claro y lo recuerda perfectamente que las conclusiones del análisis de esa documentación en particular no ofrecían singularidad o anomalía que ameritara una investigación.



6. A fojas 528, don **Carlos Augusto González Aravena**, fue jefe de asistencia técnica entre 2006 y 2014 de Tur Bus. Diseñaba procedimientos, hacía clases técnicas al personal, se relacionaba con proveedores de Mercedes Benz, pero no tenía funciones operativas ni injerencia con el mantenimiento del bus. Señala que todos los buses de la flota están en el programa de mantenimiento programado (preventivos) y sintomático y correctivo, con distintos kilometrajes. Cada componente del bus que tiene alrededor de 10 mil componentes con periodos de duración según su función, estos se agrupan en distintos conjuntos, por ejemplo motor, transmisión, sistemas eléctricos, sistemas de frenos, neumáticos. Cada uno de estos componentes tiene controles que entre si son muy distintos. A su vez por parte de los mecanismos del Estado están sometidos a revisiones que no están relacionados con el kilometraje sino con periodos calendarios, 2 veces al año. El área de mantenimiento se conformaba con un gerente de mantenimiento, un ingeniero civil mecánico, otro ingeniero bajo él, también ingeniero civil mecánico, luego el testigos que es ingeniero en ejecución mecánico. Había otros ingenieros en el área de mantenimiento pero cumplían funciones de apoyo en áreas de repuestos, combustibles, lubricantes. Después había un área operativa que debe haber tenido unos 200 mecánicos. Para el año 2010 existía un sistema de IBM que es el mismo que se ocupa en las líneas aéreas que se llama Máximo que se relaciona con repuestos, órdenes de trabajo e forma muy completa y se ocupa de las líneas aéreas de todo el mundo. En repuestos se usan los genuinos que son los que vienen con la carátula del fabricante, repuestos alternativos no. Especialmente cuidadosos son en los sistemas de seguridad como frenos, neumáticos, en que se usan Bridgestone y Pirelli, ambos proveedores de los campeonatos mundiales de Fórmula Uno, Rally, motociclismo, es decir, la máxima tecnología a nivel mundial. El bus era Mercedes Benz, las pautas de mantenimiento son directamente de lo que el fabricante recomienda. Se hizo un programa de instrucción a los mecánicos por parte de aquél que era el mismo entrenamiento sus mecánicos, al que debían asistir y sr registrado para lo cual



«RIT»

Foja: 1

existían una especie de carnet en que se acumulaban los instructivos. Existen además equipos técnicos únicos en el país para análisis sintomáticos de los distintos sistemas, por ejemplo, dinamómetros de motores, de chasis, de frenos, sistemas de control de alineamiento y muchos otros de apoyo al personal. No hay otra flota en el país que cuente con este nivel de equipos ni siquiera los proveedores de fábrica. Si un bus llegaba con problemas mecánicos, se reemplazaba por otro. Se le pregunta si era habitual que los buses fueran rechazados en las revisiones técnicas y responde que el rechazo era bajísimo ya que había un paso previo por los supervisores que revisaban los elementos que podían ser motivo de recazo, lo demás estaba contemplado en los procedimientos normales de mantenimiento, cinturones de seguridad que los niños desarman con frecuencia. Se le pregunta por la palabra “holgura” y dice que se refiere a la distancia medida normalmente en décimas o centésimas de milímetros por sobre la especificación de manual o sobre la medida original. Las más frecuentes conocidas como holguras motivo de rechazo podrían ser entre un pasador de muñón, el cual no es fácilmente medible ni en la revisión por eso no la especifica sino que se refiere a ella como holgara en general son centésimas de milímetros. Se le pregunta si el rechazo de un vehículo por holguras dice relación con algún problema o defecto de dirección, y responde que es indicativo de desgaste pero es subjetivo porque va sin medida, igualmente si hay rechazo de este tipo se corrige y cambia la pieza. Se le pregunta si tuvo conocimiento de rechazo de este bus por ese motivo en la revisión técnica y dice que de haberlo sido tendría que haberse corregido porque pasó la revisión. De las reparaciones o mantenimientos correctivos se deja constancia y los repuestos cambiados. Se le pregunta si vio algún escrito de ello y responde que no era su función pero que eso fue tremendamente revisado por muchas personas de universidades de empresas revisoras, en alguna parte deben estar los comentarios. La mayor cantidad de rechazos son por ampollitas, broche de cinturón de seguridad, en raras ocasiones por problemas mecánicos. Se le pregunta si tuvo conocimiento del



«RIT»

Foja: 1

historial del bus siniestrado y responde que no era parte de sus obligaciones, pero sí que sabe que este bus pertenecía a una familia de buses que eran alrededor de 300 OH1628 que tiene la particularidad de tener una suspensión mixta de eje rígido que presenta con muchísima facilidad vibraciones debido generalmente a un frenazo que deja un pequeño desbalanceo en un neumático y continuamente se están corrigiendo en la balanceadora de neumáticos. Se le pregunta por el informe Siat que dice que existía un desgaste regular de neumático y responde que no pero que tampoco le sorprende ya que es una característica de esa familia de buses. Aclara que las mantenciones de 2 veces al año son independientes del kilometraje recorrido, el estado de la vía y otras circunstancias.

DÉCIMO OCTAVO: Que se contó además con el Informe Técnico Pericial N°724-A-2010 del Departamento de Investigación y Accidentes en el Tránsito (**SIAT**), de 4 de febrero de 2011 (custodiado) el cual respecto de la dinámica del accidente dice “Las presunciones en que se basa la presente dinámica del accidente investigado, guardan directa relación con los siguientes aspectos técnicos: a) Que, el participante (bus) haya desatendido momentáneamente la conducción al realizar una acción ajena a la misma, motivo por el cual perdió el control del móvil y se desplazó con éste en proceso de ronco en dirección Nor Oriente, generándose el accidente de la forma y circunstancias antes señaladas. b) Que, el participante (bus) haya sufrido una patología médica que le ocasionara la pérdida repentina del dominio de su cuerpo, lo que provocó que perdiera el control del móvil y se desplazara con éste en proceso de ronco en dirección Nor Oriente, generándose el accidente de la forma y circunstancias antes señaladas. c) Que, el participante (bus) haya conducido el móvil con sus capacidades perceptivas, reactivas y psicomotoras disminuidas producto de la ingesta de fármacos, lo que provocó que perdiera el control del móvil y se desplazara con éste en proceso de ronco en dirección Nor Oriente, generándose el accidente de la forma y circunstancias antes señaladas”. CAUSA BASAL DEL ACCIDENTE: “Participante (*bus*), por alguna de las presunciones señaladas con anterioridad, pierde el control del móvil y se desplaza con éste en proceso de ronco accediendo a la mediana, chocando con la barrera de



«RIT»

Foja: 1

contención y árboles existentes en el área, para luego ingresar a la calzada de sentido de tránsito opuesto y colisionar con el móvil (*camión*)”.

DÉCIMO NOVENO: Que a esta sentenciadora le parece que la prueba referida tanto los informes mecánicos como los testimonios de los choferes de la empresa, es contundente y documentada en orden a tener por establecido que el accidente se produjo por fallas mecánicas del bus, específicamente “rótula de la dirección quebrado, por fatiga y fractura por vibración y agripamiento o trabadura mecánica por falta de lubricación, por lo cual el vehículo perdió el trapecio de dirección requerida para su control”.

A estas mismas conclusiones llegó la fiscalía después de años de investigación, proceso que recopiló gran cantidad de antecedentes, algunos de ellos muy valiosos ya que se interrogaron a empleados y pasajeros y se realizaron informes periciales.

Los testimonios de choferes así como las Ordenes de Trabajo N° N°43000294374 (1/10/10) y 43000294840 (4/10/10) y el informe de Antecedentes de Vehículo Usado de AUTOFACT permiten afirmar que la empresa no tenía un sistema acucioso de mantenimiento, sino únicamente limitado a resolver fallas ex post pero no de prevención, e incluso únicamente a exigencia del chofer, que en este caso específico venían percatándose hacía al menos dos años que la máquina hacía ruidos y tenía problemas de freno, así lo dice por lo demás el informe Técnico de Mantenciones Realizadas a bus Patente XL-1741, emitido y suscrito por don Gabriel González Portus, ingeniero en mecánica automotriz y por don Manuel Silva Zamora no tenía. Y ex empleado de Mercedes Benz, “La mantención de Tur Bus era correctiva, se rige por avisos de anomalía de los conductores y no de un programa de ingreso preventivamente, según kilometraje. No se realizan pautas de revisión que propone la marca. La marca indica realizar mantenciones detalladas cada 15.000 en su versión menos exigente y la periodicidad de tur bus es de 27.000 kms aproximadamente, y solo se realiza cambio de lubricantes, filtros, sin existir evidencia de revisión de todos los componentes indicados por la marca. La ruptura del terminal de dirección derecho y evidente fatiga del izquierdo, es



«RIT»

Foja: 1

producto de una falta de un programa de mantención definido, con revisiones periódicas con los planes de la marca, alineamientos periódicos, análisis de resultados obtenidos y pruebas de ruta.” (...) “la máquina avisó” ya que comenzó a vibrar desde 2 años antes del accidente, entregó datos que si hubiesen sido analizados podría haberse detectado los problemas de dirección que poseía a menos de 2 meses antes del accidente. El problema radica en que los datos entregados y parámetros de alineación no fueron debidamente interpretados o, peor aún, no fueron revisados y analizados. El neumático de la rueda delantera derecha poseía desgaste irregular según informe técnico pericial de carabineros, y tampoco fue detectado en mantenimiento. Los procedimientos de mantención de la empresa tur bus son erróneos, los correctos a grandes rasgos serían: que existieran planes de mantención preventiva adecuados para tipo de uso de cada bus, análisis del historial mecánico del bus, que se coordine entre área de mantención y de operaciones los tiempos de detención en taller de los buses para mantención según kilometraje; que existiera un bus de reemplazo para respetar tiempos de tareas de mantención preventiva programadas.”

Por ello será atendido el informe de Sergio Jiménez Bustos, que establece que “el accidente se produjo porque el bus Tur Bus que guiaba el Sr. Abarca, sufrió una falla atribuible a una deficiente mantención del móvil (rotura y desprendimiento del parabrisas izquierdo o daño en la suspensión delantera derecha”.

VIGÉSIMO: Que se desechará en cambio la rendida por la demandada porque se afirma en destacar que máquina tenía revisiones técnicas al día, sin embargo, no contradice de manera fundamental que ésta haya presentado un deterioro ya por dos años antes por falta de un Plan de mantenimiento Preventivo que era el indicado para este caso.

Del mismo modo los informes del Sr. Baraño orientados a desvirtuar los informes primarios realizados en la causa penal, se basan en estudios muy posteriores al hecho y tampoco describen con claridad cuáles son las objeciones reales que hacen a dichos informes, descalificando pruebas tan relevantes como las declaraciones de quienes conocieron y trabajaron en la máquina.



«RIT»

Foja: 1

VIGÉSIMO PRIMERO: Que por último los certificados de capacitaciones de personal ratifican la conclusión del tribunal en orden a que la falla no fue humana sino mecánica. Y el informe de la médico legal en cuanto a que no aparecen antecedentes de que el chofer hubiera sufrido un desmayo o alguna otra complicación de salud que le impidiera poner atención a su ruta.

VIGÉSIMO SEGUNDO: Que diremos finalmente que el informe del Siat, tiene la deficiencia de no contar con los otros antecedentes de laboratorio y de testimonios que hacen que la conclusión de la fiscalía, traducida en estos autos por el propio fiscal, sean realmente las que acreditan la negligencia.

VIGÉSIMO TERCERO: Que los pasajeros que toman un bus para trasladarse a sus lugares de trabajo, lo hacen confiados en que serán llevados a buen recaudo, salvo que circunstancias azarosas que en términos jurídicos denominamos caso fortuito, ello no ocurra; lo que no se advierte que haya ocurrido en este caso, ni aun planteado, ya que el relato de la demandada en torno a las barreras de contención, no aparece con coherencia lógica ya que su eventual insuficiencia no pudo haber originado el accidente que es lo relevante en este caso.

Y por otro lado, una empresa crea un negocio destinado a ser exitoso, sometiéndose a la reglamentación vigente y anticipando cualquier inconveniente ya sea de sus medios físicos, como humanos, para cumplir su objetivo, de allí que estaba obligada a prestar un servicio adecuado y diligente lo que no ocurrió. Tratándose, en este caso, de una obligación por hecho propio atendido su giro de negocios.

VIGÉSIMO CUARTO: Que se descartará la falla humana, es decir, la impericia del chofer, ya que como se adelantó en el considerando vigésimo primero, se trataba de un trabajador capacitado, con experiencia, que venía saliendo de su descanso y que según corrobora el informe del Servicio Médico Legal no fue afectado de sintomatología patológica que causara su desatención, siendo incluso muy posible que la rotura del parabrisas lo haya golpeado en el rostro, aunque esto último no fue



«RIT»

Foja: 1

corroborado por otra prueba, por lo que quedará en el plano de la hipótesis.

IV.- Respecto de los pasajeros lesionados:

VIGÉSIMO QUINTO: Que la excepción de falta de legitimación activa será desechada por los mismos fundamentos reseñados en el considerando décimo.

VIGÉSIMO SEXTO: Que sí será oída la excepción respecto del estatuto jurídico de responsabilidad extracontractual ya que en efecto los pasajeros Gatica Toledo, Venegas Gómez y Ugarte Farías, contrataron con la empresa un transporte, convención de carácter civil y no comercial por no tener ellos la calidad asignada por el Código de Comercio de “comerciantes”, por lo que la actuación de la empresa deberá analizarse desde la óptica del artículo 1547 inciso 3° del Código Civil que establece *“La prueba de la diligencia o cuidado incumbe al que ha debido emplearlo; la prueba del caso fortuito al que lo alega”*.

VIGÉSIMO SÉPTIMO: Que asimismo queda despejada la excepción de prescripción puesto que la compra de los pasajes se realizó para ser utilizada el día 23 de noviembre de 2010 y la notificación de esta demanda acaeció el 6 de octubre de 2014, es decir, antes de los cinco años exigidos por el artículo 2515 del Código Civil.

VIGÉSIMO OCTAVO: Que así las cosas y teniendo en cuenta lo señalado para la responsabilidad extracontractual queda establecido aun con más fuerza que el bus ni cumplió con su obligación de llevar a sus pasajeros sanos y salvos a su destino, siendo esta una obligación de la naturaleza del contrato celebrado al tenor de lo dispuesto en el artículo 1444 es decir, aquellas cláusulas que sin ser señaladas en él se entienden pertenecerle.

V.- Respecto de los daños a familiares de pasajeros fallecidos:

VIGÉSIMO NOVENO: Que para abordar este punto la parte demandante acompañó abundante prueba, alguna de manera general y otra más específica para cada caso, la cual será revisada respecto de cada familia en particular.



«RIT»

Foja: 1

TRIGÉSIMO: Que respecto de **Enrique Magnetti**, según los certificados del Registro Civil tenía 57 años a la fecha de fallecimiento, era casado, tenía 2 hijos mayores de edad y según reseña la demanda era comerciante. Pide lucro cesante para su familia ascendente a \$510.000.000.- que calcula por una renta mensual de \$2.500.000.- por 17 años que corresponde a lo que le faltaba para jubilar. Sin embargo, no acompañó ningún antecedente laboral que permitiera acreditar este hecho por lo que será desechado.

TRIGÉSIMO PRIMERO: Que en cuanto al daño moral, sin embargo, los mismos antecedentes oficiales (certificados de filiación) permiten aseverar conforme al artículo 426 del Código de Procedimiento Civil que una familia pequeña que decide demandar conjuntamente guarda entre sí afecto, por lo que la pérdida del padre y cónyuge efectivamente produjo en ellos dolor y tristeza.

TRIGÉSIMO SEGUNDO: Que es difícil cuantificar este daño por lo que se tendrá en cuenta lo otorgado en causas de similares características, es decir, pérdida de vidas humanas en accidentes de tránsito y se le otorgará a cada hijo la suma de \$50.000.000.- y a la cónyuge, una persona de 56 años, al 2010, es decir, 63 actuales quien de acuerdo a los estándares más comunes probablemente deberá sostenerse sola, en una época en que es difícil remontar esta pérdida, la suma de \$100.000.000.- lo que hace un total de \$200.000.000.-

TRIGÉSIMO TERCERO: Que en cuanto a la familia de Georges Saure, de 49 años, quien dejó cónyuge (42 años) y 2 hijas adolescentes (16 y 19 años), ellos solicitan \$600.000.000.- por lucro cesante, considerando una renta mensual de \$2.000.000.- que dejaron de percibir; y \$1.50.000.000.- por daño moral.

TRIGÉSIMO CUARTO: Que acompañaron para acreditar su reclamo indemnizatorio lo siguiente:

1.- Informe psicológico de doña Claudia Cepeda Silva, realizado entre los meses de julio y agosto del año 2016, que tuvo por objetivo evaluar el estado psicológico y emocional, tras el accidente de tránsito en la “Autopista



«RIT»

Foja: 1

el Sol”, donde viajaban los familiares fallecidos y pasajeros sobrevivientes, y que respecto de este caso señaló: “En relación a los antecedentes recabados, la observación clínica y los resultados obtenidos en los instrumentos de tamizaje, es posible concluir una alteración clínica aguda y sintomatología depresiva-ansiosa, que da cuenta de un **daño psicológico**, referido a **lesiones psicológicas** en la Sra. Cristina Jara, Katherine Nicoles Sauré y Bárbara Michelle Sauré, quienes presentan un **Trastorno de estrés post traumático crónico**, diagnóstico clínico estableció de acuerdo al DSM-V, como la exposición a un acontecimiento traumático (en primer persona o por relato de terceros) y la reexperimentación de dicho trauma en el tiempo, la cronicidad se evidencia en la estabilización de los síntomas, que en las entrevistadas se ha prolongado través de los años, manifestándose principalmente a través de: recuerdos angustiosos recurrente sobre el accidente que provocan malestar, sueños frecuentes en los que el contenido está relacionado con el suceso traumático, malestar psicológico intenso al exponerse a estímulos internos y externos que simbolizan un aspecto del acontecimiento, esfuerzos para evitar actividades, lugares o personas que motivan recuerdo sobre el trauma, reducción acusada del interés o la participación en actividades significativas, irritabilidad o hipersensibilidad, alteraciones del sueño y desconcentración. A partir de la pérdida traumática sufrida por el grupo familiar, cada uno de ellos, ha experimentado un duelo patológico que ha permitido la estabilización de síntomas depresivos a través de los años, excediendo el tiempo normativo asociado a una pérdida por fallecimiento. En el caso de la Sra. María Cristina Jara y Bárbara Sauré, ambas se encuentran cursando un **Trastorno depresivo mayor moderado**, diagnóstico clínico que desde el DSM-V se define cómo: la manifestación de un estado de ánimo depresivo la mayor parte del día, casi cada día, sentimiento de tristeza vital, disminución del interés y la capacidad para disfrutar de actividades que anteriormente provocaba placer, alteraciones del sueño, hipersomnia en el caso de Bárbara Sauré, fatiga o pérdida de energía sentimientos de culpa, dificultades para proyectarse hacia el futuro en el caso de la Sra. María Cristina Jara, además de irritabilidad y mayor distractibilidad. A su vez, Katherine Sauré experimentó durante los primeros años tras el accidente un Trastorno depresivo mayor moderado,



«RIT»

Foja: 1

diagnóstico clínico que en la actualidad se encuentra en remisión parcial, debido a que aún persisten en ella algunos síntomas como: sensación de tristeza vital que produce una disminución de su interés o capacidad para sentir placer, sueño no reparador, disminución en su autoestima, irritabilidad y tendencia al aislamiento social. La gravedad moderada del trastorno depresivo mayor está dada por el número, el tipo y la intensidad de los síntomas, así como el deterioro funcional que ha experimentado cada uno. Tanto la Sra. María Cristina Jara y Katherine Sauré han experimentado **Crisis de Angustia** en los últimos años, a causa del accidente de tránsito anteriormente descrito. Dicho diagnóstico clínico se define desde el DSM-V como la aparición temporal (habitualmente de 10 minutos) y aislada de miedo o malestar intenso. En el caso de ambas se da en un contexto de tránsito vehicular, ya sea como conductor o pasajero, dicha sensación es acompañada por: palpitaciones o elevación de la frecuencia cardíaca, sudoración, sensación de ahogo o falta de aliento, opresión o malestar torácico e inestabilidad o mareo. Cabe mencionar, una ausencia de patologías mentales previas al acontecimiento, además de no evidenciar alteraciones de la personalidad en ninguna de las entrevistadas, lo cual justifica una causalidad entre el accidente sufrido por el Sr. Georges Sauré en Noviembre del 2010 y sus fatales consecuencias, con la sintomatología desarrollada por cada miembro del grupo familiar. Por otra parte, existe la presencia de **secuelas emocionales** que da cuenta de una alteración crónica en el estado afectivo de cada una, lo cual ha provocado un desgaste emocional significativo en todo el núcleo familiar, alterando principalmente la dinámica familiar en el hogar. Lo anteriormente evidenciado significa un menoscabo en la calidad de vida de todo el grupo familiar, en el ámbito psíquico, ocupacional y social, además de la exposición mediática sufrida los primeros años tras el accidente, por lo impactante del mismo y el largo proceso judicial que han vivenciado, situación que ha desarrollado un trastorno adaptativo para todo el grupo familiar, alterando sus dinámicas relacionales y generando un cambio significativo en sus vidas. A partir de lo anteriormente expuesto se puede señalar que todo el grupo familiar presenta indicadores concluyentes para



«RIT»

Foja: 1

diagnosticar **un nivel significativo de daño moral** que ha permanecido en cada una de ellas a través de los años.”

2.- En custodia, set de Documentos respecto de los Familiares de don Georges Alain Sauré Oyaneder, consistentes en:

- Certificado Médico suscrito por el neurólogo Dr. Fernando Schifferli Salazar, de 29 de agosto de 2016, que indica que “el médico que suscribe certifica haber atendido presencialmente a la señora María Cristina Sauré Girard de 44 a el mes de marzo 2013 RUT 11.350.685-7. Ella acudió por un cuadro ansioso y trastorno del sueño con insomnio agudo (palabra ilegible) por el fallecimiento del esposo. Quedó en terapia con tranxilium (palabra ilegible), para los fines que estime convenientes”.

- Informe de Atención Psicológica de 8 de agosto de 2016, de doña María Cristina Jara Girard, emitida por Cristhian Saavedra Zarate, Psicólogo tratante, respecto a los hechos fundantes de los presentes autos.

- Informe de Atención psicológica de 20 de septiembre de 2016, suscrito por la Sra. Blanca Peñaloza Hidalgo, Directora del Centro Médico San Joaquín de la Red de Salud UC- Christus, donde se informa que la Señorita Katherine Nicole Sauré Jara, fue entendida por el Programa de “Crisis y Urgencias Psicológica”, el cual era parte del Centro de Salud Mental inserto en el Centro Médico San Joaquín, siendo evaluada el año 2012 a raíz de las secuelas producto del accidente fatal de su padre, en un bus Tur Bus, ocurrido el año 2010. Se agrega que se realizó una evaluación donde se le diagnosticó un Cuadro de Estrés Post Traumático y recibió 8 sesiones que se realizaron en el CESFAM de San Antonio.

TRIGÉSIMO QUINTO: Que no podrá considerarse el oficio de la AFP Provida por haber llegado después del cítese y en época en que no era posible considerarlo medida para mejor resolver, aun cuando en él aparece



«RIT»

Foja: 1

que era funcionario de SAAM y que ganaba alrededor de \$1.300.000.- por lo que lucro cesante será desechado.

TRIGÉSIMO SEXTO: Que en cuanto al daño moral acreditado con creces no solamente con los certificados sino también con los informes psicológicos y teniendo especialmente en cuanto su edad, se la otorgará \$100.000.000.- a la cónyuge y \$75.000.000.- a cada niña.-

TRIGÉSIMO SÉPTIMO: Que en cuanto a la familia de **Bárbara Palma**, de 31 años, ingeniera comercial, cuyos deudos son el padre, madre hermano y hermana, solicitaron por lucro cesante \$518.400.000.- considerando una renta de \$900.000.- que dejarían de percibir por 48 años; y daño moral por \$800.000.000.- en total.

TRIGÉSIMO OCTAVO: Que para probar su demanda de resarcimiento acompañaron lo siguiente:

- Informe psicológico de don Francisco del Tránsito Palma Turela, doña Marisol Edwards Palma Ayala y doña Francisca Camila Palma Ayala, que son padres y hermanos de doña Bárbara Michelle Palma Ayala (QEPD), en el cual luego de indicar los antecedentes relevantes para el informe, señalar los instrumentos utilizados y la actitud de los entrevistados durante la evaluación se concluye que: “En relación a los antecedentes recabados, la observación clínica y los resultados en los instrumentos de tamizaje, es posible concluir que el Sr. Francisco Palma, el Sr. Américo Palma y la Srta. Francisca Palma presentan evidencia sintomatológica importante y una alteración clínica aguda, como consecuencia de la perdida su hija y hermana, que da cuenta de un **Trastorno de estrés post traumático crónico**, diagnóstico clínico establecido de acuerdo al DSM-V, como la exposición a un acontecimiento traumático (en primera persona o por relato de terceros) y la reexperimentación de dicho trauma en el tiempo, la cronicidad se evidencia en la estabilización de los síntomas, que en los entrevistados se ha prolongado a través de los años, manifestándose principalmente a través de: La presencia sostenida de recuerdos angustiosos recurrentes e involuntarios sobre el accidente, sueños frecuentes que evocan el trauma, sensación de que el acontecimiento traumático estuviera



«RIT»

Foja: 1

ocurriendo de nuevo, malestar psicológico al estar en presencia de estímulos internos como recuerdos, o externos como noticias de accidentes o tragedias, evitación de actividades o situaciones que rememoren el acontecimiento, alteraciones del sueño y dificultades de concentración. A partir de la pérdida traumática sufrida por el grupo familiar, cada uno de ellos, ha experimentado un duelo patológico que ha permitido la estabilización de síntomas depresivos a través de los años. En el caso del Sr. Francisco Palma y el Sr. Américo Palma, ambos están cursando en la actualidad un Trastorno depresivo mayor moderado, diagnóstico clínico que desde el DSM-V se define cómo: la permanencia de un estado de ánimo depresivo la mayor parte del día casi cada día, además de una disminución acusada del interés o la capacidad para sentir placer por casi todas las actividades la mayor parte del tiempo, alteraciones del sueño y pesadillas recurrentes, fatiga o pérdida de energía, así como disminución de la capacidad para concentrarse. Por otra parte la Sra. Marisol Ayala, está cursando un Trastorno depresivo mayor grave, porque además de los síntomas anteriormente mencionados, la disminución acusada de su estado anímico le impide levantarse de su cama la mayor parte del tiempo, además de sentirse desesperanzada respecto al futuro y experimentar una culpa excesiva entorno al tiempo que le dedicaba a su hija antes del accidente. La gravedad del trastorno depresivo mayor está dada por el número, el tipo y la intensidad de los síntomas, así como el deterioro funcional que ha experimentado cada uno. Respecto a lo autoreportado por la Sra. Marisol Ayala y su grupo familiar, ella ha sufrido un deterioro mayor entorno a la pérdida de su hija que ha afectado las distintas áreas de su vida, es por eso que la intensidad de su diagnóstico es grave en comparación al Sr. Francisco Palma y el Sr. Américo Palma, quienes han experimentado un deterioro menor, sin embargo de igual modo ha implicado una alteración en sus funciones habituales. La Srta. Francisca Palma experimentó durante los primeros años tras el accidente un Trastorno depresivo mayor moderado, diagnóstico clínico que en la actualidad se encuentra en remisión parcial, ya que realizó una psicoterapia, anteriormente se cumplían todos los criterios del trastorno, pero en la actualidad solo permanecen algunos de sus síntomas o signos tales como: sensación de tristeza vital que produce una



«RIT»

Foja: 1

disminución de su interés o capacidad para disfrutar, insomnio, irritabilidad y labilidad emocional. Cabe mencionar una ausencia de patologías mentales previas al acontecimiento, además de no evidenciar alteraciones de la personalidad en ninguno de los entrevistados, lo cual justifica una causalidad entre el accidente sufrido por la Srta. Bárbara Palma en Noviembre del 2010 y sus fatales consecuencias, con la sintomatología desarrollada por cada miembro del grupo familiar. Lo anteriormente mencionado presenta un menoscabo en la calidad de vida de todo el grupo familiar, en el ámbito psíquico y social, lo que permite dar cuenta de un daño psicológico que refiere a las lesiones psíquicas que se evidencia en los diagnósticos clínicos antes mencionados, lo cual se ha visto reforzado por el largo proceso judicial al que se han sometido con el objetivo de alcanzar una compensación a todos los años de dolor que han vivenciado, y por otro lado las **secuelas emocionales** que dan cuenta de una alteración crónica en el estado afectivo de cada uno, que ha provocado un desgaste emocional significativo en todo el núcleo familiar. A partir de lo anteriormente expuesto se puede señalar que la familia Palma-Ayala presenta indicadores concluyentes para diagnosticar **un nivel significativo de daño moral** que ha permanecido en cada uno de ellos a través de los años y es aparentemente observable. Se recomienda terapia psicológica para la Sra. Marisol Ayala debido a situaciones familiares estresantes que permiten la estabilización de los síntomas depresivos devenidos del accidente en el que falleció su hija.”

- testimonio de la psicóloga ya mencionada quien agrega que las señora Nancy Meza, cónyuge del señor Juan Kulm, la señora Marisol Ayala, madre de la víctima Bárbara Palma demuestran una excesiva agudeza de síntomas depresivos desde el acaecimiento de los hechos –no siendo normal la excesiva prolongación del tiempo de duelo-, recomendándose que tuvieran atención psiquiátrica y psicológica. Respecto del grado de fiabilidad que tienen los test realizados, indica que es alta, ya que por ejemplo el inventario de depresión de Beck está reconocido por el Ministerio de Salud y es utilizado en el sistema de salud público, por su parte la escala de trauma de Davitson, fue estandarizada para la población chilena el año 2013, a través de una investigación cuantitativa realizada para evaluar estrés



«RIT»

Foja: 1

post traumático en víctimas del terremoto del año 2010, añadiendo que su grado de capacidad para ejecutar los diagnósticos señalados están dados principalmente por su experiencia en psicología clínica. Contrainterrogada, señala que las evaluaciones psicológicas fueron realizada durante los meses de junio a agosto del año 2016, efectuándose de una a tres entrevistas.

TRIGÉSIMO NOVENO: Que en cuanto al daño material tampoco podrá ser considerado el certificado de la AFP Provida por estar allegado fuera de plazo, por lo que se rechazará el lucro cesante por falta de prueba.

CUADRAGÉSIMO: Que sí se le dará lugar por daño moral a sus padres quienes vivían con ella por la suma de \$50.000.000.- a cada uno y \$30.000.000.- a sus hermanos ya mayores, es decir, la suma total de \$160.000.000.-

CUADRAGÉSIMO PRIMERO: Que en lo que toca a la familia de **Ana Mejías**, 46 años, madre de una hija de 7, secretaria, demandan también su padre, su madre y 3 hermanos, solicitando \$514.800.000.- como lucro cesante ya que suman una renta mensual de \$1.300.000.- por 33 años; y daño moral por un total de \$1.300.000.000.-

CUADRAGÉSIMO SEGUNDO: Que, sin embargo, rindieron solo como prueba los certificados de filiación, por lo que se rechazará lo pedido por lucro cesante, pero se le otorgará, de acuerdo a la presunción del artículo 426 del Código de Procedimiento Civil, dada la experiencia natural de los afectos entre quienes son familia, especialmente hacia su pequeña hija de 7 años y dado que era la principal obligada a su manutención y la suma para ella ascendente a \$75.000.000.- a sus padres \$50.000.000.- a cada uno y \$30.000.000.- a cada hermano, o sea, \$215.000.000.-

CUADRAGÉSIMO TERCERO: Que en lo que corresponde a la familia de **Alfonso Vera**, 49 años, demandan sus 7 hermanos y hermanas, pidiendo lucro cesante de \$330.000.000, según cálculo de renta mensual de 1.100.000.- por 25 años y daño moral por \$1.050.000.000.-

CUADRAGÉSIMO CUARTO: Que en cuanto a las probanzas rindieron los siguientes informes psicológicos:



- de don Rafael Leopoldo Vera Flores, doña María Isabel Vera Flores, don Andrés Omar Vera Flores, doña María Elena Vera Flores, don Alberto Reginaldo Vera Flores, dona Jaime Nelson Vera Flores y don Alonso Alex Vera Flores, son hermanos de don Alfonso René Vera Flores (QEPD), en el cual luego de indicar los antecedentes relevantes para el informe, señalar los instrumentos utilizados y la actitud de los entrevistados durante la evaluación se concluye que: “En relación a los antecedentes recabados, la observación clínica y los resultados obtenidos en los instrumentos de tamizaje, es posible concluir un **daño psicológico** en cada uno de los hermanos Vera Flores, quienes presentan **lesiones psíquicas** que se evidencian en el desarrollo de un **Trastorno de estrés post traumático crónico**, diagnóstico clínico establecido de acuerdo al DSM-V, como la exposición a un acontecimiento traumático (en primera persona o por relato de terceros) y la reexperimentación de dicho trauma en el tiempo, la cronicidad se evidencia en la estabilización de los síntomas, que en los entrevistados se ha prolongado a través de los años, manifestándose principalmente como: presencia recurrente de imágenes, pensamientos o recuerdos dolorosos del acontecimiento, sueños en los que el contenido está relacionado con la experiencia traumática, sensación de malestar psicológico al estar en presencia de estímulos que evoquen el trauma, tendencia a evitar situaciones que rememoren el accidente, estado de alerta al estar en presencia de situaciones estresantes que simbolicen el trauma como viajar en bus, alteraciones del sueño, irritabilidad y dificultades de concentración. A su vez la Sra. María Elena Vera ha



tenido manifestaciones físicas por recuerdos del acontecimiento, como sudoración, taquicardia y cefalea. A partir de la pérdida sufrida por el grupo familiar tras el accidente ya mencionado, cada uno de ellos ha experimentado un duelo patológico, debido a la incapacidad para realizar una elaboración de dicha pérdida producto del profundo impacto del acontecimiento vivido, lo cual ha permitido la estabilización de síntomas depresivos y ansiosos a través de los años. En el caso del Sr. Jaime Vera y la Sra. María Elena Vera, ambos se encuentran cursando un **Trastorno depresivo mayor moderado crónico**, diagnóstico clínico que desde el DSM-V se define cómo: la permanencia de un estado de ánimo depresivo la mayor parte del día casi cada día y una disminución acusada del interés o la capacidad para sentir placer por casi todas las actividades la mayor parte del tiempo, además de experimentar alteraciones del sueño, fatiga o pérdida de energía, sentimientos de culpa y en el caso del Sr. Jaime Vera dificultades para proyectarse hacia el futuro, dichos síntomas provocan un malestar clínicamente significativo en las distintas áreas importantes de la actividad de cada uno. La gravedad del trastorno depresivo mayor está dada por el número, el tipo y la intensidad de los síntomas, así como el deterioro funcional que ha experimentado cada uno. Es importante referir, que tanto el Sr. Andrés Vera, el Sr. Alberto Vera, el Sr. Rafael Vera, el Sr. Alonso Vera y la Sra. María Isabel Vera, desarrollaron tras el accidente un **Episodio depresivo mayor moderado, que en la actualidad se encuentra en remisión total**, como consecuencia directa del duelo patológico antes explicado. Dicho



diagnóstico clínico de acuerdo al DSM-V se define como, un periodo de tiempo específico, en el cual se destaca la presencia de un estado de ánimo depresivo y disminución en la capacidad para sentir placer, en el caso de cada uno, la estabilización del cuadro sintomático se mantuvo durante los primeros años tras el accidente. Por otra parte el fallecimiento del Sr. Alfonso Vera (Q.E.P.D.) así como el deterioro psicosocial de la madre a causa del mismo evento traumático ha devenido en **secuelas emocionales** que dan cuenta de una alteración crónica en el estado afectivo de cada miembro del grupo familiar. Cabe mencionar una ausencia de patología previa al acontecimiento, además de no evidenciar alteraciones de la personalidad en ninguno de los entrevistados, lo cual justifica una causalidad entre el accidente sufrido por el Sr. Alfonso Vera en Noviembre del 2010 y sus fatales consecuencias, con la sintomatología desarrollada por cada miembro del grupo familiar. Lo anteriormente evidenciado ha significado un menoscabo en la calidad de vida de todo el grupo familiar, en el ámbito psíquico y social, ya que además los diagnósticos clínicos antes mencionados, han debido sobrellevar el impacto de las condiciones deplorables en las que quedo el cuerpo de la víctima fallecida, la sobreexposición mediática a la que fueron sometidos por el alto impacto social del mismo accidente y el largo proceso judicial que han llevado a cabo, con el fin alcanzar justicia, lo cual ha generado un alto deterioro psicoemocional en todos los entrevistados. Se puede señalar que la familia Vera-Flores presenta indicadores concluyentes para diagnosticar **un nivel significativo de daño moral**, que ha permanecido en cada uno de ellos a través de



los años.” En custodia, set de Documentos respecto de los familiares de don Alfonso René Vera Flores, consistentes en:

- 12 liquidaciones de sueldo emitidas por sociedad ORPRO S.A., correspondiente al periodo comprendido entre diciembre de 2009 a noviembre de 2010, por una remuneración que va desde \$626.302 a los \$793.043.-, por el cargo de “Coordinador Legal”.

- Informe Psicológico, respecto del grupo familiar Vera Flores, realizado en julio de 2013, suscrito por la psicóloga doña Edith Karen Cardemil Soto, en el cual se concluye que “La situación del accidente produce en la familia un cambio de estado emocional, principalmente en la madre quien comienza a tener un rápido deterioro de salud, llegando a estar en condición de semipostrada. Además produce cambios en las funciones y roles de la familia, ya que debido al deterioro de salud de la madre, el hermano Alberto es quien asume el rol de cuidado de su madre. También produce cambios en la situación económica porque Alfonso era un pilar fundamental en esta parte para la madre y su hermano Alberto. La Familia requiere para su proceso reparatorio que las personas responsables del accidente tengan una condena acorde a la magnitud del daño provocado, ya que hasta el momento al no haber sanciones judiciales, la familia tiene un sentimiento de injusticia y de preocupación. Para la familia es importante además de la condena que se les asegure que se realice constante fiscalización de las empresas de transportes interurbanos para que no se vuelvan a repetir tragedias como estas.”



- Informe Psicológico respecto de doña María Elena Vera Flores, de 24 de junio de 2016, suscrito por la psicólogo de CESFAM 30 de marzo de San Antonio, en el que se indica que en noviembre del año 2010 consulta con psicóloga derivada por estrés postraumático y síntomas de episodio depresivo, consecuencia del terremoto de 2010, que la obligó a vivir con su familia y generó síntomas de angustia, pena, dificultad para dormir, síntomas que se agudizaron con el accidente de tránsito donde murió su hermano, Alfonso René, hecho que mantiene síntomas de angustia en la paciente, principalmente por la preocupación que genera el estado emocional de su madre y porque tiene sentimientos de ambivalencia de cuidado hacia ésta y de retomar su vida.

- Certificado respecto de doña María Elena Vera Flores, de 10 de agosto de 2012, suscrito por Dra. Aracely Banda Contreras, médico cirujano CESFAM El Olivar “Dr. Juan C. Baeza”, por el cual se certifica que la primera es paciente recurrente del referido CESFAM y se controla en Programa de Salud Mental desde el 6 de abril de 2004, presentando el siguiente diagnóstico: “trastorno depresivo, después del 2 de diciembre se controla por Trastorno Adaptativo, post-accidente carretero donde falleció hermano”. Señala finalmente que en la actualidad la paciente está con antidepresivo 1 vez al día de Fluoxetina.

- Set de 21 mensajes de despedida y condolencias, con fecha 23 de noviembre de 2010, dirigidas a don Alfonso Vera Flores (QEPD), de parte de sus compañeros de trabajo.



«RIT»

Foja: 1

- Set de 18 correos electrónicos de 23 y 24 de noviembre de condolencias dirigidas a don Alfonso Vera Flores (QEPD), de parte de sus compañeros de trabajo.

- Set de 50 fotografías.

CUADRAGÉSIMO QUINTO: Que respecto de todos ellos no se sabe si vivían con él o si dependían de su atención, por lo que siendo todos ellos mayores y teniendo en cuenta que personas sanas deberían vivir su duelo y luego recuperase, lo que aparece que acontecería en este caso, se le otorgará solamente por daño moral la suma de \$20.000.000.- a cada uno, lo que da un total de \$140.000.000.- rechazándose el lucro cesante.

CUADRAGÉSIMO SEXTO: Que en lo que corresponde a la familia de **Rubén Leiva**, de 43 años, empleado, quien dejó a su cónyuge (38 años) y a 4 hijos (25, 8, 3 y 1 año) además de su madre, se solicitó \$744.000.000.- por lucro cesante estimando una renta de \$2.000.000.- mensuales por 31 años; y daño moral por \$2.000.000.000.-

CUADRAGÉSIMO SÉPTIMO: Que sobre ello, rindieron la siguiente prueba:

1.- Informe psicológico de doña Claudia Elcira Marchant Guzmán, la niña Claudia Constanza Leiva Marchant y los niños Juan Pablo Leiva Marchant y Tomás Javier Leiva Marchant, doña Nora de las Mercedes González Berueta y don Marcos Andrés Leiva Hermosilla, quienes son cónyuges, hijos y padres de don Rubén Marcos Leiva González (QEPD), en el cual luego de indicar los antecedentes relevantes para el informe, señalar los instrumentos utilizados y la actitud de los entrevistados durante la evaluación se concluye que: “En relación a los antecedentes recabados, la observación clínica y los resultados obtenidos en los instrumentos de tamizaje, es posible concluir un **daño psicológico** referido a **lesiones psíquicas**, que dan cuenta de una alteración clínica aguda evidenciada en diagnósticos clínicos, los cuales implican una disfuncionalidad en las distintas dimensiones de desarrollo personal de los entrevistados. A partir de la pérdida sufrida por el grupo familiar tras el accidente ya mencionado, cada



«RIT»

Foja: 1

uno de ellos ha experimentado un duelo patológico, debido a la incapacidad para realizar una elaboración de dicha pérdida producto del profundo impacto emocional del acontecimiento vivido, lo cual ha permitido la estabilización de síntomas depresivos y ansiosos a través de los años. En el caso de la Sra. Claudia Marchant, Marcos Andrés Leiva y la Sra. Nora González, cada uno se encuentra cursando un **Trastorno de estrés post traumático crónico**, diagnóstico clínico establecido de acuerdo al DSM-V, como la exposición a un acontecimiento traumático (en primera persona o por relato de terceros) y la reexperimentación de dicho trauma en el tiempo, la cronicidad se evidencia en la estabilización de los síntomas, que en los entrevistados se ha prolongado a través de los años, manifestándose principalmente a través de: recuerdos o pensamientos dolorosos y recurrentes sobre el acontecimiento, sueños frecuentes en los que el contenido está relacionado con el suceso traumático, malestar psicológico e incomodidad al exponerse a estímulos internos y externos que simbolizan el trauma, reducción acusada del interés o la participación en actividades significativas, irritabilidad, hipervigilancia, alteraciones de sueño y desconcentración. Para la Sra. Claudia Marchant y la Sra. Nora González, este cuadro sintomático ha devenido en un **Trastorno depresivo mayor moderado**, diagnóstico clínico que desde el DSM-V se define como, un estado de ánimo deprimido o una pérdida de interés o placer en casi todas las actividades, además de, un desinterés acusado en la interacción social, dificultades para conciliar el sueño, cansancio o fatiga recurrente, una sensación de tristeza vital la mayor parte del día casi cada día y disminución del autoestima. La gravedad moderada del trastorno depresivo mayor está dada por el número, el tipo y la intensidad de los síntomas, así como el deterioro funcional que ha experimentado cada una. Es importante referir, que Marcos Andrés Leiva ha desarrollado un **Episodio depresivo mayor que en la actualidad se encuentra en remisión total**, como consecuencia directa del duelo patológico antes explicado. Dicho diagnóstico clínico de acuerdo al DSM-V se define como, un periodo de tiempo específico, en el cual se destaca la presencia de un estado de ánimo depresivo y disminución en la capacidad para sentir placer, la estabilización del cuadro sintomático se mantuvo durante los primeros años tras el



«RIT»

Foja: 1

accidente. Por otra parte, existe la presencia de **secuelas emocionales** que dan cuenta de una alteración clínicamente significativa en el estado afectivo de cada entrevistado, lo cual ha provocado un desgaste emocional en las dinámicas relacionales dentro del núcleo familiar. Cabe mencionar, una ausencia de patologías mentales previas al acontecimiento, además de no evidenciar alteraciones de la personalidad en ninguno de los entrevistados, lo cual justifica una causalidad entre el accidente sufrido por el Sr. Rubén Marcos Leiva González en noviembre del 2010 y sus fatales consecuencias, con la sintomatología desarrollada por cada miembro de la familia. Es importante destacar, que los problemas psicosociales que enfrenta la Sra. Claudia Marchant actualmente, como la enfermedad de su madre y la suya propia, se han visto acrecentados por la escasa red de apoyo que dispone, siendo su principal preocupación, a quién dejaría la tuición de sus hijos en caso de que su pronóstico de salud fuese desfavorable y hubiese riesgo de muerte, situación que no sería problemática de no haber fallecido su esposo, quien siempre se destacó por ser el principal apoyo en su vida. En relación a los niños, Claudia Leiva, Tomas Leiva y Juan Pablo Leiva, se indica a partir del análisis del dibujo de la persona bajo la lluvia y la triangulación con el relato de la madre, que los niños presentan estabilidad emocional, un ajustado criterio de la realidad, defensas sanas y capacidad de afrontamiento a situaciones de riesgo, lo que implica un estado emocional estable, sin embargo ha pesado en ellos la pérdida y ausencia del padre en hitos importantes de su vida, además de tener escasos recuerdos sobre él, situación que los afecta enormemente hasta el día de hoy. Se observa en cada uno de ellos, dolor y sufrimiento evidente por la pérdida, lo cual ha sido sumamente complejo de sobrellevar a través de los años, Por todo esto, se puede señalar que la familia en su conjunto presenta indicadores concluyentes para diagnosticar un nivel **significativo de daño moral** que ha permanecido en cada uno de ellos a través de los años y es aparentemente observable. Se recomienda terapia psicológica para la Sra. Claudia Marchant para acompañar su tratamiento médico como un apoyo para mejorar su sintomatología depresiva devenida del duelo patológico antes mencionado.”



«RIT»

Foja: 1

2.- En custodia, set de Documentos respecto de los familiares de don Rubén Marcos Leiva González, consistentes en:

- Informe Psicológico de Juan Pablo Leiva Marchant, de 7 de agosto de 2016, emitido por la Psicóloga doña Mariela Maulén Maulen, en el cual se indica que “Juan Pablo presente sintomatología de sospecha de trastorno de Crisis de Pánico y Angustia, relativa a proceso de duelo patológico. Respecto de la figura materna, se observa sintomatología de evasión de proceso de duelo, lo cual genera factores de riesgo en sus hijos y dinámica familiar. A nivel de redes, Juan Pablo presentaba continuidad en establecimiento educacional desde su inicio en etapa preescolar, siendo un factor protector, al dar continuidad a su vida en relación a otros adultos y pares.” Concluye finalmente el informe que “Juan Pablo, hermanos y madre requerían continuidad de tratamiento psicológico, ya que se observan factores de riesgo de duelo patológico, dado por el proceso de madre y la disminuida red de apoyo de la familia”.

- Informe Psicológico de Claudia Constanza Leiva Marchant, realizado el 7 de agosto de 2016, emitido por la Psicóloga doña Mariela Maulén Maulen, en el que se indica que “la niña presenta conducta de duelo respecto de muerte de padre, con capacidades cognitivas y contenido esperado a su etapa evolutiva, desconociéndose evolución de proceso de duelo respecto de etapas de vida anteriores. Respecto de figura materna, se observa sintomatología de evasión de proceso de duelo, lo cual genera factores de riesgo en sus hijos y dinámica familiar. A nivel de redes, Claudia presentaba continuidad en establecimiento educacional desde su



inicio en etapa preescolar, siendo un factor protector, al dar continuidad a su vida en relación a otros adultos y pares. Lo cual contrasta con proceso familiar, debido a comportamiento de aislamiento y desconfianza de madre, generado por experiencias negativas.” Concluye finalmente el informe que “Niña, hermanos y madre requerían continuidad de tratamiento psicológico, ya que se observan factores de riesgo de duelo patológico, dado por el proceso de madre y la disminuida red de apoyo de la familia”.

- Informe Psicológico de Tomás Javier Leiva Marchant de 7 de agosto de 2016, emitido por la Psicóloga doña Mariela Maulén Maulen, en donde se indica que “Tomás presenta sintomatología de sospecha de trastorno de emocional, con sospecha de trastorno de regulación emocional relativo a proceso de duelo de madre. Respecto de figura materna, se observa sintomatología de evasión de proceso de dueño, lo cual genera factores de riesgo en sus hijos y dinámica familiar. A nivel de redes, se apresan factores de riesgo por discontinuidad de cuidadores (cambios constantes de asesora de hogar, posterior a muerte de padre, imposibilidad de generar relación de apego con figura distinta a madre). Concluyendo finalmente el informe que “Tomás, hermanos y madre requerían continuidad de tratamiento psicológico, ya que se observan factores de riesgo de dueño patológico, dado por el proceso de madre y la disminuida red de apoyo de la familia”.

- Informe médico de Egreso Hospitalaria, Epicrisis, de la Fundación Alberto López Pérez, de doña Claudia Elcira Marchant Guzmán, diagnóstico Cáncer Tiroides Papilar.



«RIT»

Foja: 1

- Certificado Médico de 5 de mayo de 2016 emitida por Dr. Matías Lavín Gübeli, cirujano de Cabeza y Cuello de la Fundación Alberto López Pérez, que certifica que la Sra. Claudia Marchant Guzmán, presentó un carcinoma del tiroides, y fue operada el 3 mayo de 2016 en la Fundación indicada, encontrándose actualmente en controles post quirúrgicos sin complicaciones.

- Set de 26 fotografías.

3.- A fojas 757, consta respuesta de oficio remitido por AFP CUPRUM S.A., por el cual se acompañaron certificados de cotizaciones previsionales obligatorias de don Rubén Marcos Leiva González, correspondiente al período comprendido entre el noviembre de 2009 y noviembre de 2010, donde constan 12 cotizaciones continuadas por montos diversos que van desde los \$126.105 (noviembre de 2009) y \$138.677 (noviembre de 2010), por lo que deberá estimarse que su remuneración era de aproximadamente \$1.000.000.- mensuales.

CUADRAGÉSIMO OCTAVO: Que de lo anterior aparece entonces que era el principal sostenedor de su familia por la escasa red de apoyo de su cónyuge de lo que se deduce que ella no tenía otros ingresos, pero que tenía 38 años, es decir, en edad de proveer a sus necesidades y no se estableció la existencia de ninguna incapacidad; por lo cual se le dará lugar a lo pedido por lucro cesante por el total de \$201.000.000.- para los hijos/as en razón de \$250.000.- mensuales: a Marco de 25 años por 1 año, \$3.000.000.-; a Juan Pablo por 18 años \$54.000.000.-, a Claudia por 23 años \$69.000.000.- y a Tomás \$75.000.000.-, a los menores de edad deberá administrarlos su madre.

CUADRAGÉSIMO NOVENO: Que respecto del daño moral acreditado con la prueba reseñada, se le otorgará la suma de \$100.000.000.- a su cónyuge y \$75.000.000.- para cada uno de sus hijos. En cuanto a la madre de quien no se sabe si vivía con él se le dará la suma de \$50.000.000.- lo que hace un total de \$450.000.000.-



«RIT»

Foja: 1

QUINCUAGÉSIMO: Que en lo que concierne a la familia de **Dagoberto Millar**, 49 años, chofer, quien tenía cónyuge (51 años) y 4 hijos/as (Javier 15 años, Sandra 27 años, Nicole 23 años y Loreto 20 años) y 2 hermanos que también accionan, se pidió \$150.000.000.- contando una renta de \$500.000.- mensuales por 25 años; y daño moral por \$2.050.000.000.-

QUINCUAGÉSIMO PRIMERO: Que para acreditar sus peticiones agregaron la siguiente prueba:

1.- A fojas 791, consta respuesta de oficio remitido por AFP PLAN VITAL S.A., por el cual se acompañó certificado de cotizaciones previsionales obligatorias de don Dagoberto Iván Millar González, donde constan las cotizaciones pagadas respecto a los meses de enero, febrero, marzo, abril, mayo, junio y julio del año 2009, cada uno por un monto de \$19.875.- y de agosto, septiembre, octubre y noviembre de 2010, por las sumas de \$30.000.- las primeras 3 y de \$23.000.- la última.

2.- Testimonio de doña Ana Victoria Farías Osorio, profesora de Corte y Confección, indica que la demandante, Sandra Jara, de la cual es vecina, ha sufrido daño moral después del accidente. Señala que se dio cuenta que la actora comenzó a adelgazar demasiado y a desaparecer, por lo que fue a su casa para ver qué pasaba, observando que estaba sumida en una profunda depresión, producto de la muerte de su esposo, don Dagoberto Millar y debido a lo cual también sufrió la demandante, un accidente vascular. Expresa que luego del accidente y muerte de don Dagoberto Millar, quien era el único proveedor de la familia, sus hijas empezaron a vender en la feria, ofrecían artesanía, para ayudarse a seguir estudiando, ya que era una familia bastante esforzada. Indica que la vida de Sandra se tornó difícil, ya que quedarse con cuatro niños estudiando aún, anímicamente fue complicado, ya que la demandante no comía, no salía a la calle, se encerró, supone la testigo que se le vino el mundo abajo. Agrega que a los hijos también les afectó, quienes estaban emocionalmente destruidos, ya que siempre los vio emocionalmente muy apegados a su padre, quien era un hombre responsable y unido a su familia, el hijo menor estuvo con psicólogo, situación que más se agravó por el hecho que la madre tuvo que trabajar, el actualmente estudia derecho, en tercer año, pero recae cada



«RIT»

Foja: 1

cierto tiempo, tendiendo a la depresión. Expresa que actualmente la familia no superan el accidente, cuestión que se desprende cuando conversa con ellos. Respecto a su relación con la familia Millar Jara, señala que comenzaron a saludar después del terremoto 2010 y se encontraban en la feria ocasionalmente y pudo ver una buena relación familiar, era unidos, siempre juntos y contentos. Finalmente indica que es imposible dar un monto de dinero por el daño sufrido.

3.- informe psicológico de doña Sandra Salomé Jara González, don Javier Antonio Millar Jara, doña Sandra Elizabeth Millar Jara, doña Nicole Andrea Millar Jara, doña Loreto Francisca Millar Jara, doña Miriam Arlette Millar Jara y don Alex Ariel Millar González, quienes son cónyuge, hijos y hermanos de don Dagoberto Millar González (QEPD), en el cual luego de indicar los antecedentes relevantes para el informe, señalar los instrumentos utilizados y la actitud de los entrevistados durante la evaluación se concluye que: “En relación a los antecedentes recabados, la observación clínica y los resultados obtenidos en los instrumentos de tamizaje, es posible concluir un **daño psicológico** referido a **lesiones psíquicas** debido a una alteración clínica aguda evidenciada en diagnósticos clínicos, que implica una disfuncionalidad en las distintas dimensiones de desarrollo personal de cada entrevistado. A partir de la pérdida sufrida por el grupo familiar tras el accidente ya mencionado, cada uno de ellos ha experimentado un duelo patológico, debido a la incapacidad para realizar una elaboración de dicha pérdida producto del profundo impacto del acontecimiento vivido, lo cual ha permitido la estabilización de síntomas depresivos y ansiosos a través de los años. En el caso de la Sra. Sandra Jara, Loreto Millar, la Sra. Miriam Millar y el Sr. Alex Millar, dicho duelo patológico los tiene cursando un **Trastorno de estrés post traumático crónico**, diagnóstico clínico establecido de acuerdo al DSM-V, como la exposición a un acontecimiento traumático (en primera persona o por relato de terceros) y la reexperimentación de dicho trauma en el tiempo, la cronicidad se evidencia en la estabilización de los síntomas, que en los entrevistados se ha prolongado a través de los años, manifestándose principalmente a través de: rememoración de imágenes y pensamientos dolorosos sobre el acontecimiento, sueños frecuentes en los que el contenido está relacionado



«RIT»

Foja: 1

con el suceso traumático, esfuerzos para evitar pensamientos, sentimientos o conversaciones sobre el accidente, evitación de actividades que implican una rememoración del suceso, alteraciones del sueño, dificultades para mantener la concentración y mayor irritabilidad. Loreto Millar frecuentemente experimenta **Crisis de angustia**, Dicho diagnóstico clínico se define desde el DSM-V como la aparición temporal (habitualmente de 10 minutos) y aislada de miedo o malestar intenso. Dicha sensación es acompañada por: manifestaciones físicas como sudor, taquicardia, temblores y miedo irracional a la muerte, además de labilidad emocional recurrente al estar en presencia de estímulos internos o externos, relacionados con la pérdida o accidentes.

El grupo familiar completo da cuenta de haber desarrollado sintomatología depresiva a lo largo de los primeros años. En la actualidad la Sra. Sandra Jara, la Sra. Miriam Millar y el Sr. Alex Millar, se encuentran cursando un **Trastorno depresivo mayor moderado**, diagnóstico clínico que desde el DSM-V se define como, un estado de ánimo deprimido o una pérdida de interés o placer en casi todas las actividades, además de una sensación de tristeza vital la mayor parte del día casi cada día, sueño no reparador, disminución del autoestima, irritabilidad y tendencia al aislamiento social. La gravedad moderada del trastorno depresivo mayor está dada por el número, el tipo y la intensidad de los síntomas, así como el deterioro funcional que ha experimentado cada uno. Es importante referir, que todos los hijos de la víctima fallecida han desarrollado un **Episodio depresivo mayor que en la actualidad se encuentra en remisión total**, como consecuencia directa del duelo patológico antes explicado. Dicho diagnóstico clínico de acuerdo al DSM-V se define como, un periodo de tiempo específico, en el cual se destaca la presencia de un estado de ánimo depresivo y disminución en la capacidad para sentir placer, en el caso de cada uno la estabilización del cuadro sintomático se mantuvo durante los primeros años tras el accidente. Por otra parte es posible establecer la presencia de **secuelas emocionales** que dan cuenta de una alteración crónica en el estado afectivo de cada uno, lo cual ha provocado un desgaste emocional significativo en todo el núcleo familiar. Cabe mencionar, una ausencia de patologías mentales previas al acontecimiento, además de no



«RIT»

Foja: 1

evidenciar alteraciones de la personalidad en ninguno de los entrevistados, lo cual justifica una causalidad entre el accidente sufrido por el Sr. Dagoberto Millar González en Noviembre del 2010 y sus fatales consecuencias, con la sintomatología desarrollada por cada miembro de la familia. Lo anteriormente evidenciado presenta un menoscabo en la calidad de vida de todo el núcleo familiar, en el ámbito psíquico y social, además del largo proceso judicial al que se han sometido con el objetivo de alcanzar justicia y la sobre exposición mediática de la prensa, que ha generado un desgaste emocional importante en la dinámica familiar. A partir de lo anteriormente expuesto se puede señalar que todo el grupo familiar presenta indicadores concluyentes para diagnosticar **un nivel significativo de daño moral** que ha permanecido en cada uno de ellos a través de los años. Se recomienda realizar terapia psicológica para la Sra. Sandra Jara debido a la reexperimentación de acontecimientos relativos al trauma y para Loreto Millar quien en la actualidad desarrolla crisis de angustia que se caracterizan por la sensación de muerte inminente.”

4.- Fotografías.

QUINCUAGÉSIMO SEGUNDO: Que respecto del lucro cesante, los certificados de cotizaciones son insuficientes para probar su remuneración mensual exacta, pero si suficientes para acreditar que laboraba remuneradamente, siendo su oficio el de chofer, por lo que se estimará al menos que ganaba el sueldo mínimo, ascendente a aproximadamente \$270.000.- y que su hijo e hijas dependían de él ya que la cónyuge era aún joven. De modo que se les otorgará \$67.500.- por cada mes y hasta lo que les faltaba para cumplir 26 años: a Javier \$8.910.000.-, a Nicole \$2.430.000.-y a Loreto \$4.860.000.-, salvo a Sandra que tenía 27 años; es decir, en total, \$16.200.000.- rechazándose para los hermanos porque no se acreditó su dependencia económica.

QUINCUAGÉSIMO TERCERO: Que en cuanto al daño moral acreditado con la prueba rendida, se dará \$100.000.000.- a la cónyuge, \$75.000.000.- a cada hijo/a y \$30.000.000.- a cada hermano, es decir, un total de \$460.000.000.-



«RIT»

Foja: 1

QUINCUAGÉSIMO CUARTO: Que respecto de la familia de **Carolina Parra**, 23 años, egresada de pedagogía en inglés, demandaron sus familiares padre, madre, hija de 6 años y hermana, solicitando \$537.600.000.- por lucro cesante por estimar un sueldo mensual de \$800.000.- por 56 años; y daño moral por \$1.000.000.000.-

QUINCUAGÉSIMO QUINTO: Que ellos rindieron la prueba que sigue:

- Informe de don Jorge Arturo Parra Llanca, la niña Luciana Catalina Estay Parra, doña Vilma Graciela Vera Torres Vera Torres y doña Vilma Catherine Parra Vera, quienes son padres, hija y hermana de doña Carolina Alejandra Parra Vera (QEPD), en el cual luego de indicar los antecedentes relevantes para el informe, señalar los instrumentos utilizados y la actitud de los entrevistados durante la evaluación se concluye que: “En relación a los antecedentes recabados, la observación clínica y los resultados obtenidos en los instrumentos de tamizaje, es posible concluir un **daño psicológico** referido a **lesiones psíquicas** en el Sr. Jorge Parra, la Sra. Vilma Vera y Vilma Catherine Parra, que da cuenta de un **Trastorno de estrés post traumático crónico**, diagnóstico clínico establecido de acuerdo al DSM-V, como la exposición a un acontecimiento traumático (en primera persona o por relato de terceros) y la reexperimentación de dicho trauma en el tiempo, la cronicidad se evidencia en la estabilización de los síntomas, que en los entrevistados se ha prolongado a través de los años, manifestándose principalmente a través de: recuerdos del acontecimiento recurrentes e intrusos que provocan malestar y en los que se incluyen imágenes, pensamientos o percepciones, malestar psicológico intenso al exponerse a estímulos internos o externos que simbolizan o recuerdan un



aspecto del accidente, esfuerzos para evitar actividades, lugares o personas que motivan recuerdos sobre el trauma, reducción acusada del interés o la participación en actividades significativas, alteraciones del sueño y desconcentración.

A partir de la pérdida sufrida por el grupo familiar tras el accidente ya mencionado, cada uno de ellos ha experimentado un duelo patológico, debido a la incapacidad para realizar una elaboración de dicha pérdida producto del profundo impacto del acontecimiento vivido, lo cual ha permitido la estabilización de síntomas depresivos y ansiosos a través de los años. En el caso del Sr. Jorge Parra, dicho cuadro sintomático anteriormente mencionado ha devenido en un **Trastorno depresivo mayor moderado**, diagnóstico clínico que desde el DSM-V se define cómo: la manifestación de un estado de ánimo depresivo la mayor parte del día, casi cada día, sentimiento de tristeza vital, disminución del interés y la capacidad para disfrutar de actividades que anteriormente provocaban placer, alteraciones del sueño, pesadillas recurrentes y fatiga o pérdida de energía la mayor parte del día. Por otra parte, la Sra. Vilma Vera y Vilma Catherine Parra están cursando actualmente un **Trastorno depresivo mayor grave**, porque además de los síntomas anteriormente mencionados, ambas presentan sensación de desesperanza respecto al futuro e ideación suicida, aunque sin la existencia de planificación. La gravedad del trastorno depresivo mayor está dada por el número, el tipo y la intensidad de los síntomas, así como el deterioro funcional que ha experimentado cada uno.

En relación a la niña Luciana Estay, se indica, que a partir del análisis del dibujo de la persona bajo la lluvia y el test de la familia es posible evidenciar la presencia de una adecuada localización del "yo" y una buena ubicación del espacio-tiempo, posee un ajuste social en su desenvolvimiento cotidiano, sin embargo presenta rasgos de timidez y retraimiento de sí misma en su espectro emocional, lo cual se condice con lo explicado por el grupo familiar, ya que su comportamiento se vio modificado tras el fallecimiento de su madre, mostrando mayor introversión en su



«RIT»

Foja: 1

personalidad, lo cual indica que aún persiste en ella la pérdida del vínculo afectivo con la madre, por sobre la significación espiritual del mismo.

Cabe mencionar que solo la Sra. Vilma Vera presentaba un diagnóstico de depresión ansiosa anterior al accidente, cuadro clínico que se vio acrecentado debido al inminente dolor y sufrimiento que ha experimentado por el fallecimiento de su hija. El Sr. Jorge Parra, Vilma Catherine Parra y Luciana Estay presentan una ausencia de patologías mentales previas al acontecimiento. Además no se evidencia alteraciones de la personalidad en ninguno de los entrevistados, esto implica una relación directa entre el accidente sufrido por la Srta. Carolina Alejandra Parra Vera en Noviembre del 2010 y sus fatales consecuencias, con la sintomatología desarrollada por cada miembro del grupo familiar.

Lo anteriormente mencionado presenta un menoscabo en la calidad de vida de todo el grupo familiar, en el ámbito psíquico y social, por lo que se puede señalar la presencia de indicadores concluyentes para diagnosticar **un nivel significativo de daño moral**, que ha permanecido en cada uno de ellos a través de los años.

Se recomienda terapia psicológica para Vilma Catherine Parra y la Sra. Vilma Vera debido a la presencia de sintomatología depresiva aguda que ha devenido del duelo patológico antes mencionado.”

b) En custodia, set de Documentos respecto de los familiares de doña Carolina Alejandra Parra, consistente en:

1) Certificado Médico y 2 recetas Médicas respecto de doña Vilma Parra Vera, de 15 de junio de 2016, emitido por el Neurólogo Dr. Luis López Muñoz, por el cual se certifica que la paciente “tiene un cuadro de Depresión con síndrome angustioso, por duelo, para lo cual requiere controles y medicación (quetiapina, dilasedan)”.



«RIT»

Foja: 1

2) Certificado médico y 2 recetas médicas respecto de doña Vilma Parra Vera, de 22 de junio de 2016 emitido por el Neurólogo Dr. Luis López Muñoz.

3) Copia de Noticia emitida por diario Publimetro, Sección “Publimetro-Crónica” de 24 de noviembre de 2010, signada como “Codelco llora a la bella Carolina”, respecto doña Carolina Para Vera (24), quien falleció en el accidente materia de autos.

QUINCUAGÉSIMO SEXTO: Que no se acompañaron antecedentes para probar la remuneración que se le atribuye por lo cual no se le dará lugar al lucro cesante.

QUINCUAGÉSIMO SÉPTIMO: Que, en cambio dicha prueba es profusa respecto del daño moral, del cual se aprecia que se trataba de una familia muy unida con dos hijas una de las cuales fue madre adolescente, viviendo la nieta de 6 años con dicha familia, en la cual también la hermana menor sufrió angustia y tristeza por la pérdida por lo que se le dará a los padres una indemnización de \$50.000.000.- a cada uno, a la hermana menor por la cercanía y dolor \$35.000.000.- y a la hija pequeña \$75.000.000.-, es decir, un total de \$210.000.000.-

QUINCUAGÉSIMO OCTAVO: Que en lo que respecta a la familia de don **James Ortiz**, 41 años, empleado de Lan Chile, quien dejó cónyuge, 2 hijos y 7 hermanos que también demandan; estos solicitaron \$792.000.000.- de lucro cesante, estimando una remuneración mensual de \$2.000.000.- por 33 años; y daño moral por \$2.100.000.000.-

QUINCUAGÉSIMO NOVENO: Que para ello, rindieron las siguientes probanzas:

- En custodia, set de Documentos respecto de los familiares de don James Eldrin Ortiz Cordero, consistente en un set de 7 fotografías
- Informe de doña Vannia Andrea Figueroa García, la niña Monserrat Alessandra Ortiz Figueroa, don Esteban Matías Ortiz Figueroa, don Mario Alejandro Araya Cordero, doña Jéssica



Alejandra Ortiz Cordero, doña Ingrid Jacqueline Ortiz Cordero, don Ángel Cristián Ortiz Cordero, don Robinson Rodrigo Ortiz Cordero, doña Ghislaine Margriet Ortiz Cordero y don Valentín Benjamín Ortiz Cordero, quienes son cónyuge, hijos y hermanos de don James Eldrin Ortiz Cordero (QEPD), en el cual luego de indicar los antecedentes relevantes para el informe, señalar los instrumentos utilizados y la actitud de los entrevistados durante la evaluación se concluye que: “En relación a los antecedentes recabados, la observación clínica y los resultados en los instrumentos de tamizaje utilizados, es posible concluir, que la Sra. Vannia Figueroa, Esteban Ortiz, Monserrat Ortiz, la Sra. Ingrid Ortiz, el Sr. Ángel Ortiz, la Sra. Ghislaine Ortiz, el Sr. Robinson Ortiz y el Sr. Valentín Ortiz, presentan evidencia sintomatológica significativa y una alteración clínica aguda en su estado afectivo, que permite determinar un **Trastorno de estrés post traumático crónico**, diagnóstico clínico establecido de acuerdo al DSM-V, como la exposición a un acontecimiento traumático (en primera persona o por relato de terceros) y la reexperimentación de dicho trauma en el tiempo, la cronicidad se evidencia en la estabilización de los síntomas, que en los entrevistados se ha prolongado a través de los años, manifestándose principalmente a través de: recuerdos angustiosos recurrentes e involuntarios sobre el accidente, sueños angustiosos en los que el contenido está relacionado con la muerte o el suceso traumático propiamente tal, malestar psicológico intenso al exponerse a estímulos internos y externos que permiten la reexperimentación del trauma, evitación de conversaciones o situaciones que permitan la rememoración del accidente, dificultades de concentración, irritabilidad y alteraciones del sueño.

A partir de la pérdida sufrida por el grupo familiar tras el accidente ya mencionado, cada uno de ellos ha experimentado un duelo patológico, debido a la incapacidad para realizar una elaboración de dicha pérdida producto del profundo impacto del acontecimiento vivido, lo cual ha permitido la estabilización de síntomas depresivos y ansiosos a través de los años. En cuanto a Robinson Ortiz, Cristian Ortiz, la Sra. Jessica Ortiz y



«RIT»

Foja: 1

Valentín Ortiz, presentan sintomatología clínicamente significativa que da cuenta de un **Trastorno depresivo mayor moderado**, diagnóstico clínico que desde el DSM-V se define como, un estado de ánimo deprimido o una pérdida de interés o placer en casi todas las actividades, además de problemas para conciliar el sueño, el cual no resulta reparador la mayoría del tiempo, fatiga constante a lo largo del día, sensación de desesperanza respecto al futuro, dificultad para concentrarse. Tendencia al aislamiento social en el caso del Sr. Cristian Ortiz. Por otra parte, Esteban Ortiz y Ghislaine Ortiz se encuentran cursando un **Trastorno depresivo mayor grave**, porque además de los síntomas anteriormente mencionados, permanece en ellos una desvaloración del autoestima, sensación de incapacidad para tomar decisiones y principalmente ideación suicida recurrente, pero sin un plan específico o una tentativa de suicidio. La gravedad del trastorno depresivo mayor está dada por el número, el tipo y la intensidad de los síntomas, así como el deterioro funcional que ha experimentado cada uno.

Es importante referir, que tanto la Sra. Vannia Figueroa, Monserrat Ortiz, la Sra. Ingrid Ortiz y Mario Ortiz, han desarrollado un **Episodio depresivo mayor que en la actualidad se encuentra en remisión total**, como consecuencia directa del duelo patológico antes explicado. Dicho diagnóstico clínico de acuerdo al DSM-V se define como, un periodo de tiempo específico, en el cual se destaca la presencia de un estado de ánimo depresivo y disminución en la capacidad para sentir placer, en el caso de cada uno la estabilización del cuadro sintomático se mantuvo durante los primeros años tras el accidente.

Cabe mencionar, una ausencia de patologías mentales previas al acontecimiento, además de no evidenciar alteraciones de la personalidad en ninguno de los entrevistados, lo cual justifica una causalidad entre el accidente sufrido por Sr. James Eldrin Ortiz Cordero en Noviembre del 2010 y sus fatales consecuencias, con la sintomatología desarrollada por cada miembro de la familia, ya que no ha sido detectada, la presencia de factores de vulnerabilidad previos relevantes



«RIT»

Foja: 1

Lo anteriormente evidenciado significa un menoscabo para todo el grupo familiar, en su la calidad de vida en el ámbito psíquico y social, En base a lo cual, es posible establecer un **daño psicológico** que se manifiesta en: **lesiones psíquicas**, evidenciadas en los diagnósticos clínicos establecidos, la sobreexposición mediática a la que fueron sometidos por el alto impacto social del mismo accidente y el largo proceso judicial al que se han sometido con el objetivo de alcanzar justicia. Además, presentan **secuelas emocionales**, que dan cuenta de un desgaste emocional significativo en todo el grupo familiar, que ha provocado una alteración en sus relaciones afectivas debido al mismo distanciamiento del que han podido dar cuenta a través de la entrevista. A partir de lo anteriormente expuesto se puede señalar que la familia Ortiz-Figueroa presenta indicadores concluyentes para diagnosticar **un nivel significativo de daño moral** que ha permanecido en ellos a través de los años.

Se recomienda terapia psicológica para los integrantes del grupo familiar que aun presentan sintomatología depresiva-ansiosa anteriormente mencionados, ya que sería necesario un trabajo reparatorio en torno a sus experiencias, con el objetivo de resignificar la pérdida sufrida.”

- Testimonio en audiencia de 22 de noviembre de 2016, de don Cesar Antonio Cornejo Donoso, profesor, quien al punto de prueba N°7 indica que efectivamente existe lucro cesante por el hecho del accidente, de la muerte de James Ortiz, con quien era compañero de trabajo, agregando que el fallecido, percibía un sueldo de aproximado de \$1.500.000 a \$2.000.000 mensual dependiendo de los bonos, siendo el proveedor principal de la familia, por lo que su muerte por el accidente afectó los ingresos de ésta. Señala que don James Ortiz llevaba 15 años en la empresa, quien tenía proyecciones profesionales en ésta, por lo que obviamente se generó una perdida también material para su familia, su viuda y sus niños, agregando que ellos tuvieron que dejar la propiedad donde vivían, debiendo trasladarse a la casa de los padres de la viuda, todo como consecuencia del accidente y muerte de James Ortiz. Repreguntado señala que James Ortiz, trabaja en Lan Chile, en la gerencia de



«RIT»

Foja: 1

control de ingresos, en el área relacionada con proyectos, su cargo específico era de Jefe de Proyectos del Área Contable. Contrainterrogado, indica que el contacto que ha tenido con la familia del fallecido ha sido esporádica, agregando que la señora del fallecido trabaja en una Municipalidad, pero no tiene mayores antecedentes. Al punto de prueba N°8, señala que por supuesto que hubo daño moral, el impacto que tiene el fallecimiento de un padre de familia, indudablemente que impacta al núcleo familiar directo y también a su familia en general, dígase a su madre y hermanos, agregando que conoció a James y el compromiso que tenía con su familia, el cual finalmente le costó la vida, ya que viajaba diariamente desde su domicilio hasta su lugar de trabajo, no obstante habersele ofrecido vivir en Santiago, lo que rechazó dada la importancia que tenía para el compartir con su familia. Por lo anterior y por su relación cercana con sus hijos, indica que su fallecimiento tuvo gran impacto en sus hijos, además el impacto emocional de su viuda, ésta tuvo que hacerse cargo tanto de su dolor como de sus hijos. Agrega que actualmente, la familia aún se mantiene con tratamiento psicológico debido al accidente. Respecto a la cuantía del daño, indica que teniendo en consideración el sueldo de James Ortiz, y teniendo en consideración que se han cumplido 5 años de su muerte, el monto debe rondar por los \$100.000.000.- Repreguntado, indica que efectivamente existen perjuicios para los hermanos y madre de James Ortiz, agregando que conoce la situación complicada de salud de ésta, la que se agudizó por la muerte de su hijo, así como también el daño psicológico que se le produjo a sus hermanos, situación que conoció en el funeral de James y en las conmemoraciones de su muerte. Señala que el James Ortiz, participaba activamente en actividades familiares, siendo una familia muy unida, dinámica familiar que se modificó luego de la muerte del Sr. Ortiz, tanto en su núcleo familiar como respecto de la afectación de su madre y hermanos. Dichos efectos negativos han sido permanentes, indicando que sabe que el tratamiento psicológico continúa esporádicamente. Contrainterrogado señala que ha compartido con la familia de James Ortiz, desde la



«RIT»

Foja: 1

fecha de fallecimiento, unas 4 o 5 veces, en el contexto de la conmemoración de su deceso, añadiendo que la única vez, posterior al accidente, que visitó el hogar del fallecido, fue en la primera conmemoración, donde se enteró del cambio de domicilio que sufrió la familia del fallecido por temas económicos, esto fue, en el año 2011.

- Testimonio de don Ricardo Antonio García Vera, en audiencia de 7 de diciembre de 2016 en Exhorto 656-2016 del 1° Juzgado Civil de San Antonio, quien indica que efectivamente hay daño moral, consistente en un daño psicológico y todo lo que han conllevado los demandante durante este período, por lo que se requiere una indemnización. Señala que los actores le han dicho los problemas que les ha afectado al interior de sus hogares, los cambios violentos en sus rutinas diarias, teniendo problemas en sus comportamientos, en el colegio y hogar, pasando angustias y situaciones agotadoras en los Tribunales, cuestiones que no deberían vivirlas. Los referidos testimonios el testigo los ha recogido en diversas reuniones y entrevistas que se han materializado en publicaciones a través del medio de comunicación en el cual se desempeña. Agrega que, atendido que cada caso familiar es distinto, se hace difícil evaluar el valor económico del daño moral. Repreguntado indica que tomó contacto con las familias un día después del accidente, a través de conversaciones directas con ellas, constatando después el proceso de vida que han debido sufrir, produciéndose problemas económicos y de convivencia, que han mermado su calidad de vida. Señala que al día del accidente y en la actualidad, trabajaba como Productor del Canal 2 de Televisión de San Antonio y en la Radio Chilena FM, medios con los cuales cubrió el accidente. Agrega que las familias le han manifestado que han tenido un cambio en la rutina de vida, debiendo asumir roles distintos en la dinámica familiar, además que muchos le han dicho que han padecido de insomnios, depresiones, lo que conlleva a un mal vivir, lo anterior, sumado a que se han sentido desamparados en el actual proceso, viendo finalmente afectadas las relaciones de familias, sociales, laborales y su situación emocional,



«RIT»

Foja: 1

producto de la pérdida de sus familiares en el accidente. Finalmente indica que hasta la actualidad ha tenido contacto con algunos demandantes y cree que la afectación se ha agudizado a través del tiempo, lo que conlleva a que estas personas sigan empeorando su calidad emocional y de vida.

A fojas 757, consta respuesta de oficio remitido por AFP CUPRUM S.A., por el cual se acompañaron los siguientes certificados de cotizaciones previsionales obligatorias: De don James Eldrin Ortiz Cordero, correspondiente al período comprendido entre el noviembre de 2009 y noviembre de 2010, donde constan 12 cotizaciones por montos diversos que van desde los \$91.834 (noviembre de 2009) y \$75.947 (noviembre de 2010).

Audiencia de 7 de diciembre de 2016 en Exhorto 656-2016 del 1° Juzgado Civil de San Antonio, testimonio de don Jorge Andrés Torres Valdés, programador, quien indica que trabajó con doña Vannia Figueroa, en la misma Unidad de la Municipalidad de San Antonio. En el año 2011, les pidieron cambiarse a la oficina donde estaba ella, ya que los mismos jefes se dieron cuenta que estaba mal anímicamente, lo que se suma a que el mismo año, falleció una compañera de trabajo de ella, desde ese momento tuvo más cercanía con la demandante. Indica que de forma azarosa la podía ver llorando, con una capacidad de sociabilizar muy baja, muy callada, por lo que trataban de levantarle el ánimo, por ejemplo desayunando en conjunto, donde se percató del sufrimiento patente de la demandante, por el no haberse podido despedir de su marido, que murió en un accidente de Tur Bus en noviembre de 2010. Otro asunto que le aquejaba, era poder sacar adelante a sus dos hijos. Agrega que a veces faltaba al trabajo, por motivos de estado de ánimo, que el testigo cataloga como depresión. Indica que trabajó con la actora hasta enero de 2016, por lo que no la ha visto, no sintiéndose capaz de evaluar el daño mora. Repreguntado indica que no conoció a la familia de la demandante o su dinámica, antes del accidente, agregando que sin duda la demandante vio afectada sus relaciones laborales, sociales, por ejemplo alejándose de las celebraciones del trabajo y en lo emocional, situación que se mantuvo hasta que dejó de verla. Agrega que la



«RIT»

Foja: 1

demandante, antes del fallecimiento de su marido, era bastante alegre y sociable.

- Testimonio de doña Roxana María Soledad Gebert Fierro, dentista, quien al punto de prueba N°8, señala que con doña Vannia Figueroa se veía en las actividades del colegio, a donde siempre iba acompañada de su esposo James Ortiz. Indica que después del accidente, la demandante experimentó cambios físicos, baja de peso y también psicológicos, pasando de ser una persona alegre y extrovertida a una persona triste, más callada. Agrega que también manifestó lo complicada que estaba con la crianza de sus hijos, especialmente el mayor, Esteban, que quedó muy afectado por la muerte de su papá, después supo que la actora se cambió a vivir a la casa de sus padres, porque le complicaba estar ella sola con sus dos hijos en la casa que vivía junto a su marido. Señala que el niño tuvo que solicitar tratamiento psicológico o psiquiátrico, por los cambios de comportamiento que presentó, ya que le costaba asumir la muerte de su padre y sobre todo las circunstancias en que ocurrió. Indica que desde el año 2014, solo ha visto a la familia de forma esporádica, encontrándose con Vannia casualmente. En cuanto al daño mora, indica que efectivamente ha ocurrido, pero que no puede indicar un monto. Le consta lo declarado por haberlo visto en la prensa y lo demás porque su hijo era compañero de colegio con Esteban y por ello conocía a sus padres. Repreguntada indica que, a la época del accidente, Esteban tenía 13 ó 14 años y Monserrat tenía 8 años. Señala que, en cuanto a la dinámica familiar, éstos siempre hacía actividades familiares y cuando llegaba James de trabajar en Santiago, los niños corrían a saludarlo, a abrazarlo y besarlo, a pesar de estar entretenidos en sus actividades, cuestión que observó porque iba a buscar a su hijo que estaba en la casa de los demandantes. Expresa la testigo que a Esteban le afectó mucho el accidente, teniendo cambios de comportamiento hacia sus compañeros y profesorado, con actitudes de rebeldía y manifestaciones de pena que llegaban incluso al llanto, situación que llevó a sus compañeros a alejarse de él, al no entender la referida actitud. Lo anterior, hizo que su madre buscara ayuda



«RIT»

Foja: 1

psicológica. Respecto de Monserrat, indica que su madre le comentó que la niña intentaba evitar de lo sucedido, molestándose si le tocaban el tema. Finalmente indica que, en el contexto de las elecciones municipales, se encontró con la demandante quien le comentó que Esteban seguía estudiando, pero siempre con apoyo psiquiátrico, para buscar estabilidad emocional, que aún no logra encontrar después de 6 años.

SEXAGÉSIMO: Que la remuneración exacta no puede calcularse, pero ella no era se encontraba en un rango entre los \$700.000.- y los \$900.000.- a juzgar por los descuentos por lo que se calculará un promedio de \$800.000.-, los cuales eran destinados todos a sus hijos por mitad ya que la cónyuge trabajaba, por lo que se les otorgará a Esteban \$67.200.000.- (calculo por 14 años) y a Montserrat \$86.400.000.- (18 años de necesidad), hasta que lleguen a la mayoría de edad y puedan estudiar hasta los 26 años aproximadamente, es decir, \$153.600.000.- administrados por su madre. A los hermanos no se les dará por no acreditar dependencia económica.

SEXAGÉSIMO PRIMERO: Que en cuanto al daño moral acreditado con la prueba rendida, se le dará \$75.000.000.- a cada hijo/a, \$100.000.000.- a la cónyuge y \$30.000.000.- a cada hermano/a, o sea, un total de \$460.000.000.-

SEXAGÉSIMO SEGUNDO: Que en cuanto a la familia de **Juan Ernesto Kulm Cabello**, 53 años, quien dejó cónyuge y 2 hijos, ellos solicitaron \$504.000.000.- por lucro cesante atendiendo a una renta de \$2.000.000.- mensual por 33 años; y daño moral por \$1.050.000.000.-

SEXAGÉSIMO TERCERO: Que se rindió por esta familia la siguiente prueba:

- Informe de doña Nancy Patricia Meza Vilches, doña Karem Nicole Kulm Meza y don Juan Ignacio Kulm Meza, cónyuge e hijos de don Juan Ernesto Kulm Cabello (QEPD), en el cual luego de indicar los antecedentes relevantes para el informe, señalar los instrumentos utilizados y la actitud de los entrevistados durante la evaluación se concluye que: En relación a los antecedentes recabados, la



«RIT»

Foja: 1

observación clínica y los resultados en los instrumentos de tamizaje, es posible concluir que el grupo familiar presenta evidencia sintomatológica importante para poder establecer la existencia de un diagnóstico clínico, que se destaca por representar una disfuncionalidad en las distintas áreas de desarrollo de cada miembro de la familia, que se presenta con una intensidad auto reportada de distinta gravedad.

A partir de la pérdida traumática sufrida por el grupo familiar, cada uno de ellos, ha experimentado un duelo patológico, debido a la incapacidad para realizar una elaboración de dicha pérdida producto del profundo impacto del acontecimiento vivido, lo cual ha permitido la estabilización de síntomas depresivos y ansiosos a través de los años. La Sra. Nancy Meza, Karem Kulm y Juan Kulm Meza, se encuentran cursando actualmente un **Trastorno de estrés post traumático crónico**, diagnóstico clínico establecido de acuerdo al DSM-V, como la exposición a un acontecimiento traumático (en primera persona o por relato de terceros) y la reexperimentación de dicho trauma en el tiempo, la cronicidad se evidencia en la estabilización de los síntomas, que en los entrevistados se ha prolongado a través de los años, manifestándose principalmente a través de: rememoración de imágenes y pensamientos angustiosos frecuentes sobre el acontecimiento, sueños en los que el contenido está en directa relación con el accidente, sensación de estar reviviendo el trauma, esfuerzos para evitar pensamientos, sentimientos o conversaciones sobre el suceso traumático, dificultad para conciliar el sueño, aumento de la irritabilidad y malestar psicológico al estar en presencia de estímulos internos como recuerdos, o externos como noticias de accidentes o tragedias, en el caso de la Sra. Nancy Meza dificultad para proyectarse en un futuro próximo o lejano.

En cuanto a la Sra. Nancy Meza, Dicho diagnóstico clínico ha devenido en un **Trastorno depresivo mayor grave**, que se destaca principalmente por la estabilización de síntomas depresivos a través de los años, manifestándose principalmente en la disminución de su estado anímico al punto de no sentir motivación de salir de su hogar, incapacidad para sentir placer de realizar actividades recreativas, presencia de labilidad emocional reiterada a lo largo



«RIT»

Foja: 1

del día, tendencia al aislamiento social, cansancio constante y fatiga a lo largo del día, alteraciones del sueño como insomnio, irritabilidad y dificultades de concentración, además presenta ideación suicida, sin planificación que agrava su estado psicológico. Por su parte Karem Kulm y Juan Kulm Meza actualmente están cursando un Trastorno depresivo mayor moderado devenido del mismo duelo patológico que han experimentado desde el fallecimiento de su padre, el cual se presenta a través de sintomatología tal como: disminución acusada del estado de ánimo la mayor parte del tiempo, incapacidad para disfrutar de actividades que antes eran placenteras, sensación de tristeza vital, llanto recurrente bastantes días en la semana, aumento de irritabilidad, alteraciones del sueño frecuentes, sentimiento de desesperanza con respecto al futuro e ideación suicida sin riesgo inminente de muerte.

La gravedad del trastorno depresivo mayor está dada por el número, el tipo y la intensidad de los síntomas, así como el deterioro funcional que ha experimentado cada uno.

Cabe destacar una ausencia de patologías mentales previas al acontecimiento, además de no evidenciar alteraciones de la personalidad en ninguno de los entrevistados, lo cual justifica una causalidad entre el accidente sufrido por Sr. Juan Ernesto Kulm Cabello en Noviembre del 2010 y sus fatales consecuencias, con la sintomatología desarrollada por cada miembro del grupo familiar.

Lo anteriormente evidenciado significa un menoscabo en la calidad de vida de todo el núcleo familiar, en el ámbito psíquico y social, lo que permite dar cuenta de un daño psicológico que refiere a las lesiones psíquicas que se evidencia en la existencia de los diagnósticos clínicos antes mencionados, además de la sobre exposición mediática a la que fueron sometidos por el alto impacto social del mismo accidente, en conjunto al proceso judicial que han llevado a cabo, con el fin alcanzar una compensación a todos los años de dolor que han vivido, lo cual ha significado un deterioro importante en las distintas dimensiones de la vida personal de cada miembro del núcleo familiar. Por otro lado las secuelas emocionales que dan cuenta de una alteración crónica del estado afectivo de todo el grupo familiar, lo cual ha



«RIT»

Foja: 1

provocado un desgaste emocional significativo de cada uno. Debido a lo expuesto se puede señalar que la familia en su conjunto presenta indicadores concluyentes para diagnosticar un nivel significativo de daño moral que ha permanecido en cada uno de ellos a través de los años y es aparentemente observable.

Se recomienda terapia psicológica y psiquiátrica para todo el grupo familiar con el fin de poder elaborar un trabajo reparatorio frente al duelo patológico que han debido sobrellevar a través de los años.

c) En custodia, set de Documentos respecto de los familiares de don Juan Ernesto Kulm Cabello, consistentes en:

1) Copia de certificado médico respecto de doña Nancy Meza Vilches, de 11 de julio de 2011, emitido por el Dr. Rafael Jiménez Zulic, Psiquiatra del Departamento de Psiquiatría de la Pontificia Universidad Católica de Chile, por la cual se certifica que la paciente presenta un duelo patológico y un estrés post traumático, motivo por el cual se encuentra en tratamiento con antidepresivos de alto costo además de controles psiquiátricos cada 15 días y tratamiento psicológico semanal.

2) Copia de certificados médicos (2) respecto de doña Nancy Meza Vilches, de 21 de diciembre de 2011 y de 13 de enero de 2012, emitido por Dr. Rafael Jiménez Zulic, Psiquiatra del Departamento de Psiquiatría de la Pontificia Universidad Católica de Chile, por el cual certifica que la paciente se encuentra en tratamiento por depresión mayor severa, por lo que se encuentra con tratamiento de ansiolíticos y antidepresivos que provocan somnolencia matinal, motivo por el cual se encuentra con licencia.

3) Copia de Informe Médico, de 2 de marzo de 2012, emitido por por Dr. Rafael Jiménez Zulic,



«RIT»

Foja: 1

Psiquiatra del Departamento de Psiquiatría de la Pontificia Universidad Católica de Chile, por el cual se certifica que “la paciente Nancy Meza Vilches presenta una depresión mayor severa y además una fobia específica (aversión) a su Escuela donde se desempeña por la mañana, motivo por el cual se encontraba con licencia parcial (en la mañana). La paciente recibió la noticia de la muerte de su marido en un accidente de tránsito en la Carretera del Sol, a través de la Televisión y de otros medios de comunicación. Presente intensa sintomatología ansiosa al acercarse a este lugar.

Está recibiendo terapia farmacológica y psicoterapia, por lo cual luego de varios meses de tratamiento se reincorporó al trabajo el martes 28 de febrero de 2012.

Actualmente la paciente continúa con terapia psiquiátrica quincenal y psicoterapia semanal.”

4) Documento denominado “Epicrisis”, de 30 de marzo de 2016, emitido por Servicio de Neurocirugía del Hospital Carlos Van Buren, por motivo de realización de “exeresis transesfenoidal” del 23 de marzo de 2015, sin incidentes.

5) Copia de Registros de declaración mensual y pago simultáneo de Impuestos Formulario 29 (12), correspondientes a los meses de enero a diciembre año 2009, respecto de don Juan Ernesto Kulm Cabello

6) Set de 7 fotografías

SEXAGÉSIMO CUARTO: Que no se le dará lugar a lo pedido como lucro cesante porque los certificados de AFP fueron agregados después del periodo de prueba y de la etapa en que pudieron ser considerados como medida para mejor resolver.



«RIT»

Foja: 1

SEXAGÉSIMO QUINTO: Que en tanto el daño moral será resarcido por haber sido probado, en las cantidades de \$75.000.000.- para cada hijo/a y \$100.000.000.- para la cónyuge sobreviviente quien además padeció enfermedades derivadas del estado anímico que le provocó la muerte de su marido. Lo que suma \$250.000.000.-

SEXAGÉSIMO SEXTO: Que respecto de la familia de **Carolina Vera**, 48 años, quien dejó a su cónyuge y 3 hijas/o (Emilio 11 años, Magdalena 25 años y Vicky 19 años), quienes pidieron lucro cesante por \$186.000.000.- estimando un sueldo mensual de \$500.000.- por 31 años; y daño moral por \$1.400.000.000.-

SEXAGÉSIMO SÉPTIMO: Que se rindió como prueba:

- Informe de don Emilio del Carmen Soto Figueroa, don Emilio Nicolás Soto Vera, doña Magdalena de las Nieves Soto Vera y doña Vicky Victoria Soto Vera, quienes son cónyuge e hijos de doña Carolina de las Nieves Vera Castro (QEPD), en el cual luego de indicar los antecedentes relevantes para el informe, señalar los instrumentos utilizados y la actitud de los entrevistados durante la evaluación se concluye que: En relación a los antecedentes recabados, la observación clínica y los instrumentos de tamizaje utilizados, es posible concluir, que el grupo familiar presenta evidencia sintomatológica clínicamente significativa, para poder establecer la existencia de diagnósticos clínicos en todos los miembros del núcleo familiar, que se destaca por representar una disfuncionalidad en las distintas áreas de desarrollo de cada uno y por una intensidad auto reportada de distinta gravedad.

A partir de la pérdida sufrida por el grupo familiar tras el accidente ya mencionado, cada uno de ellos ha experimentado un duelo patológico, debido a la incapacidad para realizar una elaboración de dicha pérdida producto del profundo impacto del acontecimiento vivido, lo cual ha permitido la estabilización de síntomas depresivos y ansiosos a través de los años. Tanto, el Sr. Emilio Soto Figueroa, Magdalena Soto, Vicky Soto y Emilio Soto, están cursando un **Trastorno de estrés post traumático**



«RIT»

Foja: 1

crónico, diagnóstico clínico establecido de acuerdo al DSM-V, como la exposición a un acontecimiento traumático (en primera persona o por relato de terceros) y la reexperimentación de dicho trauma en el tiempo, la cronicidad se evidencia en la estabilización de los síntomas, que en los entrevistados se ha prolongado a través de los años, manifestándose principalmente a través de: recuerdos del acontecimiento recurrentes e intrusos que provocan malestar y en los que se incluyen imágenes, pensamientos o percepciones, malestar psicológico intenso al exponerse a estímulos internos o externos que simbolizan o recuerdan un aspecto del accidente, alteraciones del sueño como despertar en medio de la noche y presentar dificultad para volver a conciliar el sueño, en especial Magdalena Soto y Vicky Soto, quienes continúan teniendo sueños recurrentes con su madre, los cuales evocan una sensación de tristeza y angustia sostenida, esfuerzos para evitar actividades, lugares o personas que motivan recuerdos del suceso traumático, sobre todo el traslado en bus para Vicky Soto y Magdalena Soto debido al miedo y rememoración constante del trauma al pasar por el lugar del accidente, además de presentar dificultad de concentración en sus quehaceres y una actitud de alerta constante.

El grupo familiar completo, da cuenta de haber desarrollado sintomatología depresiva a lo largo de los primeros años. En la actualidad, Emilio Soto Vera y Vicky Soto Vera se encuentran cursando un Trastorno depresivo mayor moderado crónico, diagnóstico clínico que desde el DSM-V se define como, un estado de ánimo deprimido o una pérdida de interés o placer en casi todas las actividades, además de presentar una sensación de desesperanza respecto al futuro, autocrítica y culpabilidad constante frente a errores, mayor irritabilidad, menor interés en las interacciones sociales, sensación de fatiga y cansancio frecuente, además de alteraciones del sueño. La gravedad moderada del trastorno depresivo mayor está dada por el número, el tipo y la intensidad de los síntomas, así como el deterioro funcional que ha experimentado cada uno.

Es importante referir, que tanto el Sr. Emilio Soto Figueroa y Magdalena Soto, desarrollaron un Episodio depresivo mayor grave que en la actualidad se encuentra en remisión parcial tras el accidente, como consecuencia



«RIT»

Foja: 1

directa del duelo patológico antes explicado. Dicho diagnóstico clínico de acuerdo al DSM-V se define como, un periodo de tiempo específico, en el cual se destaca la presencia de un estado de ánimo depresivo y disminución en la capacidad para sentir placer, en el caso de cada uno, la estabilización del cuadro sintomático se mantuvo durante los primeros años tras el accidente. La remisión parcial, está dada por la permanencia de algunos de los síntomas o signos del cuadro clínico en la actualidad.

Cabe mencionar, una ausencia de patologías mentales previas al acontecimiento, además de no evidenciar alteraciones de la personalidad en ninguno de los entrevistados, lo cual justifica una causalidad entre el accidente sufrido por la Sra. Carolina de las Nieves Vera Castro en Noviembre del 2010 y sus fatales consecuencias, con la sintomatología desarrollada por cada miembro de la familia, ya que no ha sido detectada, la presencia de factores de vulnerabilidad previos relevantes.

Lo anteriormente evidenciado significa un menoscabo en la calidad de vida de todo el grupo familiar, en el ámbito psíquico y social. En base a lo cual, es posible establecer un daño psicológico que se manifiesta en: lesiones psíquicas, evidenciadas en los diagnósticos clínicos establecidos, la sobreexposición mediática a la que fueron sometidos por el alto impacto social del mismo accidente y a través del largo proceso judicial que han llevado a cabo, con el fin alcanzar justicia. Además todo el grupo familiar presenta secuelas emocionales, que refieren a una alteración crónica en el estado afectivo de cada uno, provocando un desgaste emocional significativo en todo el núcleo familiar. A partir de lo anteriormente expuesto, se puede señalar que la familia en su conjunto, presenta indicadores concluyentes para diagnosticar un nivel significativo de daño moral, que ha permanecido en ellos a través de los años y es aparentemente observable.

Se recomienda atención psicológica para Vicky Soto Vera y Emilio Soto Vera en torno a la elaboración del duelo patológico antes mencionado”.

d) En custodia, set de Documentos respecto de los familiares de doña Carolina de las Nieves Vera Castro, consistentes en:



«RIT»

Foja: 1

1) Formulario de Constancia Información al paciente GES, emitido por la Clínica San Antonio, a nombre de Vicky Soto Vera, donde aparece como diagnóstico o hipótesis diagnóstica GES, “trastorno depresivo mayor”, fecha de diagnóstico de 28 de marzo de 2013.

2) Set de 14 fotografías.

SEXAGÉSIMO OCTAVO: Que no se acreditó la remuneración por lo que se rechazará el lucro cesante.

SEXAGÉSIMO NOVENO: Que por el daño moral acreditado, se les otorgará la suma de \$100.000.000.- para el cónyuge sobreviviente y \$75.000.000.- para cada hija/o; es decir, un total de \$325.000.000.-

VII.- Respecto de los Lesionados:

SEPTUAGÉSIMO: Que como se señaló estos pasajeros tenían un vínculo contractual con la empresa demandada, el cual al ser incumplido por ésta da lugar a la aplicación del artículo 1556 del Código Civil que señala *“La indemnización de perjuicios comprende el daño emergente y lucro cesante, ya provengan de no haberse cumplido la obligación, o de haberse incumplido imperfectamente, o de haberse retardado su cumplimiento”*, el cual vinculado al 2329 ya citado, hacen procedente el lucro cesante y el daño moral solicitados.

SEPTUAGÉSIMO PRIMERO: Que don **Rafael Gatica Toledo** de 60 años, solicitó se le indemnizara el lucro cesante por \$100.800.000.- considerando una renta mensual de \$600.000.- por 14 años, en su calidad de ayudante eléctrico; y daño moral por \$400.000.000.- para él y su grupo familiar.

SEPTUAGÉSIMO SEGUNDO: Que para acreditar su petición rindió la siguiente prueba:

- Informe psicológico suyo y de su grupo familiar, compuesto por doña Olga Margarita Urrea Catalán, don Rafael Antonio Gatica Urrea, doña



«RIT»

Foja: 1

Claudia Marcela Gatica Urrea y doña Ivonne Alejandra Gatica Urrea, cónyuge e hijos del pasajero lesionado, en el cual luego de indicar los antecedentes relevantes para el informe, señalar los instrumentos utilizados y la actitud de los entrevistados durante la evaluación se concluye que: “En relación a los antecedentes recabados, la observación clínica y los resultados obtenidos en los instrumentos de tamizaje, es posible concluir que todo el núcleo familiar ha experimentado cuadros clínicos agudos devenidos del accidente sufrido por el Sr. Rafael Gatica Toledo.

El Sr. Rafael Gatica Toledo, su esposa, la Sra. Olga Urrea y su hija, la Sra. Ivonne Gatica presentan evidencia sintomatológica importante que da cuenta de un Trastorno de estrés post traumático crónico, diagnóstico clínico establecido de acuerdo al DSM-V, como la exposición a un acontecimiento traumático (en primera persona o por relato de terceros) y la reexperimentación de dicho trauma en el tiempo, la cronicidad se evidencia en la estabilización de los síntomas, que en los entrevistados se ha prolongado a través de los años, manifestándose principalmente a través de: imágenes, pensamientos o percepciones en torno al accidente, sueños angustiosos en los que el contenido está relacionado con el suceso traumático, malestar psicológico intenso al exponerse a estímulos internos y externos que simbolizan un aspecto del acontecimiento, esfuerzos para evitar pensamientos, sentimientos o conversaciones sobre el suceso traumático, irritabilidad, alteraciones de sueño y desconcentración. Dicho diagnóstico clínico ha devenido en un Trastorno depresivo mayor grave, que aqueja actualmente al matrimonio como consecuencia del mismo accidente, el cual se manifiesta a través de un estado de ánimo depresivo la mayor parte del día casi cada día, disminución acusada del interés o de la capacidad para sentir placer por casi todas las actividades la mayor parte del tiempo, alteraciones del sueño y pesadillas recurrentes, fatiga o pérdida de energía, sentimientos de inutilidad, disminución de la capacidad para concentrarse, además de ideación suicida presente en ambos en la actualidad. La gravedad del trastorno depresivo mayor está dada por el número, el tipo y la intensidad de los síntomas, así como el deterioro funcional que ha experimentado cada uno.



«RIT»

Foja: 1

Los tres hijos del matrimonio han experimentado un Episodio depresivo mayor crónico (en remisión total) posterior al accidente, diagnóstico clínico que desde el DSM-V se define como, una alteración clínicamente significativa del estado afectivo, debido a lo cual hay un estado de ánimo deprimido o una pérdida de interés o placer en casi todas las actividades, además de alteraciones del sueño, fatiga constante e irritabilidad. La cronicidad se evidencia en la estabilización de los síntomas, que en los entrevistados se prolongó durante los primeros años tras el evento traumático, alterando principalmente sus funciones ocupacionales y sociales, al punto de producir cambios disruptivos en la dinámica familiar que conllevó a un proceso adaptativo que ha sido complejo de sobrellevar incluso en la actualidad. Desde el DSM-V, la remisión total refiere que ya no existe ningún síntoma o signo del diagnóstico, sin embargo todavía es relevante desde un punto de vista clínico tener en cuenta dicho trastorno del ánimo, principalmente por sus efectos adversos y su relación directa con el accidente sufrido por el Sr. Rafael Gatica Toledo, padre de los entrevistados.

Cabe mencionar que no hay antecedentes de patologías mentales o alteraciones de la personalidad previos al evento traumático, lo que implica una causalidad, entre el accidente sufrido por el Sr. Rafael Gatica Toledo, en noviembre del 2010 y sus irremediables consecuencias a su condición física, con la sintomatología que él y su núcleo familiar ha desarrollado desde el acontecimiento hasta la actualidad.

Lo anteriormente mencionado ha significado un menoscabo en la calidad de vida de todo el grupo familiar, en el ámbito psíquico, ocupacional y social, lo que permite dar cuenta de un daño psicológico que refiere a las lesiones psíquicas, evidenciadas en los diagnósticos clínicos

e) En custodia, set de Documentos respecto de don Rafael Segundo Gatica Toledo, consistentes en:

1) Hoja Resumen de Egreso UCIQ, Ficha clínica N°2423887 de don Rafael Gatica Toledo, fecha de hospitalización 23 de noviembre de 2010, producto



del accidente materia de autos, con “hipótesis diagnóstica de ingreso: “Politraumatizado. TEC complicado, contusión hemorrágica frontal y temporal derecha, HSA traumática. Trauma Torácico- Contusión Pulmonar. DM2. HTA”.

2) Hoja de Historia Clínica de la Mutual de Seguridad, de 28 de enero de 2011 de don Rafael Segundo Gatica Toledo, emitido por la Mutual de Seguridad y suscrito por el neurocirujano Dr. Néstor Vega Espinoza, con diagnóstico: “Vértigo (confirmado). Flebitis de extremidad superior (confirmado). Hiponatremia (confirmado). Fractura Costal (confirmado). TEC Cerrado-complicado (confirmado). Tinnitus (confirmado). Además se indica que “Paciente de 59 años de edad, de quien tuve conocimiento el día 04.1.11 fecha en que acudió en forma ambulatoria al centro médico del Hospital Mutual de Seguridad. Venía con antecedentes de trauma por accidente de un bus. Hospitalizados inicialmente en Hop. San Juan de Dios, fue trasladado a Hospital de Mutual posteriormente. Resultó del accidente con TEC Cerrado complicado y trauma torácico. Al examen del día 04.1.11 paciente ya mejor, orientado, sin déficit focal neurológico, pero con vértigos o mareos, trast. Del olfato, gusto y auditivo (hipoacusia OD). Por esto mismo lo derivé a otorrino. Lo volví a controlar el 18.01.11, se mantenía sin compromiso neurológico, por lo cual ese día lo di de alta desde punto de vista de la especialidad neuroquirúrgica, con indicaciones de continuar tratamiento con otorrino y además control de traumatólogo. No lo he vuelto a controlar.”

3) Informe Médico de 30 de mayo de 2012, emitido por Dr. Miguel Carrasco Garrido,



Traumatología y Ortopedia, quien indica Rafael Gatica Toledo tiene antecedentes de accidente como pasajero de bus en noviembre de 2010. En enero de 2011 consulta por persistir con dolor en rodilla derecha desde el accidente. Al examen físico con dolor en interlinea articular externa de rodilla derecha. Resonancia magnética demuestra rotura meniscal externa rodilla der. Se realiza artroscopia de rodilla el 20.2.2011, meniscectomía parcial externa. Evolucionada satisfactoria luego de rehabilitación. Actualmente con mínima claudicación.”

4) Certificado de Constancia de 1 de junio de 2012, emitido por Red Salud UC de la Universidad Católica de Chile, suscrito doña Ana María Solís, psicóloga y Dra. Susana González Psiquiatra Tratante, documento por el cual se deja constancia que “el paciente Rafael Gatica Toledo, ha sido atendido dentro del programa Crisis y Urgencias Psicológicas del Centro Salud Mental San Joaquín, en el marco del convenio con la Ilustre Municipalidad de San Antonio para la atención de las víctimas del accidente vial ocurrido en noviembre 2010. El paciente ha asistido regularmente a las sesiones de psicoterapia individual con Ps. Ana María Solís y atenciones psiquiátricas con la Dra. Susana González”

5) Copia de Resultado de examen TEC de cerebro, realizado en julio de 2014, realizado a don Rafael Gatica Toledo, donde se consigna como Impresión “Compatible con fractura frontal izquierda. Imagen compatible con contusión frontal córtico subcortical izquierda”, emitido por el Servicio de Radiología e Imagenología de Hospital Claudio Vicuña.



6) Copia de Tomografía Computada de Cerebro, de 30 de octubre de 2015, suscrito por Dra. Carolina Carvallo Jerez, respecto del paciente don Rafael Toledo Gatica, donde se consigna como Impresión de examen “Lesiones secuelas probablemente postcontusionales cortico-subcorticales frontobasal izquierda y temporal derecha. Pequeñas lesiones posiblemente isquémicas antiguas tálamica derecha y periventriculares a nivel de la corona radiada ipsilateral. Hipodensidades en la sustancia blanca periventricular y subcortical bihemisférica de probable origen microangiopático. Ateromatosis cálcica sifones carotídeos.”

7) Copia de Audiometría realizada el 3 de diciembre de 2015, emitido por Tecnólogo Otorrino Miguel Zamudio respecto del paciente Rafael Gatica Toledo.

8) A fojas 875, se acompañó a los autos Ordinario N°101 del Hospital San Juan de Dios, de 8 de febrero de 2017, en el cual se indica que ficha clínica de don Rafael Segundo Gatica, no se encuentra disponible, adjuntando además Memorandum N°42, de 2 de febrero del mismo año, por el que se certifica el extravío de documentación de hospitalización.

SEPTUAGÉSIMO TERCERO: Que los certificados e informes médicos recién reseñados dan cuenta que don Rafael Gatica Toledo, resultó Politraumatizado, con un TEC complicado, contusión hemorrágica frontal y temporal derecha, HSA traumática y Trauma Torácico- Contusión Pulmonar por fracturas costales producto del accidente. Lo que devino en secuelas físicas en su rodilla derecha, vértigo y tinnitus, pero por sobre todo, secuelas psicológicas del trauma que requirieron atención especializada en el Centro Salud Mental San Joaquín.



«RIT»

Foja: 1

SEPTUAGÉSIMO CUARTO: Que no se acompañó por este actor ningún antecedente laboral que permitiera acreditar a qué se dedicaba y cuál era su estipendio mensual, por lo cual se rechazará lo pedido por lucro cesante.

SEPTUAGÉSIMO QUINTO: Que en cambio sí le será otorgado a Rafael Gatica Toledo un monto prudencial de \$20.000.000- como daño moral ya que los informes psicológicos refieren que padeció angustia y dolor por el evento mismo y por las secuelas. En tanto el daño moral que se pide para su grupo familiar también será compensado ya que tanto su cónyuge y sus hijas e hijo, sufrieron dolor y tristeza ante lo ocurrido a su pariente, a quienes se les fija como cantidad –también prudencialmente- la suma de \$2.000.000.- para cada uno. Por lo que la cantidad total a pagar para ellos será de \$30.000.000.-

SEPTUAGÉSIMO SEXTO: Que también demandó don **José Venegas Gómez**, lesionado en el accidente materia de autos, solicitando lucro cesante por \$372.000.000.- por 31 años de trabajo, considerando una renta mensual de \$1.000.000.- en su calidad de ingeniero informático; y daño moral para él por la suma de \$400.000.000.-

SEPTUAGÉSIMO SÉPTIMO: Que para acreditar sus peticiones acompañó las siguientes probanzas:

- 1) Informe psicológico, en el cual luego de indicar los antecedentes relevantes para el informe, señalar los instrumentos utilizados y la actitud de los entrevistados durante la evaluación se concluye que: En relación a los antecedentes recabados, la observación clínica y los instrumentos de tamizaje utilizados, es posible concluir, que el Sr. José Venegas, presenta evidencia sintomatológica significativa y una alteración clínica aguda de su estado afectivo, como consecuencia de haber experimentado el suceso traumático anteriormente descrito, lo cual ha devenido en un Trastorno de estrés post traumático crónico, diagnóstico clínico establecido de acuerdo al DSM-V, como la exposición a un acontecimiento traumático (en primera persona o por relato de



«RIT»

Foja: 1

terceros) y la reexperimentación de dicho trauma en el tiempo, la cronicidad se evidencia en la estabilización de los síntomas, que en el entrevistado se ha prolongado a través de los años, manifestándose principalmente como: presencia de recuerdos angustiosos recurrentes e involuntarios sobre el accidente, a través de ejercicios rutinarios, al viajar en bus y pasar por el lugar de los hechos, sueños angustiosos en los que el contenido está relacionado con el suceso traumático, malestar psicológico intenso al exponerse a estímulos internos y externos que permiten la rememoración de imágenes, como ver a sobrevivientes del accidente y familiares de víctimas fallecidas, evitación de conversaciones y actividades que permitan recordar el acontecimiento, dificultad para imaginar una vida larga y cumplir objetivos, además de irritabilidad, alteraciones de sueño y desconcentración. Dicho diagnóstico clínico ha devenido en la estabilización de un Trastorno adaptativo crónico, que desde el DSM-V se define como, el desarrollo de síntomas emocionales o comportamentales en respuesta a un estresante psicosocial identificable, que en el caso del Sr. José Venegas se origina a partir de las secuelas físicas sufridas tras el accidente, lo cual le ha impedido desempeñarse en sus funciones laborales de la forma que solía hacerlo, provocando en él un deterioro psicoemocional debido a las limitaciones de sus capacidades y déficit en su rendimiento laboral, además de una fatiga excesiva a lo largo del día, que provoca una disminución en su estado anímico y alteraciones en sus relaciones afectivas. No hay antecedentes de patologías o alteraciones de la personalidad previos al evento traumático, lo que implica una causalidad, entre el accidente sufrido por el Sr. José Venegas, en noviembre del 2010 y sus irremediables consecuencias a su condición física, con la sintomatología que él ha desarrollado desde el acontecimiento hasta la actualidad, ya que no ha sido detectada, la presencia de factores de vulnerabilidad previos relevantes, asociando en todo momento el padecimiento de su sintomatología actual a dicho accidente. Ello evidencia un menoscabo en su calidad de vida, en el ámbito psíquico y social, que da cuenta de un daño psicológico que



«RIT»

Foja: 1

refiere a las lesiones psíquicas que se manifiestan en la existencia de ambos diagnósticos clínicos y que además se ha visto reforzado por el largo proceso judicial al que se ha sometido con el objetivo de alcanzar justicia al dolor inminente que ha tenido que sobre llevar a través de los años. Por otro lado, la existencia de secuelas emocionales que dan cuenta de una alteración crónica de su estado afectivo que ha provocado un desgaste emocional significativo en él y en sus relaciones afectivas al interior de su núcleo familiar y social. A partir de lo anteriormente expuesto es posible señalar que el Sr. José Venegas presenta indicadores concluyentes para diagnosticar un nivel significativo de daño moral que ha permanecido en él a través de los años y es evidentemente observable.

Se recomienda terapia psicológica para el afectado, debido a que aún persiste en él sintomatología crónica en torno al evento traumático, por lo cual sería necesario hacer un trabajo repertorio frente al acontecimiento vivido”.

2) En custodia, set de Documentos respecto de don José Miguel Venegas Gómez, consistentes en:

- Informe Médico N°166.04.11 emitido por Hospital del Trabajador Santiago y suscrito por Dra. Vanja Sturiza Cjuranovic, donde se indica que el paciente, producto del accidente materia de autos, se estudió con TAC de columna total se observaron fracturas T10- T11 tipo C2 de la AO y fracturas T8-T9 tipo B1, siendo intervenido el mismo 23 de noviembre de 2010. Alta hospitalaria de 1 de diciembre de 2010. Además de recibir un tratamiento por Salud Mental por Trastorno de Estrés Post Traumático.

- Registro de declaración prestada ante la Fiscalía Local de Talagante por don José Miguel Venegas Gómez donde se indica que “El 23 de noviembre de 2010, yo subí al bus tur bus, en san Antonio a las 06:30 horas. Yo iba sentado en el asiento N°30, al pasillo. Luego de que el bus pasara por la plaza de pesaje, sentí que salió nuevamente hacia la autopista y que tomó velocidad crucero. De repente sentí un estruendo de la máquina en la parte delantera del bus, el bus hace un vaivén, se arrastra y gira hacia izquierda,



«RIT»

Foja: 1

choca con la barrera, luego siento un gran estruendo. Yo logré afirmarme del asiento delantero, pero luego me solté y quedé atrapado por el asiento delantero. Yo tuve fractura de cinco vértebras, que se desintegraron completamente. Me operaron el día 23 de noviembre de 2010, en la Achs, mi operación duro 7 horas. Estuve 40 días viajando a Santiago a control médico, se realizaba el trayecto en ambulancia, ya que no podría viajar sentado, solo acostado. Estuve en terapia física durante 1 año. Mis controles médicos son de por vida y aún a esta fecha sigo en terapia con psiquiatra, don Enrique Storm.”

- A fojas 884, Oficio emitido por la Asociación Chilena de Seguridad, por el cual se acompañan antecedentes médicos de don José Venegas Gómez, consistente en exámenes médicos –acompañados en formato CD-, Informe médico N°07-02-17, suscrito por Dr. José Fliderman, de 1 de enero de 2017, en el cual se establece como diagnóstico del accidentado “Fracturas T10-T11 Tipo C2 AO sin compromiso neurológico, operada. Fractura T8-T9 Tipo B1 Ao sin compromiso neurológico, operada”; y Ficha médica del paciente.

SEPTUAGÉSIMO OCTAVO: Que de los antecedentes médicos presentados aparece que quedó atrapado en el bus y producto del golpe y de esa circunstancias resultó con un TAC de columna total con fracturas T10- T11 tipo C2 de la AO y fracturas T8-T9 tipo B1, que debieron ser operadas el mismo 23 de noviembre de 2010, con un alta hospitalaria de 1 de diciembre de 2010, es decir, sólo de permanencia en el centro de salud, ya que continuó con tratamiento durante un año; además de recibir un tratamiento por Salud Mental por Trastorno de Estrés Post Traumático.

SEPTUAGÉSIMO NOVENO: Que no se agregaron dentro de plazo, antecedentes acerca de su profesión y desempeño profesional, sin embargo, las atenciones en la ACHS hacen colegir de acuerdo al artículo 426 del Código de Procedimiento Civil que era trabajador puesto que esa entidad solo atiende a aquellos que están integrados al sistema de seguridad en el trabajo, por lo que se establecerá que ganaba al menos el mínimo legal de \$270.000.- mensuales y dado que estuvo al menos un año con terapia sin



«RIT»

Foja: 1

trabajar, se le dará la cantidad de \$3.240.000.- como lucro cesante por 12 meses.

OCTOGÉSIMO: Que en tanto el daño moral se calculará atendido el tiempo el dolor sufrido, el peligro vital en que se encontró, la entidad de las lesiones y sus secuelas, en la cantidad de \$50.000.000.-

OCTOGÉSIMO PRIMERO: Que por último, don **Juan Francisco Ugarte Farías**, pasajero del bus, solicita se le otorgue una indemnización de \$475.200.000.- por lucro cesante atendida una renta de \$1.200.000.- mensuales en su calidad de ingeniero informático por 33 años y la cantidad de \$400.000.000.- por daño moral.

OCTOGÉSIMO SEGUNDO: Que para ello rindió la siguiente prueba:

1. a fojas 877, Ordinario N°111-17, emitido por la Dirección Coordinación Judicial del Complejo Asistencial Barros Luco Trudeau, por el cual se aparejó copia de “Historia Clínica N°996076” de don Juan Francisco Ugarte Farías, en el cual consta ingreso al servicio de urgencia al centro asistencial, el 23 de noviembre de 2010, producto de un accidente de tránsito con diagnóstico “Politraumatizado TEC Neumotorax izq”, por lo anterior se le realizaron ecografías abdominal, TAC de Torx, Tac Abdomen, TAC pelvis, TAC cráneo y cerebro.
2. Certificado de Plan Vital de don Juan Francisco Ugarte Farías, correspondiente al período comprendido entre el noviembre de 2009 y noviembre de 2010, donde constan 12 cotizaciones continuadas por montos diversos que van desde los \$125.234 (noviembre de 2009) y \$128.114 (noviembre de 2010).

3. En custodia, Informe Médico Legal N°3615-2012 de 9 de noviembre de 2012, respecto de don Juan Francisco Ugarte Farías, acompañado en carpeta investigativa RUC N°1001089148-0, en el que se indica como “Conclusiones neurológicas” que el paciente sufre “Lesiones graves atribuibles a accidente de tránsito, que recuperaron



«RIT»

Foja: 1

parcialmente con tratamiento quirúrgico especializado, que lo invalidan permanentemente.”

4. En custodia, copia de Informe Psiquiátrico de 16 de noviembre de 2012 emitido por Mutual de Seguridad que se indica que en primera evaluación por especialidad el 17 de diciembre de 2010 se diagnostica compromiso de conciencia residual, indicándose zyprexa 10 mg en la noche; es reevaluado el 10 de marzo de 2011, con síntomas ansiosos y depresivos, se diagnostica trastorno de adaptación y se agrega lexaprop 10 mg/día. Evoluciona favorablemente. Último control por especialidad el día 25 de noviembre de 2011, paciente estable, disminución de sintomatología del ánimo, se indica control en 56 días. El 5 de septiembre de 2012 se realiza nueva evaluación neuropsicológica donde se objetiva la presencia de indicadores de anomia, disminución en atención selectiva visual. Las restantes funciones cognitivas evaluadas memorias, praxias y funciones ejecutivas se mantienen indemnes. De don Juan Francisco Ugarte Farías, quien resultó lesionado en el accidente, en el cual luego de indicar los antecedentes relevantes para el informe, señalar los instrumentos utilizados y la actitud de los entrevistados durante la evaluación se concluye que: En relación a los antecedentes recabados y la observación clínica es posible concluir, que el Sr. Juan Ugarte, presenta evidencia sintomatológica significativa, como consecuencia de haber experimentado el suceso traumático anteriormente descrito, que ha devenido en un Trastorno adaptativo crónico, diagnóstico clínico que desde el DSM-V se define como el desarrollo de síntomas emocionales y comportamentales en respuesta a estresantes psicosociales, que en el caso del entrevistado se ha manifestado a partir del daño físico sufrido en su brazo derecho y el daño a nivel cognitivo que ha provocado en él una disminución en sus funciones laborales, ocupacionales y sociales, esto ha significado un malestar psicológico asociado a una desvalorización de sus aptitudes y recursos, principalmente por la incapacidad de poder trabajar como lo hacía antes. Además ha experimentado alteraciones del sueño que en la actualidad se presentan en un despertar anticipado y habitual, desborde emocional y llanto al estar en presencia de estímulos angustiosos



«RIT»

Foja: 1

vinculados a tragedias o accidentes, tendencia al aislamiento social y dificultad en la asociación de elementos de un mismo proceso para lograr un objetivo, habitualmente cuando se enfrenta a situaciones que escapan de su rutina, además presenta dificultades de concentración.

Cabe mencionar que no hay antecedentes de patologías o alteraciones de la personalidad previos al evento traumático, lo que implica una causalidad, entre el accidente sufrido por el Sr. Juan Ugarte, en noviembre del 2010 y sus irremediables consecuencias a su condición física, con la sintomatología que él ha desarrollado a partir de dicho evento, ya que no ha sido detectada, la presencia de factores de vulnerabilidad previos relevantes.

Lo anteriormente mencionado ha significado un menoscabo en su calidad de vida en el ámbito psíquico, ocupacional y social, lo que permite dar cuenta de un daño psicológico que refiere a las lesiones psíquicas tal como la existencia del trastorno adaptativo crónico antes mencionado debido principalmente al ámbito laboral, además del largo proceso judicial al que se ha visto sometido con el objetivo de alcanzar justicia y una compensación económica para su actual estado de salud, y por otro lado las secuelas emocionales que dan cuenta de un desgaste afectivo en él y en sus relaciones sociales. A partir de lo anteriormente expuesto se puede señalar que el Sr. Juan Ugarte presenta indicadores concluyentes para diagnosticar un nivel significativo de daño moral que ha permanecido en él a través de los años.

5. copia de Finiquito de contrato de Trabajo de 30 de septiembre de 2014, entre Seguros de Vida Sura S.A. y don Juan Francisco Ugarte Farías.

OCTOGÉSIMO TERCERO: Que la prueba reseñada da cuenta que este pasajero sufrió gravísimas lesiones con consecuencias neurológicas que le invalidan para desenvolverse normalmente en la vida laboral y doméstica por lo que sin duda el accidente le significó la fractura de su proyecto de vida en una época en la cual se encuentra en la plenitud de sus facultades. Así lo consigna el Informe Médico Legal N°3615-2012: “Lesiones graves atribuibles a accidente de tránsito, que recuperaron parcialmente con tratamiento quirúrgico especializado, que lo invalidan permanentemente”.



«RIT»

Foja: 1

OCTOGÉSIMO CUARTO: Que en particular probó con los certificados de cotizaciones y finiquito que ganaba alrededor de \$1.200.000.- mensuales, los cuales dejó de percibir al ser finiquitado en septiembre de 2014 y dado que a esa fecha tenía aproximadamente 45 años, se le dará la cantidad de \$288.000.000.- a título de lucro cesante considerando los 20 años restantes para jubilar. Siendo ello un mínimo ya que nunca se sabrá que tan lejos podría haber llegado en sus expectativas económicas y de desarrollo profesional.

OCTOGÉSIMO QUINTO: Que en tanto el daño moral se le fija prudencialmente en \$100.000.000.- por la angustia, dolor y desesperanza que afectó y afectará su vida.

OCTOGÉSIMO SEXTO: Que apoya todo lo anterior la testimonial -rendida por los actores en audiencia del día 17 de noviembre de 2016- de doña **Claudia Daniela Cepeda Silva**, psicóloga, indicando que efectivamente existe daño moral. A ella en su calidad de psicóloga, se le solicitó realizar atenciones psicológicas para poder determinar los efectos sintomáticos y diagnósticos clínicos producto del accidente de autos. Indica que en ese sentido realizó entrevistas a 12 grupos familiares (de 9 personas fallecidas y de 3 personas lesionadas), siendo la metodología una entrevista clínica semi estructurada, basada en la dimensión psicopatológica del DSM versión 5 (Manual Diagnóstico y Estadístico de las Patologías Mentales), además de dos instrumentos de auto reporte, uno es el inventario de depresión BECK y la escala de trauma de Davidson, ambos utilizados para el tamizaje y detección tanto de depresión como para efectos traumáticos, los que están estandarizados para la población chilena. Respecto de los niños, se les aplicó Test Proyectivos, los cuales son dibujos libres que se basan en una consigna específica y sirven para el tamizaje de posibles síntomas que estén experimentando. Indica que los efectos detectados en cada uno de los entrevistados, fue posible determinar que la mayoría de ellos ha experimentado un duelo patológico, producto del accidente, existiendo una cronicidad y una estabilización tanto de síntomas depresivos y ansioso, los cuales han gatillado la presencia de trastornos depresivos, trastornos de stress post traumáticos, crisis de angustia y trastornos



«RIT»

Foja: 1

adaptativos. También generó un impacto traumático que muchas familias, exceptuando la familia Leiva Marchant no podían reconocer el cuerpo de sus familiares debido a las malas condiciones en que quedaron los cuerpos, ello generó que muchos de los entrevistados hasta el día de hoy que se cuestionen si efectivamente el cuerpo entregado correspondía el familiar fallecido. Destaca la testigo que todos estos factores traumáticos han gatillado que no exista una aceptación de la pérdida irreversible, lo cual ha permitido que cada uno de ellos haya experimentado síntomas depresivos que se han estabilizado en el tiempo, una sensación de auto reproche, sensación de desamparo que finalmente han permitido que este duelo patológico se haya extendido a través de los años y que en la mayoría de los casos todavía se mantenga presente. Agrega que En el caso de la señora María Cristina Jara, Katherine Sauré, hija y cónyuge del señor Jorge Sauré, también Loreto Millar, hija de Dagoberto Millar, han experimentado fuertes crisis de pánico producidas por ese accidente, estas crisis se han manifestado principalmente cuando han tenido que viajar en bus, debido a que han re experimentado el trauma a través del estímulo visual de ver el bus que quedó en un retén de Carabineros en la Autopista del Sol por aproximadamente dos años. También expresa que ha existido en la gran mayoría de los grupos familiares un trastorno adaptativo, el cual refieren a la incapacidad de adaptarse a un contexto doloroso que produce alteraciones, tanto en un nivel ocupacional y social, siendo aún más patente en el caso de las personas lesionadas, el cual apareja esta dolencia psicológica con lesiones físicas, como el caso de Rafael Gatica, quien sufrió lesiones auditivas, de extremidades inferiores y lesiones cognitivas, todas que han dificultado su capacidad de movilización, lo que conllevó a que dejara su trabajo, produciéndose una sensación de inutilidad, viéndose también alterada la dinámica familiar. Algo similar ha pasado con don José Venegas, quien producto de una gran lesión en su espalda, se ha visto limitado en sus funciones ocupacionales, de sus lesiones físicas y cognitivas si bien continúa trabajando no puede desempeñarse tan eficientemente como lo hacía antes del accidente, viendo también mermada su dinámica familiar. Respecto de don Francisco Ugarte, quien actualmente tiene una pensión de invalidez, ha experimentado mayormente los devastadores efectos, perdiendo motricidad



«RIT»

Foja: 1

final –por lo que no pudo mantener el ritmo de su trabajo como ingeniero informático- y ha presentado dificultades para acceder a información en su memoria a largo plazo, generándose menoscabo y una sensación de inutilidad. En cuanto a los montos, señala que no se siente facultada para establecerlos, agregando que respecto de los niños y adolescentes entrevistados, producto de los accidentes, estos perdieron de manera temprana un vínculo de apego, que afectan en el futuro, el cómo establecen las relaciones afectivas con otras personas. Repreguntada, ratifica y reconoce los 12 informes psicológicos acompañados por la actora.

OCTOGÉSIMO SÉPTIMO: Que a su vez el Oficio DL N°1627, de 3 de marzo de 2017, emitido por la Subsecretaría de Transportes, en el cual se remite controles efectuados durante los años 2007 a 2010 en la Región Metropolitana a la Empresas de Transportes Rurales Ltda., con archivo en CD-Rom, agregando que respecto de los controles efectuados en la Región de Valparaíso, y específicamente la flota que operaba en San Antonio-Santiago, no cuenta con la información en lo inmediato, ya que en los años anteriores al 2012, no se mantenían registros computacionales Alfresco o Siftra. Respecto del archivo inserto en el CD Rom acompañado, signado como “Registros Fiscalizaciones con Rechazo- Tur Bus 2007 al 2010 RM”, aparece que el Bus placa patente XL-1741, solo fue rechazado producto de las fiscalizaciones o controles realizados en 2 oportunidades, ambas en el Terminal Alameda: el 22 de diciembre de 2007, motivo de rechazo “neumáticos con menos MM del Reglamentado” y el 3 de febrero de 2008, por “no cumplir horario de salida”.

Al igual que el Oficio DL N°2220, de 30 de marzo de 2017, de fojas 934, emitido por la Subsecretaría de Transportes, en el cual remite información proporcionada por el Programa Nacional de Fiscalización respecto de la Región de Valparaíso, a través de 2 documentos contenido en un CD-Rom, signado el primero como “Ingreso de Controles Interurbanos Enero a Noviembre 2009 Región Valparaíso” y el segundo como “Controles Tur Bus al 20 de agosto de 2010”, en el que consta resumen de los controles a buses de la empresa Tur Bus realizados durante los años 2009 y 2010 –solo hasta el 20 de agosto-, incluyendo citaciones cursadas, existiendo en total



«RIT»

Foja: 1

405 controles y 19 citaciones al Juzgado de Policía Local correspondiente, en los cuales, en ninguna de las fiscalizaciones aparece el bus siniestrado de Tur Bus, patente XL-1741. Reafirman la conclusión de que la empresa demandada incurría en faltas y negligencias en sus recorridos.

OCTOGÉSIMO OCTAVO: Que finalmente el Oficio de fojas 795, de la Sociedad Autopista el Sol, suscrito por su gerente general, don Andrés López Campos, se indica que “las Barreras de contención cumplen con los requisitos y estándares normativos y de seguridad contemplados en el Contrato de Concesión de la obra pública “Autopista Santiago – San Antonio, Ruta 78”. Adjuntando “Ficha de Registro de Eventos folio N°11134”, que da cuenta del accidente materia de autos, de fecha 23 de noviembre de 2010, en conjunto con 3 fotografías. Con lo cual se despeja cualquier duda acerca de la incidencia de las barreras de contención.

OCTOGÉSIMO NOVENO: Que por haber sido vencida en lo esencial, la parte demanda pagará las costas del juicio, que salvo, acuerdo privado anterior al juicio, serán divididas y corresponderán para cada actor y/o grupo familiar demandante en partes iguales.

En consecuencia y visto lo dispuesto en los artículos 988, 1545, 1556, 1698, 2314, 2315, 2320 y 2329 del Código Civil; artículo 108 del Código Procesal Penal; y artículos 144, 170, 254 y siguientes del Código de Procedimiento Civil, se resuelve:

I.- Que se rechaza la tacha.

II.- Que se acoge la demanda por responsabilidad extracontractual y se condena a la demandada a pagar a los familiares de los pasajeros fallecidos lo siguiente:

- a) Familia de Enrique Magnetti, \$200.000.000.- por daño moral según se indica en el considerando trigésimo segundo.
- b) Familia de George Saure, \$250.000.000.- por daño moral, según se señala en el considerando trigésimo sexto.



«RIT»

Foja: 1

- c) Familia de Bárbara Palma, \$160.000.000.- por daño moral, según se señala en el considerando cuadragésimo.
- d) Familia de Ana Mejías, \$215.000.000.- por daño moral, según se señala en el considerando cuadragésimo segundo.
- e) Familia de Alfonso Vera, \$140.000.000.- por daño moral, según se señala en el considerando cuadragésimo quinto.
- f) Familia de Rubén Leiva, \$201.000.000.- por lucro cesante según se detalla en el considerando cuadragésimo octavo; y \$450.000.000.- por daño moral tal como se consigna en el considerando cuadragésimo noveno.
- g) Familia de Dagoberto Millar, \$16.200.000.- por lucro cesante según se detalla en el considerando quincuagésimo segundo; y \$460.000.000.- por daño moral tal como se consigna en el considerando quincuagésimo tercero.
- h) Familia de Carolina Parra, \$210.000.000.- por daño moral como se indica en el considerando quincuagésimo séptimo.
- i) Familia de James Ortíz, \$153.600.000.- por lucro cesante según se indica en el considerando sexagésimo; y \$460.000.000.- por daño moral como se señala en el considerando sexagésimo primero.
- j) Familia de Juan Kulm, \$325.000.000.- por daño moral como se consigna en el considerando sexagésimo noveno.

III.- Que se acoge la demanda por responsabilidad contractual y se condena a la demandada a pagar a los pasajeros lesionados lo siguiente:

- a) Rafael Gatica Toledo, \$30.000.000.- por daño moral según se señala en el considerando septuagésimo quinto.
- b) José Venegas Gómez, \$3.240.000.- por lucro cesante según se indica en el considerando septuagésimo noveno; y \$50.000.000.- por daño moral como se indicó en el considerando octogésimo.



«RIT»

Foja: 1

- c) Juan Francisco Ugarte Farías, 288.000.000.- por lucro cesante según se dice en el considerando octogésimo cuarto; y \$100.000.000.- por daño moral como se señala en el considerando octogésimo quinto.

III.- Que se rechaza para todos/as en lo demás pedido.

IV.- Que se condena a la demandada al pago de las costas.

Regístrese, notifíquese y archívese.

Pronunciada por doña LIDIA POZA MATUS, jueza del Noveno Juzgado Civil de Santiago.

Autorizada por doña CECILIA ARGANDOÑA MORALES, secretaria subrogante.

Se deja constancia que se dio cumplimiento a lo dispuesto en el inciso final del art. 162 del C.P.C. en **Santiago, diecisiete de Enero de dos mil dieciocho**



Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en <http://verificadoc.pjud.cl> o en la tramitación de la causa.

A contar del 13 de agosto de 2017, la hora visualizada corresponde al horario de verano establecido en Chile Continental. Para Chile Insular Occidental, Isla de Pascua e Isla Salas y Gómez restar 2 horas. Para más información consulte <http://www.horaoficial.cl>

NOMENCLATURA : 1. [366]Recursos
JUZGADO : 9º Juzgado Civil de Santiago
CAUSA ROL : C-19064-2014
CARATULADO : JARA / EMPRESA DE TRANSPORTES
RURALESLTDA

Santiago, veinte de Febrero de dos mil dieciocho

A la presentación de 16 de febrero de 2018:

Vistos y teniendo presente:

Las facultades que me confiere el artículo 182 del Código de Procedimiento Civil y por tratarse de errores de transcripción que no apuntan al fondo de lo decidido, sustitúyase en lo resolutivo II letra j) la cifra numérica “\$325.000.000” por “\$250.000.000” y en la referencia al considerando, “sexagésimo noveno” por “sexagésimo quinto” ; y agréguese una letra k) con lo siguiente:

“Familia de Carolina Vera, \$325.000.000.- por daño moral como se señala en el considerando sexagésimo noveno” .

Asimismo modifíquese los resolutivos siguientes con los números sucesivos romanos III, IV y V.-

Téngase la presente como parte de la sentencia de 17 de enero de 2018.

Notifíquese.

A presentaciones de 15 y 16 de febrero de 2018: se resolverá en su oportunidad.

En Santiago, a veinte de Febrero de dos mil dieciocho, se notificó por el estado diario, la resolución precedente.



Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en <http://verificadoc.pjud.cl> o en la tramitación de la causa.

A contar del 13 de agosto de 2017, la hora visualizada corresponde al horario de verano establecido en Chile Continental. Para Chile Insular Occidental, Isla de Pascua e Isla Salas y Gómez restar 2 horas. Para más información consulte <http://www.horaoficial.cl>