

FOJA: 4966 .- cuatro mil

novecientos sesenta y seis .

NOMENCLATURA : 1. [40]Sentencia
JUZGADO :
CAUSA ROL :
CARATULADO : MORGADO Y OTROS/ FISCO

Santiago, veintisiete de Septiembre de dos mil dieciocho

VISTOS:

A fojas 11, Tomo I, (**demanda I**), comparece don Alfredo Morgado Travezán, chileno, abogado, domiciliado en Santa Lucia 270, oficina 601, Santiago, en representación convencional, quien deduce demanda de indemnización de perjuicios, en procedimiento civil de mayor cuantía, en **contra de Fisco de Chile**, representado por don Carlos Mackkenney Urzua, abogado, Presidente del Consejo de Defensa del Estado o por María Teresa Muñoz Ortuzar, abogado Procurador Fiscal de Santiago del Consejo de Defensa de Santiago, con domicilio en calle Agustinas 1687, comuna y ciudad de Santiago, con el objeto de que sea condenado al pago de las indemnizaciones correspondientes por los perjuicios causados a los demandantes como consecuencia de la trágica muerte de sus familiares y de las lesiones y daños psicológicos que se produjeron a ellos por el accidente aéreo de la aeronave Cessna 210M matrícula CC-KKU, de propiedad del Club Aéreo del Personal de Carabineros, a cargo de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, ocurrido el 27 de febrero de 2008, **declarando en definitiva** que se acoja la presente demanda en todas sus partes, y se condene a la demandada a pagar a sus representados a) **José Ramón Pérez Ortiz, Marcelo José Pérez Garretón, Andrea Carolina Pérez Garreton** (todos familiares de la extinta Sandra Garretón Barahona); b) **Benedicto Garay Roco** por sí y en representación de sus hijos **Andrés Garay Borcosque, Pablo Ignacio Garay Borcosque**, según se acredita en mandato judicial que se acompaña en otrosí de esta presentación, (todos familiares de la extinta Celia Aida Borcosque Plaza), c) **Lucinda del Carmen Villalobos Castillo; Pabla Elizabeth Zúñiga Poblete** por sí y en representación de su hijo menor de edad **Esteban Nicolas Sepúlveda Zúñiga, Marcela Patricia Tolosa Morales, Marianela del Carmen Hernández Ruiz, Paulina Lissette Muñoz Bastías, Eliana María Campos Cortes, Cecilia del Carmen Espinoza Delgado, María Angélica Méndez Dotte, Jimena Gómez Maruri, Nicole Valezka Carvajal**

Acuña, Jacqueline Acuña Ramírez, Ana María Sánchez González, Ximena María Rosa Flores Collio Lucía Nora Valenzuela Vergara, Andrés Ignacio Domínguez Fritz, todos domiciliados para estos efectos en calle Santa Lucía N° 270, oficina 601, ciudad de Santiago, las indemnizaciones de la siguiente manera: 1) **Por concepto de daño moral** causado al cónyuge de la fallecida Sonia Garreton Barahona, se demanda la suma de \$500.000.000.- (quinientos millones de pesos); y para sus hijos Marcelo Pérez Garreton y Andrea carolina Pérez Garreton se solicita la suma de \$500.000.000.- (quinientos millones de pesos) para cada uno, respectivamente. **Por concepto de daño material** se solicita la suma de \$3.000.000.- (tres millones de pesos). Todas las sumas indicadas más reajustes, interés y costas; 2) **Por concepto de daño moral** causados a familiares de la fallecida Celia Aida Borcosque Barahona, la suma de \$500.000.000.- (quinientos millones de pesos) para el cónyuge Benedicto Gary Roco y para sus hijos Andrés Miguel Garay Borcosque y Pablo Ignacio Garay Borcosque, la suma de \$500.000.000.- (quinientos millones de pesos), para cada uno, respectivamente; 3) **Por concepto de daño moral** causado en la persona de Lucinda del Carmen Villalobos Castillo (lesionada), solicita sea condenado el Fisco de Chile a pagar la suma de \$1.000.000.000.- (mil millones de pesos) y **por daño material** la suma de \$1.000.000.- (un millón de pesos), todo más reajustes, interés y costas; 4) **Por concepto de daño moral** causado a Pabla Elizabeth Zúñiga Poblete (lesionada), se avalúa en la suma de 1.000.000.000.- (mil millones de pesos) y **por concepto de daño material** la suma de \$1.000.000.- (un millón de pesos), todo más reajustes, intereses y costas; 5) **Por concepto de daño moral** causado a Esteban Nicolás Sepúlveda Zúñiga (hijo lesionado Pabla Zúñiga Poblete), se demanda la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos), más reajustes, interés y costas; 6) **Por concepto de daño moral** causado a Marcela Tolosa Morales (lesionada), la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos), o la suma mayor o menor que S.S. considere pertinente de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas; 7) **Por concepto de daño moral**, causado a Marianela Del Carmen Hernández Ruiz (lesionada), demanda la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos), o la suma que S.S. estime de justicia declarar, de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas; 8) **Por concepto de daño moral**, causado a Paulina Lisette Muñoz Bastias (lesionada), solicita la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos), o la suma que S.S. estime de justicia declarar, de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas; 9) **Por concepto de daño moral**, causado a Eliana María Campos Cortes lesionada), se requiere la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos), o la suma que S.S. estime de justicia declarar, de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas; 10) **Por concepto de daño moral**, causado a Cecilia del Carmen Espinoza Delgado (lesionada), solicita la suma de \$1.000.000.000.- (mil millones de pesos), y **por concepto de daño material** la suma de de \$1.000.000.- (un millón de pesos), o la suma que S.S. estime de justicia declarar, de acuerdo al mérito de autos, todo más los reajustes, intereses y costas;

11) **Por concepto de daño moral**, causado a María Angélica Méndez Dotte (lesionada), solicitan la suma de de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos), o la suma que S.S. estime de justicia declarar, de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas; 12) **Por concepto de daño moral**, causado a Jimena Gómez Maruri (lesionada), solicita la suma de \$1.000.000.000.- (mil millones de pesos); y por **concepto de daño material** avalúo el perjuicio en la suma de \$2.640.000.- (dos millones seiscientos cuarenta mil pesos), o la suma que S.S. estime de justicia declarar, de acuerdo al mérito de autos, todo más los reajustes, intereses y costas; 13) **Por concepto de daño moral**, causado a Nicole Valezka Carvajal Acuña (lesionada), se demanda la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos), o la suma que S.S. estime de justicia declarar, de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas; 14) **Por concepto de daño moral**, causado a Jacqueline Acuña Ramírez (lesionada), se pide sea condenado el Fisco de Chile a pagar la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos), o la suma que S.S. estime de justicia declarar, de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas; 15) **Por concepto de daño moral**, causado a Ana María Sánchez González (lesionada), demandan al Fisco de Chile por la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos), o la suma que S.S. estime de justicia declarar, de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas; 16) **Por concepto de daño moral**, causado a Ximena María Rosa Flores Collio (lesionada), se demanda la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos), o la suma que S.S. estime de justicia declarar, de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas; 17) **Por concepto de daño moral**, causado a Lucía Nora Valenzuela Vergara (lesionada), se solicita la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos), o la suma que S.S. estime de justicia declarar, de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas; 18) **Por concepto de daño moral**, causado a Andrés Ignacio Domínguez Fritz (lesionado), se demanda la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos), o la suma que S.S. estime de justicia declarar, de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas.

A fojas 27, Tomo I, comparece doña María Teresa Muñoz Ortúzar, Abogado Procurador Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, por el Fisco, quien en la representación que inviste, interpone excepción dilatoria de falta de personería, en cuanto a la habilidad para ser mandatario judicial y vicios en la escritura pública de mandato e ineptitud del libelo por falta de algún requisito en el modo legal de proponer la demanda, de conformidad al artículo 303 N°2 y N°4 del Código Procedimiento Civil.

A fojas 36, Tomo I, la parte demandante evacuó el traslado conferido respecto a las excepciones interpuestas, solicitando negar lugar a las excepciones, con costas.

A fojas 44, Tomo I, rola resolución que desestima las excepciones dilatorias opuestas por la parte demandada en lo principal de fojas 27, Tomo I, con costas.

A fojas 52, Tomo I, la parte demandada **contesta la demanda** solicitando que ésta sea desechada en todas sus partes, en mérito de los antecedentes de hecho, argumentos de derecho, alegaciones y defensas que expone, solicitando sean acogidas todas y cada una de ellas, declarando expresamente que se rechaza la demanda en todas sus partes por las consideraciones expuestas, todo con expresa condenación en costas a la parte demandante.

A fojas 75, Tomo I, la parte demandante **evacua la réplica**, demanda fojas 11, Tomo I, ratificando la demanda y rebatiendo la defensa de la parte demandada.

A fojas 106, Tomo I, la parte demandada **evacua el trámite de la réplica**, demanda de fojas 11, Tomo I, dando por reproducidos todos y cada uno de los argumentos de hecho y de derecho ya expuestos en el escrito de contestación de la demanda, solicitando en definitiva el rechazo de la demanda en todas sus partes, con costas.

A fojas 124, Tomo I, se llevó a efecto la **audiencia de conciliación**, demanda de fojas 11, Tomo I, con la asistencia del apoderado de la parte demandante y demandada, constando que llamadas que fueran las partes a conciliación, ésta no se produce.

A fojas 146, Tomo I, rola resolución mediante la cual se ordena acumular al proceso los autos Rol C-25189-2009, tramitado ante el Tercer Juzgado Civil de Santiago.

A fojas 152, Tomo I, (**demandas II**), causa acumulada Rol C-25189-2009 del Tercer Juzgado Civil de Santiago, comparece don **Max Morgan Searle**, abogado, domiciliado en Apoquindo N°3001, piso 9, Las Condes, Santiago, en representación convencional, quien deduce demanda de indemnización de perjuicios, en procedimiento civil de mayor cuantía, en **contra de Fisco de Chile**, representado por don **Carlos Mackenney Urzúa**, abogado, presidente del Consejo de Defensa Del Estado o por doña **María Teresa Muñoz Ortúzar**, abogado, Procuradora Fiscal de Santiago del Consejo de defensa del Estado, ambos con domicilio en calle Agustinas N°1687, Santiago, con el objeto que sea condenado a pagar a sus representados doña Jessica Martín (antes llamada Jessica Francisca Poblete Gómez) y a don Carlos Segundo Reyes Neun, las indemnizaciones correspondientes a los perjuicios causados a estos como consecuencia de la trágica muerte de doña Silvia Del Carmen Gómez Ezpinoza, con ocasión del accidente aéreo de la aeronave Cessna 210 M, matrícula CC-KKU de propiedad del Club Aéreo del personal de carabineros, a cargo de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile.

Por los argumentos de hecho y derecho expuestos, en el escrito de demanda, solicita por concepto de daño moral causado a la hija de la fallecida Silvia Del Carmen Gómez Espinoza, doña Jessica Martin, la suma de \$800.000.000.- (ochocientos millones de pesos) y al conviviente de la fallecida antes citada don Carlos Reyes Neun, la suma de \$600.000.000.- (seiscientos millones de pesos), o las sumas que Usía., estime de justicia declarar, todo más reajustes, intereses y costas. Asimismo por concepto de daño directo demanda en favor de su representada doña Jessica Martin, la suma de \$3.000.000.- (tres millones de pesos), que se justifica por el pasaje o ticket aéreo de último minuto que está tuvo que adquirir para viajar a Chile. La suma total demandada asciende a la suma de \$1.403.000.000.- (mil cuatrocientos tres millones de pesos), o la que Usía. estime en mérito de los antecedentes, más reajustes, interés y costas.

A fojas 160, Tomo I, por la demanda de fojas 135, Tomo I, comparece doña María teresa Muñoz Ortuzar, abogado Procurador Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, por el Fisco de Chile, interpone excepción dilatoria de ineptitud del libelo por falta de algún requisito en el modo de proponer la demanda e ineptitud del libelo en cuanto ordena que toda demanda debe contener la exposición clara de los hechos y fundamentos de derecho en que se apoya, de conformidad a lo prevenido en el artículo 303 N°4 en relación al artículo N°254 N°2, N°4 y N°5, todos del Código de Procedimiento Civil.

A fojas 166, Tomo I, la parte demandante por la demandada de fojas 135, Tomo I, evacua el traslado conferido por las excepciones dilatorias opuestas, allanándose en lo principal y subsanando los defectos al otrosí.

A fojas 168, Tomo I, rola resolución que acoge, sin costas, la excepción dilatoria de ineptitud del libelo. Con el mérito de lo actuado en el otrosí de fojas 31, se tiene por subsanado defecto, en lo que se refiere a la omisión del N°2 del artículo 254 del Código de Procedimiento Civil. En cuanto a lo demás, no se dio lugar, ordenando subsanar en la forma la demanda, lo que se da por cumplido a fojas 171, Tomo I, mediante resolución de fecha 14 de agosto de 2009.

A fojas 177, Tomo I, la parte demandada **contesta la demanda**, solicitando ésta sea desechada en todas sus partes, con costas, ello en mérito de los argumentos expuestos en el escrito de contestación. En subsidio de lo anterior y en el evento, que Usía. considere aplicable el sistema especial de responsabilidad previsto en el Código Aeronáutico, pide a Usía. atenerse al límite indemnizatorio previsto en la letra a) del artículo 158 de dicho Código.

A fojas 190, Tomo I, por la demanda Rol N°25.189-2009, primitivamente del Tercer Juzgado Civil de Santiago y acumulada a la presente causa, la parte demandante evacúa la **réplica** ratificando lo expuesto en la demanda.

A fojas 210, Tomo I, por la demanda que dio lugar causa Rol N°25.189-2009, primitivamente del Tercer Juzgado Civil de Santiago y acumulada a la presente

causa, la parte demandada evacua el trámite de la **dúplica**, dando por reiterados lo expuesto en la contestación de la demanda.

A fojas 221, Tomo I, **se recibió la causa a prueba**, por la demanda Rol N°25.189-2009, primitivamente del Tercer Juzgado Civil de Santiago y acumulada a la presente causa, fijándose los hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos.

A fojas 255, Tomo I, **se recibió la causa a prueba**, por la demanda de fojas 11, Tomo I, causa Rol N°1571-2009 del 27° Juzgado Civil de Santiago, fijándose los hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos.

A fojas 315, Tomo I, rola resolución mediante la cual se ordena acumular al proceso los autos Rol C-2729-2010 tramitados ante el Tercer Juzgado Civil de Santiago, al cual ya se encuentran acumulados los autos Rol C-7421-2010, Rol C-7427-2010 y Rol C-7428-2010, tramitados ante el Tercer Juzgado Civil de Santiago, y que fueran acumulados por éste último desde el Sexto Juzgado Civil de Santiago, así como también la acumulación de los autos Rol C-7168-2010 del Vigésimo Primer Juzgado Civil de Santiago, y Rol C-5936-2011 del Décimo Juzgado Civil de Santiago.

A fojas 344, Tomo I, rola resolución mediante la cual se ordena acumular al proceso los autos Rol C-1793-2012, tramitados ante el Undécimo Juzgado Civil de Santiago.

A fojas 379, Tomo II, (**demanda III**), causa acumulada Rol C-2729-2010 del Tercer Juzgado Civil de Santiago, don Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, abogados, domiciliados en Miraflores N°178, piso 8, Santiago, en representación convencional de Francisco Ricardo De Jesús Miranda Rojas, quien confirió mandato por sí y como representante legal de sus hijos menores de edad Manuel Matías Miranda Góngora, Christopher Andrés Miranda Góngora y Franchesca Arascely Miranda Góngora, todos estudiantes; de doña María Mercedes Góngora Abarca y Katherine Edith Miranda Góngora, todos con domicilio en calle General Bonilla N°1704, Villa El Manzano, comuna de Padre Hurtado, deduce demanda de indemnización de perjuicios, en procedimiento civil de mayor cuantía, en contra de Fisco de Chile, representado por doña María Teresa Muñoz Ortúzar, abogado, Procurador Fiscal del Consejo de Defensa del Estado, ambos con domicilio en Agustinas N°1687, Santiago, a fin que sea condenado a indemnizar los perjuicios ocasionado a sus representados con ocasión del accidente de aviación ocurrido el 27 de febrero de 2008, en la comuna de Peñalalén, en el cual falleció Israel de Jesús Miranda Góngora, alumno de Mecánica de Mantenimiento de Aeronaves, quien al momento del accidente se encontraba a bordo del Cessna matrícula CC-KKU. Sus representados son padres y hermanos, respectivamente, del occiso precedentemente mencionado, solicitando en base a los argumentos de hecho y derecho expuestos en la demanda, una indemnización que avalúan por concepto de daño moral en la suma de \$600.000.000.- (seiscientos millones de pesos) para cada uno de sus padres y la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de

pesos) por cada uno de los cuatro hermanos, lo asciende a una suma total de \$1.400.000.000.- (mil cuatrocientos millones de pesos), o la suma que en definitiva Usía. estime, todo con reajustes, interés y costas.

A fojas 411, Tomo II, comparece doña María Teresa Muñoz Ortúzar, abogado Procurador Fiscal de Santiago, quien interpone excepción dilatoria de falta de personería, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 303 N°2 del Código de Procedimiento Civil e ineptitud del libelo del artículo 303 N°4 en relación al artículo 254 N°4 del mismo cuerpo legal recién citado.

A fojas 429, Tomo II, rola resolución que rechaza, con costas, las excepciones dilatorias de falta de capacidad o personería y de ineptitud del libelo, formuladas en lo principal de la presentación de fojas 411, Tomo II.

A fojas 438, Tomo II, la parte **demandada contesta la demanda**, causa C-2729-2010, solicitando que la misma sea desestimada en todas sus partes, en mérito a los argumentos esgrimidos en el escrito de contestación, con costas.

A fojas 458, Tomo II, de los autos Rol C-2729-2010 acumulados, se presenta doña Mayumi Salinas Ramos, abogado, por la parte demandante, quien evacúa el traslado conferido a su parte **para replicar**, ratificando la demanda y rebatiendo la defensa de la parte demandada.

A fojas 475, Tomo II, de los autos Rol C-2729-2010 acumulados, se presenta doña Irma Soto Rodríguez, Abogado Procurador Fiscal (S) de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, por el Fisco de Chile, quien **evacúa el trámite de la réplica**.

A fojas 495, Tomo II, de los autos Rol C-2729-2010 acumulados, **se recibe la causa a prueba** respecto de la demanda de fojas 379 y siguientes, Tomo II.

A fojas 545; Tomo II, de los autos Rol C-2729-2010 acumulados, rola resolución pronunciada por el 3° Juzgado Civil de Santiago, mediante la cual se ordena acumular al proceso antes referido los siguientes autos: **1.-** Rol C-7248-2010 del 9° Juzgado Civil de Santiago, **2.-** Rol C-7241-2010 del 15° Juzgado Civil de Santiago (proceso al cual ya se encuentran acumulados, a la vez, los autos Rol C-7428-2010 y C-7427-2010 del 6° Juzgado Civil de Santiago; Rol C-7168-2011 del 21° Juzgado Civil de Santiago; Rol C-5936-2011 del 10° Juzgado Civil de Santiago), **3.-** Rol C-7287-2010 del 19° Juzgado Civil de Santiago, y, **4.-** Rol C-7244-2010 del 21° Juzgado Civil de Santiago.

A fojas 560, Tomo II, (**demanda IV**), causa acumulada Rol C-7244-2010 del 21° Juzgado Civil de Santiago, don Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, abogados, domiciliados en Miraflores N°178, piso 8°, Santiago, ambos en representación convencional de don Ernesto Fernando Allende Jara, comerciante, Julia Del Carmen Herrera Ulloa, labores de casa; doña Susana De Las Mercedes Allende Herrera, labores de casa; don Julián Enrique Allende Herrera, comerciante y don Giovanni Francisco Allende Herrera, todos con domicilio en Pasaje

Tirteo N°2656, Villa Los Portales, comuna de Maipú, deducen demanda de indemnización de perjuicios en contra del Fisco de Chile, representado por don Carlos Mackenney Urzúa, abogado, Presidente del Consejo de Defensa del Estado, ambos con domicilio en Agustinas N°1687, comuna de Santiago, a fin que sea condenado a pagar por concepto de daño moral producto del fallecimiento del joven Francisco Jesús Allende Herrera, en el accidente aéreo acaecido el 27 de febrero de 2008, la suma de \$600.000.000.- (seiscientos millones de pesos) para cada uno de sus padres y la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos) para cada uno de sus tres hermanos, asciendo a la suma total de \$1.350.000.000.- (mil trescientos cincuenta millones de pesos), o a la que Usía estime, todo más reajustes, interés y costas.

A fojas 593, Tomo II, comparece doña María teresa Muñoz Ortuzar, Abogado Procurador Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, quien interpone la excepción dilatoria de ineptitud del libelo por falta de algún requisito en el modo legal de proponer la demanda, de conformidad a lo dispuesto artículo 303 N°4 del Código de Procedimiento Civil.

A fojas 608, Tomo II, se rechaza excepción dilatoria deducida en lo principal de fojas 593, Tomo II (fojas primitiva 41), con costas.

A fojas 637, Tomo II, se tuvo por **contestada la demanda** causa C-7244-2010.

A fojas 640, Tomo II, de los autos Rol C-7244-2010 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Vigésimo Primer Juzgado Civil de Santiago, se presenta don Jorge Ignacio García Nielsen, abogado, por la parte demandante, quien evacúa el traslado conferido a su **parte para replicar**.

A fojas 659, Tomo II, de los autos Rol C-7244-2010 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Vigésimo Primer Juzgado Civil de Santiago, se presenta doña María Teresa Muñoz Ortúzar, Abogado Procurador Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, por el Fisco de Chile, quien evacúa el trámite de la **dúplica**.

A fojas 680, Tomo II, de los autos Rol C-7244-2010 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Vigésimo Primer Juzgado Civil de Santiago, **se recibe la causa a prueba** respecto de la demanda de fojas 560 y siguientes.

A fojas 745, Tomo III, (**demanda V**), de los autos Rol C-7248-2010 acumulados, comparece don Álvaro Quintanilla Ponce y don Juan Pablo Hermosilla Osorio, abogados, domiciliados en Miraflores N°178, piso 8°, Santiago, ambos en representación convencional de don Fabián Ricardo Rodríguez Vergara, transportista, quien otorgó mandato por sí y como representante legal de su hija menor de edad, doña María José Rodríguez Oyanedel, estudiante; de doña Ana María Oyanedel Díaz, profesora y de doña Camila Fernanda, Rodríguez Oyanedel, estudiante, todos con domicilio en Las Carabelas N°2089, Villa Quinto Centenario, San Bernardo, quien deducen demanda de indemnización de perjuicios en contra del Fisco de Chile,

representado por don Carlos Mackenney Urzúa, abogado, Presidente del Consejo de Defensa del Estado, ambos con domicilio en Agustinas N°1687, Santiago, a objeto sea condenado a pagar a sus representados las sumas que más adelante serán detalladas, por los perjuicios ocasionados por el accidente de aviación acaecido el 27 de febrero de 2008, en la comuna de Peñalolén, donde falleció el joven Manuel Nicolás Rodríguez Oyanedel, alumno de Mecánica de Mantenimiento de Aeronaves, y quien iba a bordo de la avioneta matrícula CC-KKU. En definitiva por concepto de daño moral causado por sufrimiento, aflicción, desconsuelo, desolación y expectativas incumplidas por el fallecimiento de un hijo y hermano, respectivamente solicitan la suma de \$600.000.000.- (seiscientos millones de pesos) para cada uno de sus padres, más la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos) para cada uno de sus 2 hermanas, asciendo la suma total a \$1.300.000.000.- (mil trescientos millones de pesos), o la Usía., determine, todo debidamente reajustado, con sus interés y costas.

A fojas 777, Tomo III, de los autos Rol C-7248-2010 acumulados, comparece doña María Muñoz Ortúzar, en representación del Fisco de Chile, quien interpone excepción dilatoria de ineptitud del libelo prevista en el artículo 303 N°4, en relación al artículo 254 N°4 del Código de Procedimiento Civil, por falta de algún requisito en el modo de proponer la demanda.

A fojas 791, Tomo III, de los autos Rol C-7248-2010 acumulados, luego que la parte demandante evacuara el traslado conferido, rola resolución que desestima la excepción alegada, sin costas.

A fojas 798, Tomo III, de los autos Rol C-7248-2010 acumulados, doña María Teresa Muñoz Ortúzar, en representación de Fisco de Chile, **solicitando negar lugar a la demanda** en base a los argumentos de hecho y derechos expuestos en el escrito de contestación.

A fojas 823, Tomo III, de los autos Rol C-7248-2010 acumulados, se presenta doña Mayumi Salinas Ramos, abogado, por la parte demandante, quien evacúa el traslado conferido a su parte para **replicar**.

A fojas 839, Tomo III, de los autos Rol C-7248-2010 acumulados, se presenta doña María Teresa Muñoz Ortúzar, Abogado Procurador Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, por el Fisco de Chile, quien evacúa el trámite de la **dúplica**.

A fojas 861, Tomo III, de los autos Rol C-7248-2010 acumulados, complementada a fojas 870, **se recibe la causa a prueba** respecto de la demanda de fojas 745 y siguientes.

A fojas 870, Tomo III, de los autos Rol C-7248-2010 acumulados se rechaza reposición del auto de prueba deducidos mediante presentación de fojas 863 y 867.

A fojas 1364, Tomo V, (**demanda VI**), de los autos Rol C-7287-2010 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Décimo Noveno Juzgado Civil de

Santiago, se presentan don Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, abogados, domiciliados en Miraflores N°178, Piso 8°, Santiago, ambos en representación convencional de don **Óscar Mauricio Romo Michea**, conductor de buses; doña **María Cecilia Facuse Navarro**, empleada, quienes otorgaron mandato por sí y como representantes legales de su hijo menor de edad, **Christopher Javier Romo Facuse**, estudiante; y doña **Daphne Cecilia Romo Facuse**, vendedora, todos domiciliados en calle Eugenio Pozo Silva N° 0101, Villa Los Bosquinos 7, comuna de Maipú, Región Metropolitana, quienes, en la representación que invisten, interponen demanda de indemnización de perjuicios en contra del FISCO DE CHILE, representado por don Carlos Mackenney Urzúa, abogado, Presidente del Consejo de Defensa del Estado, ambos domiciliados en Agustinas N°1687, comuna de Santiago, Región Metropolitana, a objeto que sea condenado a indemnizar los perjuicios causados a sus representados con ocasión del accidente de aviación acaecido el día 27 de febrero de 2008 en la comuna de Peñalolén, por el fallecido Mauricio Edgardo Romo Facuse, fundado en los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho expuesto en el escrito de demanda. Por lo antes expuesto, solicita en definitiva por concepto de daño moral causado por sufrimiento, aflicción, desconsuelo, desolación y expectativas incumplidas por el fallecimiento de un hijo y hermano, respectivamente solicitan la suma de \$600.000.000.- (seiscientos millones de pesos) para cada uno de sus padres, más la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos) para cada uno de sus 2 hermanas, asciendo la suma total a \$1.300.000.000.- (mil trescientos millones de pesos), o la Usía., determine, todo debidamente reajustado, con sus interés y costas.

A fojas 1396, Tomo V, de los autos Rol C-7287-2010 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Décimo Noveno Juzgado Civil de Santiago, comparece doña María teresa Muñoz Ortúzar, en representación de Fisco de Chile, quien deduce la excepción dilatoria de ineptitud del libelo por falta de algún requisito en el modo legal de proponer la demanda, de conformidad a lo prevenido en el artículo 303 N°4 del Código de Procedimiento Civil.

A fojas 1401, Tomo V, de los autos Rol C-7287-2010 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Décimo Noveno Juzgado Civil de Santiago, la parte demandante evacuó el traslado conferido respecto a la excepción dilatoria interpuesta, la que fue desestimada según consta a fojas 1407, Tomo V.

A fojas 1412, Tomo V, de los autos Rol C-7287-2010 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Décimo Noveno Juzgado Civil de Santiago, la parte demandada **contesta la demanda**, solicitando sea rechazada en todas sus partes, con costas.

A fojas 1436, Tomo V, de los autos Rol C-7287-2010 acumulados, se presenta doña Mayumi Salinas Ramos, abogado, por la parte demandante, quien evacúa el traslado conferido a su parte para **replicar**.

A fojas 1453, Tomo V, de los autos Rol C-7287-2010 acumulados, se presenta doña María Teresa Muñoz Ortúzar, Abogado Procurador Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, por el Fisco de Chile, quien evacúa el trámite de la **dúplica**.

A fojas 1478, Tomo V, de los autos Rol C-7287-2010 acumulados, se **recibe la causa a prueba** respecto de la demanda de fojas 1364 y siguientes, Tomo V. Se complementa auto de prueba a fojas 1480, Tomo V.

A fojas 1522, Tomo V, (**demanda VII**), de los autos Rol C-7241-2010 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Décimo Quinto Juzgado Civil de Santiago, se presentan don Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, abogados, domiciliados en Miraflores N°178, Piso 8°, Santiago, ambos en representación convencional de don **Francisco Raúl Vásquez Carrasco**, empleado, quien confirió mandato judicial por sí y en representación legal de sus hijos matrimoniales menores de edad, **Abraham Ignacio Vásquez Fierro**, estudiante y **Martín Thomas Vásquez Fierro**, estudiante; doña **Mariana Francisca Vásquez Fierro**, estudiante, todos domiciliados en Consistorial N°1.330, comuna de Peñalolén, Región Metropolitana, quienes, en la representación que invisten, interponen demanda de indemnización de perjuicios en contra del FISCO DE CHILE, representado por don Carlos Mackenney Urzúa, abogado, Presidente del Consejo de Defensa del Estado, ambos domiciliados en Agustinas N°1687, comuna de Santiago, Región Metropolitana, a objeto que sea condenado a indemnizar los perjuicios causados a sus representados con ocasión del accidente de aviación acaecido el día 27 de febrero de 2008 en la comuna de Peñalolén, por la fallecida Mariana Victoria Fierro Valderras, fundado en los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho que expuso en su escrito de demanda. Por ello solicita sea condenado el Fisco de Chile a pagar por concepto de daño moral, la suma de 1.200.000.000.- (mil doscientos millones para el cónyuge, más la suma de \$600.000.000.- (seiscientos millones de pesos) para cada uno de sus tres hijos, lo que corresponde a la suma total de \$3.000.000.000.- (tres mil millones de peso), o la suma que Usía. estime, en definitiva, todo más reajustes, interés y costas.

A fojas 1557, Tomo V, de los autos Rol C-7241-2010 acumulados, el abogado Procurador Fiscal de Santiago, por el Fisco de Chile, doña María teresa Muñoz Ortúzar, deduce la excepción dilatoria de ineptitud del libelo por falta de algún requisito en el modo legal de proponer la demanda, de conformidad a lo prevenido en el artículo 303 N°4 del Código de Procedimiento Civil.

A fojas 1563, Tomo V, de los autos Rol C-7241-2010 acumulados, la parte demandante evacuó el traslado conferido en cuanto a la excepción opuesta, la que fue rechazada según consta a fojas 1568, Tomo V, con costas.

A fojas 1578, Tomo V, de los autos Rol C-7241-2010 acumulados, la parte demandada **contesta la demanda** solicitando sea rechazada en todas sus partes, con costas.

A fojas 1601, Tomo V, de los autos Rol C-7241-2010 acumulados, se presenta don Sebastián Mateluna Espinosa, abogado, por la parte demandante, quien evacúa el traslado conferido a su parte para **replicar**.

A fojas 1619, Tomo V, de los autos Rol C-7241-2010 acumulados, se presenta doña María Teresa Muñoz Ortúzar, Abogado Procurador Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, por el Fisco de Chile, quien evacúa el trámite de la **dúplica**.

A fojas 1711, Tomo V, de los autos Rol C-7241-2010 acumulados, se **recibe la causa a prueba** respecto de la demanda de fojas 1522 y siguientes.

A fojas 1822, Tomo VI, (**demanda VIII**), de los autos Rol C-7428-2010 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Sexto Juzgado Civil de Santiago, se presentan don Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, abogados, domiciliados en Miraflores N°178, Piso 8°, Santiago, ambos en representación convencional de don **Víctor Manuel Fierro Osses**, comerciante; doña **Mariana Delicia Valderas Opisso**, labores; doña **Viviana Yolanda Fierro Valderas**, labores; don **Víctor Manuel Fierro Valderas**, empleado, todos domiciliados en Consistorial N°1.330, comuna de Peñalolén, Región Metropolitana; y doña **Verónica Cecilia Fierro Valderas**, labores, domiciliada en El Arriero N°2.458, comuna de Peñalolén, Región Metropolitana, quienes, en la representación que investen, interponen demanda de indemnización de perjuicios en contra del FISCO DE CHILE, representado por don Carlos Mackenney Urzúa, abogado, Presidente del Consejo de Defensa del Estado, ambos domiciliados en Agustinas N°1687, comuna de Santiago, Región Metropolitana, a objeto que sea condenado a indemnizar los perjuicios causados a sus representados con ocasión del accidente de aviación acaecido el día 27 de febrero de 2008 en la comuna de Peñalolén, hecho en el cual falleció doña Mariana Victoria Fierro Valderas, hija y hermana de los demandantes, respectivamente. Por lo antes indicado avaluando el daño moral en la suma de \$1.200.000.000.- (mil doscientos millones de pesos) para cada uno de sus padres, más la suma de \$100.000.000.- (cien millones de pesos) para cada uno de sus tres hermanos, lo que asciende a un total de \$2.700.000.000.- (dos mil setecientos millones de pesos), o la que Usía. determine, todo más intereses, reajustes y costas.

A fojas 1868, Tomo VI, de los autos Rol C-7428-2010 acumulados el Abogado Procurador Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa Del Estado, por el Fisco de Chile, doña María teresa Muñoz Ortúzar, interpone excepción dilatoria de ineptitud del libelo por falta de algún requisito en el modo legal de proponer la demanda, de conformidad al artículo 303 N°4 del Código de Procedimiento Civil.

A fojas 1873, Tomo VI, de los autos Rol C-7428-2010 acumulados la parte demandante evacuó el traslado respecto de la excepción dilatoria deducida, la que fue rechazada según consta a fojas 1879, Tomo VI.

A fojas 1886, Tomo VI, de los autos Rol C-7428-2010 acumulados, la parte demandada, doña Irma Soto Rodríguez, Abogado Procurador Fiscal de Santiago (S), del Consejo de Defensa del Estado, por el Fisco de Chile, **contesta la demanda** de fojas 1822, Tomo VI, solicitando en base a todos los argumentos esgrimidos en el escrito de contestación, tanto de hecho, como de derecho, rechazar en todas sus parte la demanda, con costas.

A fojas 1913, Tomo VI, de los autos Rol C-7428-2010 acumulados, se presenta don Sebastián Mateluna Espinosa, abogado, por la parte demandante, quien evacúa el traslado conferido a su parte para **replicar**.

A fojas 1931, Tomo VI, de los autos Rol C-7428-2010 acumulados, se presenta doña María Teresa Muñoz Ortúzar, Abogado Procurador Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, por el Fisco de Chile, quien evacúa el trámite de la **dúplica**.

A fojas 1975, Tomo VI, (**demanda IX**), de los autos Rol C-7427-2010 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Sexto Juzgado Civil de Santiago, se presentan don Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, abogados, domiciliados en Miraflores N°178, Piso 8°, Santiago, ambos en representación convencional de doña **Beatriz Del Carmen Fierro Valderas**, profesora, con domicilio en calle El Arriero N°2.458, comuna de Peñalolén, Región Metropolitana, quienes, en la representación que invisten, interponen demanda de indemnización de perjuicios en contra del FISCO DE CHILE, representado por don Carlos Mackenney Urzúa, abogado, Presidente del Consejo de Defensa del Estado, ambos domiciliados en Agustinas N°1687, comuna de Santiago, Región Metropolitana, a objeto que sea condenado a indemnizar los perjuicios causados a su representada con ocasión del accidente de aviación acaecido el día 27 de febrero de 2008 en la comuna de Peñalolén, donde resulto con gravísimo daño, secuelas y detrimento físico y espiritual, por lo que solicita sea condenado el Fisco de Chile a pagarle a su representada por concepto de daño moral la suma de \$3.000.000.000.- (tres mil millones de pesos), o la Usía. determine, debidamente reajustada, con interés y costas.

A fojas 2013, Tomo VI, de los autos acumulados C-7427-2010, comparece doña María Teresa Muñoz Ortúzar, abogado Procurador Fiscal de Santiago, quien interpone excepción dilatoria de falta de personería, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 303 N°2 del Código de Procedimiento Civil e ineptitud del libelo del artículo 303 N°4 en relación al artículo 254 N°4 del mismo cuerpo legal recién citado.

A fojas 2020, Tomo VI, de los autos acumulados C-7427-2010, la parte demandante evacuó el traslado conferido respecto de las excepciones dilatorias opuestas a fojas 2013, Tomo VI, las que fueron desestimadas según consta a fojas 2026, Tomo VI,

A fojas 2035, Tomo VI, de los autos acumulados C-7427-2010, la parte demandante por el Fisco de Chile **contesta la demanda**, solicitando sea rechazada en todas sus partes, con costas.

A fojas 2061, Tomo VI, de los autos Rol C-7427-2010 acumulados, se presenta don Sebastián Mateluna Espinosa, abogado, por la parte demandante, quien evacúa el traslado conferido a su parte para **replicar**.

A fojas 2080, Tomo VI, de los autos Rol C-7427-2010 acumulados, se presenta doña María Teresa Muñoz Ortúzar, Abogado Procurador Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, por el Fisco de Chile, quien evacúa el trámite de la **dúplica**.

A fojas 2111, Tomo VI, de los autos Rol C-7427-2010 acumulados, complementada a fojas 870, **se recibe la causa a prueba** respecto de la demanda de fojas 1975 y siguientes.

A fojas 2152, Tomo VII, (**demanda X**), de los autos Rol C-7168-2011 acumulados, rectificadas a fojas 2172, primitivamente sustanciados ante el Vigésimo Primer Juzgado Civil de Santiago, se presentan doña Florentina del Carmen Saavedra Lagos, labores; Alejandro Florentino Álvarez Saavedra, bachiller en ciencias y humanidades; Luis Alejandro Molina Acevedo, empleado; y Ana María Acevedo Acevedo, labores, todos con domicilio en Avenida Los Conquistadores 1700, piso 14-B de la comuna de Providencia en la ciudad de Santiago, quienes vienen en deducir demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios, en contra del FISCO DE CHILE, representado para estos efectos por don Sergio Urrejola Monckeberg, abogado, en su calidad de Presidente del Consejo de Defensa del Estado, todos con domicilio en calle Agustinas N°1678 de la comuna de Santiago, con el fin de que se le condene al pago de las indemnizaciones por los perjuicios que se les han causado, como consecuencia del accidente de aviación verificado el día 27 de febrero del año 2008 en la comuna de Peñalolén, donde fallecieron sus familiares Elizabeth Anastasia Molina Álvarez, 4 años de edad y la madre de esta doña Ana Elizabeth Álvarez Saavedra. Por lo antes expuesto solicita por concepto de daño moral los siguientes: 1.- para doña Florentina Saavedra Lagos, la suma de \$500.000.000.- (quinientos millones de pesos) por la muerte de su hija e igual suma por la muerte de su nieta; 2.- Para el demandante don Luis Alejandro Molina Acevedo demanda la suma de \$500.000.000.- (quinientos millones de pesos) por la muerte de su pareja e igual suma por la muerte de su hija; 3.- para don Alejandro Florentino Álvarez Saavedra demanda la suma de \$200.000.000.- (doscientos millones de pesos) por la muerte de su hermana y la misma suma por la muerte de su sobrina y 4.- para doña Ana María Acevedo Acevedo, solicita la suma de \$250.000.000.- (doscientos cincuenta millones de pesos), por el deceso de su nieta Elizabeth Molina Álvarez, o en definitiva para cada caso la suma de Usía. estime pertinente, todo más reajustes, interés y costas.

A fojas 2175, Tomo VII, de los autos acumulados C-7168-2011, la parte demandada, doña Irma Soto Rodríguez, Abogado Procurador Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, por el Fisco de Chile, **contesta la demanda** solicitando negar lugar a la misma en todas sus partes, con costas.

A fojas 2205, Tomo VII, de los autos Rol C-7168-2011 acumulados, se presenta don Isidro Solís Palma, abogado, por la parte demandante, quien evacúa el traslado conferido a su parte para **replicar**.

A fojas 2219, Tomo VII, de los autos Rol C-7168-2011 acumulados, se presenta doña Irma Soto Rodríguez, Abogado Procurador Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, por el Fisco de Chile, quien evacúa el trámite de la **dúplica**.

A fojas 2246, Tomo VII, (**demanda XI**), de los autos Rol C-5936-2011 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Décimo Juzgado Civil de Santiago, se presentan don Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, abogados, domiciliados en Miraflores N°178, Piso 8°, Santiago, ambos en representación convencional de don **Rodrigo Enrique Del Real Pérez**, empresario, domiciliado en Avenida Larraín N°10.907-A, comuna de La Reina, Región Metropolitana, quien confirió mandato judicial en representación legal de su hijo matrimonial menor de edad, **Lucas Benjamín Del Real Fierro**, estudiante, con domicilio en calle El Arriero N°2.458, comuna de Peñalolén, Región Metropolitana; y doña **Camila Beatriz Del Real Fierro**, estudiante, con domicilio en calle El Arriero N°2.458, comuna de Peñalolén, Región Metropolitana, quienes, en las calidades indicadas, interponen demanda de indemnización de perjuicios en contra del FISCO DE CHILE, representado por doña María Teresa Muñoz Ortúzar, Abogado Procurador Fiscal del Consejo de Defensa del Estado, ambos domiciliados en Agustinas N°1687, Santiago, a objeto que sea condenado a indemnizar los perjuicios causados con ocasión del accidente de aviación acaecido el día 27 de febrero de 2008 en la comuna de Peñalolén, fundado en los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho que expone. En dicho accidente resulto con gravísimos daños doña Beatriz Fierro Valderas, cónyuge y madre de los demandantes, respectivamente. Por recién expuesto pide que el Fisco de Chile sea condenado a pagar por concepto de daño moral la suma de \$600.000.000.- (seiscientos millones de pesos) para cada uno de sus dos hijos, lo que corresponde a la suma total de \$1.200.000.000.- (mil doscientos millones de pesos), o la suma que estime Usía., todo más reajustes, interés y costas.

A fojas 2276, Tomo VII, de los autos Rol C-5936-2011 acumulados, la parte demandada **contesta la demanda**, solicitando sea rechazada en todas sus partes, con costas.

A fojas 2305, Tomo VII, de los autos Rol C-5936-2011 acumulados, se presenta don Christian Gatica Escobar, abogado, por la parte demandante, quien evacúa el traslado conferido a su parte para **replicar**.

A fojas 2323, Tomo VII, de los autos Rol C-5936-2011 acumulados, se presenta don Guillermo Marín Vargas, Abogado Procurador Fiscal (S) de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, por el Fisco de Chile, quien evacúa el trámite de la **dúplica**.

A fojas 2349, Tomo VII, de los autos Rol C-5936-2011 acumulados, **se recibe la causa a prueba** respecto de la demanda de fojas 2246 y siguientes.

A fojas 2388, Tomo VIII, (**demanda XII**), de los autos Rol C-1572-2009 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Décimo Quinto Juzgado Civil de Santiago, se presenta don Edgardo Reinoso Lundstedt, abogado, domiciliado en Prat 827, oficina 802, Valparaíso, y para estos efectos, en Bernarda Morin 440, segundo piso, Providencia, Santiago, en representación convencional de doña **Luz Mónica Vargas Espinoza**, labores, don **Pedro Vargas Gilberto Espinoza**, empleado, don **Eduardo Enrique Vargas Espinoza**, empleado, doña **Gloria Soledad Vargas Espinoza**, labores, don **Mauricio Cristian Vargas Espinoza**, comerciante, quien comparece por sí, y también en representación de su hija, la menor **Sydney Vargas Rodríguez**, estudiante, todos domiciliados en Avenida Grecia 8.240, Peñalolén, quien, de conformidad a lo establecido en el artículo 38, inciso segundo, de la Constitución Política del Estado, en la representación que inviste, viene en ejercer acción para que sean reparados los daños y perjuicios sufridos por sus representados y, consecuentemente, interpone demanda, en juicio ordinario por responsabilidad del Estado, en contra del FISCO DE CHILE, representado por la Abogada Procurador Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, doña María Teresa Muñoz Ortúzar, abogada, o por el Presidente del Consejo de Defensa del Estado, señor Carlos Mackenney Urzúa, abogado, domiciliados en Agustinas 1687, Santiago, por los perjuicios ocasionados por la muerte de doña Ramona Del Rosario Espinoza Espinoza, en el accidente ocasionado por la aeronave matrícula CC-KKU, perteneciente a la Prefectura Aero policial de Carabineros de Chile, acaecido el día 27 de febrero de 2008, en la comuna de Peñalolén. Producto de lo anterior demanda al Fisco de Chile a pagar a sus representados, por concepto de daño moral la suma de \$200.000.000.- (doscientos millones de pesos), para cada uno de los 5 hijos de la fallecida y demandantes de autos y la suma de \$100.000.000.- (cien millones de pesos) para nieta de la persona fallecida, ascendiendo lo demandado a la suma total de \$1.100.000.000.- (mil cien millones de pesos), o la suma de Usía estime pertinente, todo con reajustes, más interés y costas.

A fojas 2401, Tomo VIII, de los autos Rol C-1572-2009 acumulados, el Abogado Procurador Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, por el Fisco Chile, viene en interponer la excepción dilatoria prevista en el artículo 303 N°4, en relación al artículo 254 N°4 y N°5, todos del Código de Procedimiento Civil, esto es, que la demanda debe contener una exposición clara de los hechos y fundamentos de derecho en que se apoya y la enunciación precisa y clara, consignada en la conclusión de las peticiones que se someten al fallo del tribunal.

A fojas 2405, Tomo VIII, de los autos Rol C-1572-2009 acumulados, la parte demandante evacuó el traslado conferido respecto de las excepciones opuestas en lo principal de la presentación de fojas 2401, las que fueron rechazadas según se desprende de la resolución de fojas 2408, Tomo VIII.

A fojas 2412, Tomo VIII, de los autos Rol C-1572-2009 a acumulados, **viene en contestar la demanda** de fojas 2388, solicitando su rechazo en todas sus partes en base a los fundamentos de hecho y derecho expuestos en el escrito mismo de contestación, con costas.

A fojas 2435, Tomo VIII, de los autos Rol C-1572-2009 acumulados, se presenta don Edgardo Reinoso Lundstedt, abogado, por la parte demandante, quien evacúa el traslado conferido a su parte para **replicar**.

A fojas 2461, Tomo VIII, de los autos Rol C-1572-2009 acumulados, se presenta doña María Teresa Muñoz Ortúzar, Abogado Procurador Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, por el Fisco de Chile, quien evacúa el trámite de la **dúplica**.

A fojas 2472, Tomo VIII, de los autos Rol C-1572-2009 acumulados, complementada a fojas 2481, **se recibe la causa a prueba** respecto de la demanda de fojas 2388 y siguientes.

A fojas 2481, Tomo VIII, de los autos Rol C-1572-2009 acumulados, se acoge parcialmente la reposición interpuesta a fojas 2474, Tomo VII, sólo en cuanto se agrega un nuevo punto de prueba signado bajo el N°7.

A fojas 2488, Tomo VIII, de los autos C-1572-2009 acumulados, la parte demandada, por Fisco de Chile, interpone incidente de abandono de procedimiento, basado en que la última resolución recaída en gestión útil corresponde a la interlocutoria de prueba de fecha 08 de octubre de 2009, por lo que el plazo de 6 meses venció el 08 de abril de 2010, y sin perjuicio que en virtud de la Ley 20.436, los plazos fueron prorrogados hasta por 30 días después de entrada en vigencia dicha ley, de moto tal que el plazo en cuestión prorrogado venció el 23 de mayo de 2010.

A fojas 2497, Tomo VIII, de los autos C-1572-2009 acumulados, la parte demandante evacuó el traslado conferido por el incidente de abandono de procedimiento, el que fue desestimado según se lee de la resolución de fojas 2507, Tomo VIII.

A fojas 2565, Tomo VIII, resolución que acogió parcialmente la reposición modificando el punto sexto del auto de prueba de fojas 2472.

A fojas 2874 a 2883, luego de fojas 2886 a 2912, Tomo IX, la parte demandante, en los autos Rol N°C-1572-2009 acumulados, con la asistencia de su apoderado, y los apoderados de la parte demandada, rinden prueba testimonial.

A fojas 2916, Tomo IX, en los autos Rol N°C-1572-2009 acumulados, rola prueba testimonial de la parte demandada con la asistencia de su apoderada y la apoderada de la parte demandante.

A fojas 3027, Tomo IX, (**demanda XIII**), de los autos Rol C-1793-2012 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Undécimo Juzgado Civil de Santiago, se presentan don Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, abogados, domiciliados en Miraflores N°178, Piso 8°, Santiago, ambos en representación

convencional de doña Iris Mariel Mora Aguirre, estudiante, cédula nacional de identidad número 18.776.999-K, quien confirió mandato judicial por sí y como representante legal de su hija menor de edad, Monserrat Anastasia Miranda Mora, cédula nacional de identidad N° 22.282.490-7, ambas domiciliadas en calle San Antonio N°111, Pomaire, comuna de Melipilla, Región Metropolitana, quienes, en la representación que invisten, interponen demanda de indemnización de perjuicios en contra del FISCO DE CHILE, representado por doña Irma Soto Rodríguez, Abogado Procurador Fiscal del Consejo de Defensa del Estado, ambos domiciliados en Agustinas N°1687, Santiago, a objeto que sea condenado a indemnizar los perjuicios causados a sus representados con ocasión del accidente de aviación acaecido el día 27 de febrero de 2008 en la comuna de Peñalolén, fundado en los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho que expuso en el escrito de demanda, solicitando en definitiva sea condenado el Fisco de Chile a pagar por concepto de daño moral a la hija menor de edad del fallecido Israel Miranda Góngora, Monserrat Anastasia Miranda Mora, la suma de \$1.200.000.000.- (mil doscientos millones de pesos) y para su pareja y madre de la hija en común recién mencionada demanda la suma de \$300.000.000.- (trescientos millones pesos); ascendiendo la suma total a \$1.500.000.000.- (mil quinientos millones de pesos), o la suma que Usía. estime pertinente, todo más reajustes, intereses y costas.

A fojas 3059, Tomo IX, de los autos acumulados C-1793-2012, la parte demanda, Fisco de Chile, **contesta la demanda** solicitando en base a los argumentos esgrimidos en el escrito mismo de contestación, se niega lugar a la misma en todas sus partes con costas.

A fojas 3078, Tomo IX de los autos Rol C-1793-2012 acumulados, se presenta don Álvaro Quintanilla Ponce, abogado, por la parte demandante, quien evacúa el traslado conferido a su parte para **replicar**.

A fojas 3097, Tomo IX, de los autos Rol C-1793-2012 acumulados, se presenta don Marcelo Chandía Peña, Abogado Procurador Fiscal (S) de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, por el Fisco de Chile, quien evacúa el trámite de la **dúplica**.

A fojas 3121, Tomo IX, de los autos Rol C-1793-2012 acumulados, **se recibe la causa a prueba** respecto de la demanda de fojas 3027 y siguientes.

A fojas 3128, Tomo IX, rola resolución de este tribunal que ordena la acumulación material de los autos Rol C-2729-2010 del Tercer Juzgado Civil de Santiago; Rol C-7244-2010 del Vigésimo Primer Juzgado Civil de Santiago; Rol C-7248-2010 del Noveno Juzgado Civil de Santiago; Rol C-7287-2010 del Décimo Noveno Juzgado Civil de Santiago; Rol C-7241-2010 del Décimo Quinto Juzgado Civil de Santiago; Rol C-1793-2012 del Undécimo Juzgado Civil de Santiago, y de los cuadernos acumulados a los mismos, acumulándose, asimismo, los autos Rol C-1572-2009 del Décimo Quinto Juzgado Civil de Santiago, y estableciendo la etapa procesal de cada uno de los autos acumulados.

A fojas 3536, Tomo XI, de los autos C-7168-2011 acumulados, **se recibe la causa a prueba** respecto de la demanda de fojas 2152, Tomo VII, correspondiente a la causa recién citada.

A fojas 3590, Tomo XI, rola resolución que en su caso rechaza, modifica o reemplaza en los términos indicados en la referida resolución, las reposiciones de fojas 258, 265 (auto de prueba fojas 255, Tomo I, causa C-1571-2009); de fojas 498 y 503 (auto de prueba de fojas 495, Tomo II, causa C-2729-2010); de fojas 683 y 688 (auto de prueba de fojas 680, Tomo II, causa C-7244-2010); de fojas 1483 y 1488 (auto de prueba de fojas 1478, Tomo V, causa C-7287-2010); de fojas 1716 (auto de prueba de fojas 1711, Tomo V, causa C-7241-2010); de fojas 2121 y 2126 (auto de prueba de fojas 2111, Tomo VI, causa C-7427-2010); y de fojas 3558, 3564, 3568 (auto de prueba de fojas 3536, Tomo XI, causa C-7168-2011).

A fojas 3600, Tomo XI, rola resolución que señala que en mérito de lo resulto a fojas 3590 a 3596, Tomo XI, y para los efectos de una mayor claridad y certeza a las partes, cuyas causas se encuentran ahora acumuladas en este único expediente, habiéndose resuelto los distintos recursos de reposición deducidos en su oportunidad en contra de alguno de los autos de prueba dictados en las causas referidas en el párrafo que antecede, **se dicta una única interlocutoria de prueba.**

A fojas 892 a 905, luego de fojas 909 a 918, Tomo III, de 3640 a fojas 3647, de fojas 3650 a 3653, de fojas 3656 a fojas 3661, de fojas 3669 a fojas 3678, de fojas 3680 a fojas 3687, de fojas 3700 a fojas 3729, de fojas 3979 a fojas 3995, Tomo XI, de fojas 4186 a 4190, de fojas 4204 a fojas 4220, de fojas 4224 a fojas 4236, de fojas 4239 a fojas 4253 y de fojas 4484 a fojas 4487, Tomo XII, se rinde prueba testimonial de la parte demandante, con la asistencia de su apoderado, y apoderado parte demandada.

A fojas 3669, Tomo XI, se lleva a efecto la prueba testimonial de la parte demandada, con la comparecencia del apoderado de la parte demandante y demandada.

A fojas 4493, Tomo XII, se certificó que el término probatorio se encuentra vencido.

A fojas 4520, Tomo XIII, rola acta mediante la cual se tuvo a la vista la causa Rol C-1571-2011 seguida ante el Segundo Juzgado Militar de Santiago, y con anterioridad por el Juzgado de Aviación de Santiago.

A fojas 4895, Tomo XIII, se citó a las partes a oír sentencia.

A fojas 4896, Tomo XIII, se dictó como Medida para Mejor Resolver la inspección personal del tribunal en los lugares que allí se señalan.

A fojas 4899, Tomo XIII, rola Acta de Inspección Personal del Tribunal respecto de las dependencias de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

A fojas 4902, Tomo XIII, rola Acta de Inspección Personal del Tribunal respecto de las dependencias de la Oficina de Operaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) en el Aeródromo Eulogio Sánchez-Tobalaba.

A fojas 4912, Tomo XIII, rola complementación de Acta de Inspección Personal del Tribunal respecto de la inspección realizada a la Torre de Control del Aeródromo Eulogio Sánchez-Tobalaba.

C O N S I D E R A N D O:

I.- EN CUANTO A LAS TACHAS:

PRIMERO: Que, la parte demandada a fojas 898, Tomo III, fojas 3642, 3656, 3658, 3659, 3680, 3724, 3979, 3988 y 3991, Tomo XI, de fojas 4186 y 4224, Tomo XII, dedujo tachas de inhabilidad en contra de los siguientes testigos de la parte demandante: **1.-** don Miguel Antonio Barrera Escalona (testigo causa C-7248-2010 acumulada, **demanda V**); **2.-** don Jorge Andrés Ronda Cárdenas (testigo causa Rol C-7427-2010 acumulada, **demanda IX**); **3.-** doña Karina Lidia Cantillana Flores (testigo causa C-2729-2010 acumulada, **demanda III**); **4.-** don Eduardo Antonio Vargas Olivares (testigo causa C-2729-2010 acumulada, **demanda III**); **5.-** don Hernán Antonio Zamorano Valenzuela (testigo causa C-7168-2011 acumulada, **demanda X**); **6.-** doña Gloria Ester Valverde Carrasco (testigo causa C-1571-2009, **demanda I**); **7.-** don Ronald Stanley Juica Gale (Perito quien evacuo informe pericial de fojas 3845 y siguientes, Tomo XI); **8.-** don Jorge Luis Ramírez Jiménez (testigo causa Rol C-1571-2009, **demanda I**); **9.-** don Richard Herrera González (testigo causa C-1571-2009, **demanda I**); **10.-** América Venegas Fuentes (testigo causa Rol C-1571-2009, **demanda I**); **11.-** don Giorgio Agostini Visentini (perito, quien evacuo informe psicológicos que van de fojas 3732 a fojas 3840, Tomo XI) y **12.-** doña Marcela Patricia Tolosa Morales (testigo demanda **XII**), basado en la causal del artículo 358 N°7 del Código de Procedimiento Civil, esto es, “Los que tengan íntima amistad con la persona que los presenta o enemistad respecto de la persona contra quien declare...”, en el caso de los testigos signados con el N°1, 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11 y 12. En el caso de la testigo signada con el N°3, doña Karina Cantillana Flores, por la causal de inhabilidad del N°1 del mismo artículo y cuerpo legal recién citado, vale decir, “El cónyuge y los parientes legítimos hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo de afinidad de la parte que los presenta como testigos”. En cuanto al testigo signado con el N°6, por la inhabilidad del N°8 del artículo 357 del Código de Procedimiento Civil, esto es, “Los que en concepto del tribunal sean indignos de fe por haber sido condenado por delito”. Al testigo signado con el N°8, además de la causa de inhabilidad del N°7 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, lo tacho por la causal del N°5, eso es, “Los trabajadores y labradores dependientes de la persona que exige su testimonio” y por último y en caso del testigo signado con N°11 y 12, don Giorgio Agostini Visentini y doña Marcela Tolosa Morales por la causal de inhabilidad prevista en el artículo antes

citado N°6, esto es, “Los que a juicio del tribunal carezcan de la imparcialidad necesaria para declarar por tener en pleito interés directo o indirecto.

En cuanto al testigo don Miguel Antonio Barrera Escalona, expresa que de los dichos del testigo se desprende que tiene una amistad que puede calificarse de íntima con los demandantes, de quienes permanente se encuentra preocupado, tanto en el ámbito económico como personal, por lo que le gustaría ganaran el juicio.

En relación al testigo don Jorge Andrés Ronda Cárdenas, funda su tacha en la íntima vinculación con la parte que los presenta, lo que se sustenta en que ha reconocido una relación de pareja por más de cinco años, lo que demuestra la intensidad del vínculo con la demandante.

Por la testigo doña Karina Lidia Cantillana, funda su actuar en la íntima vinculación familiar afectiva que mantiene con su sobrino Cristopher, al haber sido casada con Juan Miranda Rojas, con quien se encuentra separada de hecho y quien le pidió venir a declarar por el hijo de Francisco Miranda, llamado Cristopher.

En cuanto al testigo don Eduardo Vargas Olivares, funda la tacha al señalar el testigo ser pareja de Jacqueline Miranda, quien es hermana de Francisco Miranda, quien le pidió venir a declarar por su hijo fallecido Israel Miranda.

En relación al testigo don Hernán Zamorano Valenzuela, basa su tacha en el hecho de haber manifestado este haber sido condenado por el delito de receptación.

Por la testigo doña Gloria Valverde Carrasco, basa la causal de inhabilidad señalada en la larga relación que tiene con la demandante doña Paulina Muñoz, que se remonta al año 1998 y que se mantiene a la fecha según lo relatado por la misma testigo.

En cuanto al testigo don Ronald Stanley Juica Gale, funda las tachas deducidas en el hecho que el testigo ha reconocido haber recibido una remuneración o estipendio por una labor realizada en favor de una de las partes del juicio, que consistió básicamente en un informe que apoya la pretensión de la parte demandante y adicionalmente pretende criticar y desvirtuar el informe de la Dirección General de Aeronáutica, lo que demuestra la falta de imparcialidad del testigo tanto por la remuneración que recibió por esa labor, lo además demuestra la relación íntima que posee con la parte demandante.

En lo pertinente por el testigo don Jorge Luis Ramírez Jiménez, funda su tacha en la circunstancia que el testigo señala que conoce a Benedicto Garay, demandante de autos, por más de 20 años, por ser vecinos, por visitarlo esporádicamente en su casa y por encontrarse alguna en algunas ocasiones en la iglesia.

En cuanto al testigo don Richard Yammes Herrera González, basa la causal de inhabilidad en los dichos del testigo al declarar que reconoce una amistad de varios años y cuya entidad queda comprobada al reconocer que las visita en su domicilio y adicionalmente en las festividades relevantes como cumpleaños y fiestas.

Por la testigo doña América Venegas Fuentes, basa su causal de inhabilidad atendido el compromiso afectivo que presenta la testigo, lo que se demuestra por el prolongado período de tiempo que mantenido con la parte que lo presenta, una relación de amistad con periódicas visitas y manifestaciones de cariño que demuestra la existencia de la íntima amistad que exige la norma.

Y por el testigo don Giorgio Agostini Visentini, basado en que el testigo ha declarado haber recibido honorarios por realización de informes a solicitud de los abogados patrocinantes de un grupo de familias partes del juicio, informes que son presentados en apoyo o prueba que las mismas tienen en el juicio. Asimismo, ha declarado que dichos honorarios fueron pactados en cuotas, encontrándose a la fecha de su testimonio pendiente una de ellas.

Por último por la testigo doña Marcela Patricia Tolosa Morales, basa las tachas deducidas en el hecho que la testigo reconoció su calidad de demandante en una causa judicial seguida contra del Fisco, por estos mismos lamentables hechos y por la causal del N°7, señala que resulta evidente que la calidad de demandante en un juicio por los mismos hechos, se traduce en que la testigo tiene naturalmente un interés directo en los resultados, dado que lo que resuelva en el presente litigio significará el establecimiento de la verdad procesal relativa al mismo hecho que ella reputa como lesivo y por ende fundamento de su propia pretensión indemnizatoria y por otra parte la misma calidad de demandante en juicio pendiente encuadra en la hipótesis de enemistad que establece y sanciona el precepto legal aludido.

SEGUNDO: Que, por su parte la demandante **evacuando el traslado conferido**, por la tacha deducida en contra del testigo don Miguel Barrera Escalona, solicita el rechazo de la tacha formulada, toda vez que de los dichos del testigo no se desprende una relación íntima, amistad de éste con alguno de los demandantes, presupuesto material exigido por el legislador que en la especie no se configura. Añade de dada la naturaleza de los perjuicios reclamados, es evidente que los testigos han de ser personas que conozcan de alguna forma a los demandantes, pues si solo pudieran comparecer personas completamente ajenas a la familia demandante, ello se traduciría en la imposibilidad de contar con dicho medio de prueba, dejando en la más completa indefensión a sus representados, por tanto, pide que se rechace la tacha opuesta.

En cuanto al traslado del segundo testigo don Jorge Rocha Cárdenas, se opone a tacha por cuanto de los dichos del testigo no se desprende que exista una

relación íntima de amistad o enemistad con la parte que lo presenta, todo lo contrario, ya que el testigo manifiesta expresamente que hace más de un año y medio que no tenía contacto con dicha parte, por lo cual no podría configurarse el supuesto de la tacha invocada.

Al evacuar el traslado conferido por la tacha opuesta en contra de la testigo doña Karina Cantillana Flores, pide su rechazo, por cuanto nuestro código establece en dicha causa dos hipótesis, a saber, cuarto grado de consanguinidad y segundo de afinidad, ninguna de las cuales se configura en el presente caso.

Por el testigo don Eduardo Vargas Olivares, la parte demandante al evacuar el traslado conferido pide su rechazo, por cuanto para que se configure la tacha deducida es necesario que el testigo tenga íntima amistad con la persona que lo presenta, como que esta amistad sea manifestada por hechos graves, motivo por el cual no puede señalarse que por el solo hecho de existir un vínculo cercano, se puede inhabilitar al testigo.

Al proceder a evacuar traslado conferido por la tacha deducida en contra del testigo don Hernán Zamorano Valenzuela, pide su rechazo, con costas, ya que la sola circunstancia de la anotación prontuaria eventual, no es suficiente para constituir la inhabilitación del testigo, sino que se requiere la apreciación del tribunal subjetiva en orden a ser el testigo indigno de fe. Señala que en la especie se trataría no de un delito contra la administración de justicia, sino de un delito contra la propiedad, acaecido hace más de 10 años con ocasión del giro comercial de joyero, motivo por el cual tal anotación además se encuentra prescrita, pero en todo caso no logra mermar la dignidad del testigo ni obsta su capacidad de dar fe sobre los hechos materia de autos.

En relación a la testigo doña Gloria Valverde Carrasco, al evacuar el traslado conferido pide el total rechazo de la tacha deducida en su contra, toda vez que de lo expuesto por la testigo en ningún momento ha expuesto ni entredicho que tiene una íntima amistad con la demandante, el hecho de conocerse de una data anterior en tanto considerable, no significa en lo absoluto que haya un vínculo de amistad considerable según los requisitos que establece la causal de inhabilitación invocada en su contra.

En cuanto al testigo don Ronald Juica Gale, al evacuar el traslado conferido, solicita el total y absoluto rechazo, con costas, de la tacha aludida por la contraria, debido a que de sus propios dichos no se desprende en absoluto las causales invocadas del N°5 y N°7 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, toda vez que el testigo no es trabajador ni Labrador dependiente de la persona que solicita su testimonio, ni menos aún tiene una íntima amistad con la persona que lo presenta ni enemistad con la contraria, él está acá como un testigo que realizó un peritaje hace 6

años atrás, peritaje correspondiente según el análisis realizado a la investigación llevada por la Fiscalía de Aviación y posterior Fiscalía militar, peritaje que se acompañó en dicha investigación y que es el mismo que se acompañó a estos autos, y atendido el auto de prueba que fija vuestro tribunal, él es la persona idónea para declarar sobre ciertos puntos técnicos requeridos para esclarecer los hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos.

Al evacuar el traslado conferido por la tacha deducida en contra del testigo don Jorge Luis Ramírez Jiménez, solicita sea rechazada dado que el ser vecinos, visitarse esporádicamente y encontrarse en la misa, no significa que el testigo tenga una íntima amistad con quien lo presenta.

La parte demandante al evacuar el traslado conferido por la tacha deducida en contra del testigo don Richard Herrera González, señala que lo deja a criterio del tribunal.

Al evacuar el traslado conferido, la parte demandante solicita el rechazo de la tacha deducida en contra de la testigo doña América Venegas Fuentes, con costas, ya que la testigo en ningún momento ha expresado tener con la señora Lucinda Villalobos una íntima amistad, sólo ha expresado tener un conocimiento de ella de larga data, por ser vecinas, y le ha tocado estar con ella en las circunstancias que le afectó el accidente aéreo.

Por último, la parte demandante al evacuar el traslado conferido por la tacha deducida en contra del testigo don Giorgio Agostini Visentini, solicita su rechazo, primero señala que en relación a un supuesto interés por parte del testigo en el resultado del pleito, éste ha señalado expresamente que la sentencia que en dichos autos se dicte, no le afecta de manera alguna, señalando incluso no tener ningún interés en el pleito. En cuanto al hecho de haber recibido honorarios por la realización de informes psicológicos, ello en caso alguno puede restar imparcialidad al testigo, toda vez que le fue solicitado informe con estricto apego a las reglas éticas de su profesión, razón por lo cual, el hecho de recibir honorarios, en caso alguno resta imparcialidad a dicho informe, en el mismo sentido puede señalarse por ejemplo el caso de los peritos judiciales designados por los tribunales, quienes al igual que don Giorgio Agostini, emiten una opinión estrictamente profesional y reciben honorarios por ello. Finalmente señala que no existe antecedente alguno en la declaración del testigo, de la cual se pueda derivar una falta de imparcialidad en su declaración y mucho menos que su opinión se encuentre condicionada por el pago de honorarios.

En lo atinente a la tacha deducida contra la testigo doña Marcela Tolosa Morales, la parte demandante al evacuar el traslado conferido, solicita el rechazo de la tacha deducida por la contraria, en relación a la del N°6 del artículo 358 del Código de

Procedimiento Civil, el interés que se exige por el legislador es de tipo económico y en los resultados de este juicio y no en otro, pues la testigo no es parte en el proceso respecto del cual viene a declarar, por ende los resultados que se obtengan del mismo le son absolutamente indiferentes. En cuanto a la causal establecida en el N°7, del mismo cuerpo legal citado, tampoco se configura pues es imposible que la testigo tenga enemistad respecto de una persona jurídica como lo es el Fisco.

TERCERO: Que, resolviendo la tachada deducida en los pertinentes, de las expresiones vertidas por el testigo don **Miguel Barrera Escobar (demanda V)**, a fojas 898, no se desprende de manera alguna la íntima amistad que exige la figura establecida por el legislador, sino por el contrario da cuenta de un acercamiento atribuible natural y claramente a las trágicas circunstancias que provocaron el fallecimiento de uno de los miembros de la familia a la cual se le indica como “amistad íntimas” y en cuanto al interés de tranquilidad que señala para la mamá de la víctima corresponde a sentimientos naturales de solidaridad entre personas que se conocen y/o conocen a miembros de la familia, por lo que corresponde desestimar la tachada deducida.

Que de los antecedentes descritos en la declaración que sirve de fundamento a la tachada en análisis del testigo don **Jorge Andrés Ronda Cárdenas**, quien depone a fojas 3642, Tomo XI, demanda IX, se desprende inequívocamente que en el pasado mantuvo una relación con la demandante doña Beatriz Fierro Valderramas, en calidad de pareja, más asimismo se desprende que con más de un año de anterioridad a la fecha en que presta declaración, no tiene vínculo alguno con ella, y menester es señalar que la inhabilidad, esto es, en el caso íntima amistad, debe darse al momento en que el testigo presta declaración, circunstancia que no ocurre en el caso en análisis en que el testigo refiere “hace un año y medio que no tengo ningún tipo de contacto con ellos”, por lo que mal podría comprenderse dicha situación en la causal invocada. Atendido lo anterior y no configurándose los antecedentes de hecho requeridos para acoger la inhabilidad deducida, se desestima la misma.

Que, en relación a la inhabilidad deducida respecto al testigo doña testigo **Karina Cantilla Flores**, de los dichos de la misma de fojas 3656, demanda III, sólo es dable desprender que los demandantes tienen una relación de parentesco con el ex marido de la testigo, circunstancia de la cual no es posible de manera alguna desprender la existencia de una relación de amistad y menos de amistad íntima como exige el legislador, por lo que necesario resulta desestimar la inhabilidad deducida por el Fisco de Chile.

Que, por su parte en relación la tachada deducida respecto de don **Eduardo Antonio Vargas Olivares**, de los dichos del testigo, de fojas 3659, demanda III, sólo se desprende que a la fecha que presta declaración es pareja de una hermana del demandante manteniéndose una relación propia de ella en los términos que su

frecuencia esta dada por los encuentros ocasionales familiares, sin que de sus expresiones se pueda concluir que mantienen algún grado de amistad, más allá de la actual situación de pareja del testigo y menos deducir que de la misma pueda existir íntima amistad como requiere la inhabilidad planteada por el legislador en el artículo 358 N°7 del Código de procedimiento Civil, por lo que se desestimaré su concurrencia.

Que, asimismo, de los antecedentes expuestos en la audiencia por el testigo don **Hernán Zamorano Valenzuela**, de fojas 3680, Tomo XI, demanda X, se desprende que efectivamente el testigo fue condenado por delito de receptación, delito que en cuanto bien jurídico protegido dice relación contra la propiedad privada y que asimismo el testigo habría cumplido íntegramente la sanción impuesta, concedida con el beneficio de remisión condicional de la misma, circunstancias por las cuales a juicio de esta sentenciadora no se configura el concepto “indignos de fe” que señala el numeral 8 del artículo 357, por lo que en concepto de este tribunal la sola comisión de dicho ilícito y el cumplimiento de la pena no constituyen circunstancias que por sí configuren la causal de inhabilidad invocada, más aun teniendo presente el largo tiempo transcurrido desde la comisión del delito.

Que, de las expresiones vertidas en la audiencia pertinente por la testigo doña **Gloria Ester Velarde Carrasco**, de fojas 3724, Tomo XI, demanda I, letra C, sólo es dable desprender que en relación a la demandante Paulina Muñoz Bastías, existe un conocimiento de 10 años a partir del hecho de haber sido compañeras de la escuela de teatro y que en años posteriores sólo en la actualidad el contacto se ha reanudado a raíz del apoyo pedagógico de la demandante ya indicada a un hijo de la testigo, circunstancia que claramente no configura relación de amistad alguna, ni menos con la característica de intimidad que requiere el legislador para configurar la inhabilidad deducida por la demandada.

Que, de los claros y precisos dichos del testigo don **Ronald Stanly Juica Gale**, de fojas 3979, Tomo XI, no es posible de manera alguna las causales invocadas de los numerales 5 y 7 del artículo 358, toda vez que la confección ocasional y en la mayoría de las veces únicas que realiza un perito para una parte no configura de manera alguna una relación de dependencia, sino que da cuenta de la realización de un elemento probatorio establecido por el legislador y cuyo pago de honorarios se encuentra regulado por este en el Código de Procedimiento Civil y que ciertamente en cuanto a su carga financiera va a depender y en esta forma se encuentra condicionado a lo que en definitiva resuelva el tribunal respecto a las costas de la causa. En relación al numeral 7 no se advierte de los dichos del testigo aspecto, elemento o circunstancia alguna que permita desprender la existencia de una relación de amistad con la parte que encargo el informe ya señalado.

Que, de la declaración prestada por el testigo don **Jorge Luis Ramírez Jiménez**, de fojas 3988, Tomo XI, demanda I, letra b, sólo se desprende el carácter de vecinos por más de 20 años con los demandantes y la víctima fallecida y los encuentros esporádicos y ocasionales en misa en una parroquia cercana, ambos elementos, esto es, vecindad y encuentro esporádicos que no constituyen elementos que configuren la amistad íntima requerida para establecer la causal de inhabilidad deducida por la demandada por lo que necesario resulta desestimarla.

Que, las declaraciones realizadas por el testigo don **Richard Yammes Herrera González**, de fojas 3991, Tomo XI, demanda I, letra C, sólo se desprende que este es amigo desde hace mucho tiempo del pololo de Nicole, y por ello conoce a Nicole y su familia desde hace algún tiempo visitándolos sólo para cumpleaños y fiestas, declaración de la cual se desprende la existencia de una amistad con ese grupo familiar pero en ningún caso en carácter de íntimo con la parte que lo presenta, característica que si requiere el legislador para constituir la inhabilidad, por lo que no dándose el supuesto de la causal invocada se desestimara en definitiva.

Que, los dichos de la testigo doña **América Marisa Venegas Fuentes**, de fojas 4186, Tomo XII, demanda I, letra c, sólo se desprende una relación de vecindad por 40 años y que a partir del accidente ha derivado en que la testigo le presta apoyo tratando de “darle buen ánimo” y de intentar sacarla de la depresión en la que, según la testigo, se encuentra, ayudándola asimismo en quehaceres del hogar por presentar dolores en su cuerpo, circunstancias y conductas que son propias de una vecindad de muchos años y del afán colaborativo de un vecino frente a circunstancias extraordinarias de ocurrencia que provocan en el ser humano naturales conductas de solidaridad sin que ellas impliquen íntima amistad en los términos previstos por el legislador, por lo que se desestimara la tacha deducida por la demanda.

Que, por su parte de los precisos dichos del testigo don **Giorgio Agostini Visentini**, de fojas 4226, Tomo XII, sin perjuicio de que el testigo ha señalado que se le cancelaron honorarios por los informes psicológicos emitidos restando por estos una cuota por cancelar, no se advierte el interés pecuniario indirecto a que alude la demanda, toda vez que los honorarios pactados para el informe no se pueden estimar directamente relacionados con el resultado de la causa, ni menos aún que la cancelación de la misma dependa de ésta, debiendo recordar al efecto que los honorarios sólo son la contraprestación de un informe profesional requerido por los abogados que representa a las partes en una etapa procesal anterior a la sentencia y que no condicionan el pago de los mismos como ha señalado el propio testigo, a los resultados de la sentencia, por lo que se desestima la inhabilidad deducida.

Que, en relación a la tacha deducida en contra de doña **Marcela Tolosa Morales**, atendido el mérito de estos antecedentes, se desprende con claridad que

efectivamente doña **Marcela Tolosa Morales es parte en esta causa**, específicamente en **calidad de demandante**, por lo que ciertamente tiene un interés directo en el pleito, dándose así el supuesto contemplado en el numeral 6 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, por lo que necesariamente deberá acogerse la tachada opuesta y con su mérito se omite pronunciamiento sobre la eventual existencia de tachada en los términos previstos en el numeral 7 del mismo artículo por inoficiosa.

II.- EN CUANTO AL FONDO:

DEMANDA FOJAS 11, TOMO I, ROL N°1571-2009, SUSTANCIADA ANTE EL VIGESIMO SEPTIMO JUZGADO CIVIL DE SANTIAGO:

CUARTO: Que, a fojas 11, Tomo I, comparece don Alfredo Morgado Travezán, quien deduce demanda de indemnización de perjuicios, en procedimiento civil de mayor cuantía, en representación de **José Ramón Pérez Ortiz, Marcelo José Pérez Garretón, Andrea Carolina Pérez Garretón** (todos familiares de la extinta Sandra Garretón Barahona); **Benedicto Garay Roco** por sí y en representación de sus hijos **Andrés Garay Borcosque, Pablo Ignacio Garay Borcosque**, según se acredita en mandato judicial que se acompaña en otrosí de esta presentación, (todos familiares de la extinta Celia Aida Borcosque Plaza), **Lucinda del Carmen Villalobos Castillo; Pabla Elizabeth Zúñiga Poblete** por sí y en representación de su hijo menor de edad **Esteban Nicolas Sepúlveda Zúñiga, Marcela Patricia Tolosa Morales, Marianela del Carmen Hernández Ruiz, Paulina Lissette Muñoz Bastías, Eliana María Campos Cortes, Cecilia del Carmen Espinoza Delgado, María Angélica Méndez Dotte, Jimena Gómez Maruri, Nicole Valezka Carvajal Acuña, Jacqueline Acuña Ramírez, Ana María Sánchez González, Ximena María Rosa Flores Collio Lucía Nora Valenzuela Vergara, Andrés Ignacio Domínguez Fritz**; y en contra Fisco de Chile, representado por don Carlos Mackkenney Urzua, abogado, Presidente del Consejo de Defensa del Estado o por María Teresa Muñoz Ortuzar, abogado Procurador Fiscal de Santiago del Consejo de Defensa de Santiago, con el objeto de que sea condenado al pago de las indemnizaciones correspondientes por los perjuicios causados a los demandantes como consecuencia de la trágica muerte de sus familiares y de las lesiones y daños psicológicos que se produjeron a ellos por el accidente aéreo de la aeronave Cessna 210M matrícula CC-KKU, de propiedad del Club Aéreo del Personal de Carabineros, a cargo de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile.

Expone que con fecha 27 de Febrero de 2008, aproximadamente a las 09:50 hrs, en los instantes que Sandra Garretón Barahona, Celia Aida Borcosque Plaza, Lucinda del Carmen Villalobos Castillo, Pabla Elizabeth Zúñiga Poblete, Esteban Nicola Sepúlveda Zúñiga, Marcela Patricia Tolosa Morales, Marianela del Carmen Hernández Ruiz, Paulina Lissette Muñoz Bastías, Eliana María Campos Cortes, Cecilia del Carmen

Espinoza Delgado, María Angélica Méndez Dotte, Jimena Gómez Maruri, Nicole Valezka Carvajal Acuña, Jacqueline Acuña Ramirez, Ana María Sánchez González, Ximena María Rosa Flores Collio, Lucía Nora Valenzuela Vergara, Andrés Ignacio Domínguez Fritz, se encontraban en la cancha Municipal de la comuna de Peñalolén realizando una actividad denominada gimnasia entretenida, estando ellos entre aproximadamente 25 personas con las cuales compartían cada mañana dicha actividad y en la absoluta normalidad como era de costumbre. Agrega que como era usual despegó una Aeronave del Aeródromo Tobalaba (Jorge Sánchez), en dirección a la zona Sur Delta 11 del mismo Aeródromo, inmediatamente posterior al despegue, la aeronave comenzó a perder velocidad en forma progresiva, realizando un viraje por su izquierda y posteriormente a los 30 segundos de realizada esa maniobra se precipitó a tierra, cayendo sobre el complejo deportivo de Ilustre Municipalidad de Peñalolén, lugar donde se encontraban sus representados. Producto del accidente murieron los seis ocupantes de la avioneta, al igual que 7 de las personas que se encontraban en el lugar donde la aeronave se precipitó, sin perjuicio del otro grupo de personas que quedó con lesiones de diversa gravedad e intensidad.

Añade que se inició una investigación seguida ante la Fiscalía de Aviación de Santiago, en los autos Rol N°17-2008, con el fin de esclarecer los hechos ocurridos. Las versiones de los testigos presenciales sobrevivientes son totalmente concordantes, la avioneta Cessna patente CC-KKU presentó un problema, dado que a poco andar de su despegue perdió mucha altura y potencia, viniéndose a pique en contra de sus representados que se encontraban en tierra. La aeronave Cessna era piloteada por el Sr. Sebastián Rodríguez, piloto, Teniente de Carabineros de Chile, el cual se encontraba en un vuelo de instrucción interna, ya que la Directiva de Funcionamiento de la Sección de Docencia de la Prefectura Aeropolicial es complementaria y posterior a la formación básica de piloto privado, contemplándose que una vez terminada la formación básica, y habiendo obtenido él su licencia de piloto, se aplicaría un programa complementario interno para poder trasladar pasajeros orientado a mejorar la seguridad operacional de la Prefectura Aeropolicial, programa que tenía por objeto una mayor capacitación para el Teniente Rodríguez, pues recién el 13 de febrero del año 2008 había obtenido su licencia de Piloto Privado N°13.015.

Producto de la investigación se extiende la Resolución Exenta N°02387, elaborada por la Dirección General de Aeronáutica Civil, de fecha 10 de octubre de 2008, en su parte resolutive N°2 dice: “Que la causa más probable sería la falla de recursos disponibles (velocidad y altura), para que la tripulación pudiese enfrentar una condición crítica de vuelo, ante una eventual falla de un magneto durante la fase inicial de ascenso, con la consiguiente pérdida de tracción. Se indica que la tripulación mantuvo la actitud de ascenso a fin de mantener la separación con el terreno disminuyendo la velocidad del avión e iniciando un viraje por la izquierda,

aparentemente para volver a la pista, continuando la disminución de velocidad hasta perder la sustentación y como consecuencia el control de la aeronave. Se consignó que el viraje podría explicarse si se considera lo recomendado en el manual de vuelo para ese tipo de falla. Asimismo en la parte resolutive N°3 de la citada resolución exenta se concluyó que frente a una emergencia inmediatamente después del despegue, ocasionada por una falla parcial de potencia o tracción, la tripulación no debería iniciar un viraje hasta no tener parámetros de vuelo adecuados para poder realizar una maniobra segura.

Se hace referencia que a las condiciones ya señaladas, hay que agregar los siguientes factores de riesgo: a) La falta de preparación del piloto, quien sólo llevaba 56 horas de vuelo, habiendo recibido su licencia de piloto 14 días antes de ocurrido los hechos, b) La falta de experiencia llevó al piloto, Teniente Rodríguez, a realizar una maniobra del todo no aconsejable, quien, frente a la falla de falta de potencia o tracción inmediatamente al despegue, la tripulación no debe iniciar un viraje hasta no tener parámetros de vuelo adecuados para poder realizar una maniobra sin riesgos, c) La falta de enlaces o medios radiales con la torre de control, quienes hubiesen podido prestar ayuda a la tripulación frente a la situación de crisis y d) La falta de una adecuada e integra mantención de la aeronave Cessna 210M matricula CC-KKU.

Por último se señala que como consecuencia de las malas decisiones tomadas por la tripulación del Cessna, esto es, su piloto el Teniente de Carabineros de Chile señor Sebastián Rodríguez Torres y su instructor el Capitán de Carabineros de Chile señor Luciano Castro Adasme, sumado a la falta de experiencia del piloto, añadida la problemática de mantenimiento y consecuentemente fallas de la aeronave, ésta se precipita a tierra falleciendo sus seis ocupantes, 7 personas que estaban en tierra, 2 de las cuales son madre y cónyuge de sus representados, sin contar las personas que quedaron con lesiones de diversa gravedad y otras que quedaron con un shock nervioso y con un daño psicológico de consideración producto de ver a sus compañeras de gimnasia ardiendo en llamas luego de la explosión del avión al estrellarse en la multicancha, hechos que se dan en un contexto claro e indiscutible de la actividad desplegada por agentes de la administración del Estado en el ejercicio de sus funciones, provocando un daño que sus representados no se encontraban obligados a soportar.

A raíz de estos terribles hechos, continúa, se ha provocado un enorme sufrimiento y dolor a los demandantes, familiares de las personas fallecidas y de las lesionadas tanto física como psicológicamente, quienes como consecuencia de la pérdida de su madre, cónyuge y amiga, como también de las lesiones físicas que en tan trágicas circunstancias adquirieron, padecido además de apremios psicológicos, depresión, angustia y el innegable dolor que significa perder a un ser querido, daño moral y directo se avalúa y deben ser indemnizado por parte del Fisco de Chile, de la siguiente manera:

- 1) **Por concepto de daño moral** causado al cónyuge de la fallecida Sonia Garreton Barahona, se demanda la suma de \$500.000.000.- (quinientos millones de pesos); y para sus hijos Marcelo Pérez Garreton y Andrea carolina Pérez Garreton se solicita la suma de \$500.000.000.- (quinientos millones de pesos) para cada uno, respectivamente. **Por concepto de daño material** se solicita la suma de \$3.000.000.- (tres millones de pesos). Todas las sumas indicadas más reajustes, interés y costas.
- 2) **Por concepto de daño moral** causados a familiares de la fallecida Celia Aida Borcosque Barahona, la suma de \$500.000.000.- (quinientos millones de pesos) para el cónyuge Benedicto Gary Roco y para sus hijos Andrés Miguel Garay Borcosque y Pablo Ignacio Garay Borcosque, la suma de \$500.000.000.- (quinientos millones de pesos), para cada uno, respectivamente.
- 3) **Por concepto de daño moral** causado en la persona de Lucinda del Carmen Villalobos Castillo (lesionada), solicita sea condenado el Fisco de Chile a pagar la suma de \$1.000.000.000.- (mil millones de pesos) y **por daño material** la suma de \$1.000.000.- (un millón de pesos), todo más reajustes, interés y costas.
- 4) **Por concepto de daño moral** causado a Pabla Elizabeth Zúñiga Poblete (lesionada), se avalúa en la suma de 1.000.000.000.- (mil millones de pesos) y por **concepto de daño material** la suma de \$1.000.000.- (un millón de pesos), todo más reajustes, intereses y costas.
- 5) **Por concepto de daño moral** causado a Esteban Nicolás Sepúlveda Zúñiga (hijo lesionada Pabla Zúñiga Poblete), se demanda la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos), más reajustes, interés y costas.
- 6) **Por concepto de daño moral** causado a Marcela Tolosa Morales (lesionada), la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos), o la suma mayor o menor que S.S. considere pertinente de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas.
- 7) **Por concepto de daño moral**, causado a Marianela Del Carmen Hernández Ruiz (lesionada), demanda la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos), o la suma que S.S. estime de justicia declarar, de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas.
- 8) **Por concepto de daño moral**, causado a Paulina Lissete Muñoz Bastías (lesionada), solicita la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos), o la suma que S.S. estime de justicia declarar, de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas.

- 9) **Por concepto de daño moral**, causado a Eliana María Campos Cortes (lesionada), se requiere la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos), o la suma que S.S. estime de justicia declarar, de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas.
- 10) **Por concepto de daño moral**, causado a Cecilia del Carmen Espinoza Delgado (lesionada), solicita la suma de \$1.000.000.000.- (mil millones de pesos), y **por concepto de daño material** la suma de \$1.000.000.- (un millón de pesos), o la suma que S.S. estime de justicia declarar, de acuerdo al mérito de autos, todo más los reajustes, intereses y costas.
- 11) **Por concepto de daño moral**, causado a María Angélica Méndez Dotte (lesionada), solicitan la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos), o la suma que S.S. estime de justicia declarar, de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas.
- 12) **Por concepto de daño moral**, causado a Jimena Gómez Maruri (lesionada), solicita la suma de \$1.000.000.000.- (mil millones de pesos); y **por concepto de daño material** avalúo el perjuicio en la suma de \$2.640.000.- (dos millones seiscientos cuarenta mil pesos), o la suma que S.S. estime de justicia declarar, de acuerdo al mérito de autos, todo más los reajustes, intereses y costas.
- 13) **Por concepto de daño moral**, causado a Nicole Valezka Carvajal Acuña (lesionada), se demanda la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos), o la suma que S.S. estime de justicia declarar, de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas.
- 14) **Por concepto de daño moral**, causado a Jacqueline Acuña Ramírez (lesionada), se pide sea condenado el Fisco de Chile a pagar la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos), o la suma que S.S. estime de justicia declarar, de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas.
- 15) **Por concepto de daño moral**, causado a Ana María Sánchez González (lesionada), demandan al Fisco de Chile por la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos), o la suma que S.S. estime de justicia declarar, de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas.
- 16) **Por concepto de daño moral**, causado a Ximena María Rosa Flores Collio (lesionada), se demanda la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos), o la suma que S.S. estime de justicia declarar, de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas.

17) **Por concepto de daño moral**, causado a Lucía Nora Valenzuela Vergara (lesionada), se solicita la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos), o la suma que S.S. estime de justicia declarar, de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas.

18) **Por concepto de daño moral**, causado a Andrés Ignacio Domínguez Fritz (lesionado), se demanda la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos), o la suma que S.S. estime de justicia declarar, de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas.

QUINTO: Que, a fojas 52, Tomo I, la parte demandada **contesta** la demanda solicitando que ésta sea desechada en todas sus partes, con costas, aduciendo que los hechos descritos no ocurrieron como la parte demandada asevera: 1) al Piloto señor Sebastián Eduardo Rodríguez Torres se le imputa una “*falta de preparación*”, lo que no es efectivo, pues el señor Rodríguez Torres era un Piloto acreditado con licencia N°13.065 totalmente vigente, y con la habilitación necesaria para llevar a cabo el frustrado vuelo en cuestión, b) Señala que la falta de experiencia del piloto lo llevó a realizar una maniobra del “*todo no aconsejable*”, afirmación que tampoco corresponde a la realidad, dado que el manual de vuelo de la aeronave recomienda frente a la falla de magnetos, dirigirse al aeropuerto más cercano para reparaciones, por lo que el piloto siguió las instrucciones de dicho manual, elaborado por el propio fabricante de la aeronave; c) Que hubo falta de enlace con la torre de control, puesto que de haberse producido, se hubiese podido ayudar a la tripulación frente a esta situación de crisis, que tampoco es efectiva, por cuanto desde el inicio del vuelo hasta el momento del accidente no hubo notificación de problemas a bordo por parte de la tripulación de la aeronave, existiendo los medios técnicos para haberlo hecho considerando que el vuelo de la aeronave accidentada comprendió 1 minuto y 36 segundos; y d) Que además, se habría producido por una “*Falta de una adecuada e íntegra mantención de la aeronave (...)*” la que “*queda de manifiesto según se desprende del Informe Final de Investigación de Accidente de Aviación N°1479ES, emitido por Dirección General de Aeronáutica Civil, este habría sufrido un problema en sus magnetos, elementos que componen el motor de la aeronave*”, que tampoco es efectivo, pues el incidente a que hace referencia el redactor de la demanda no se produjo por una falla en la aeronave a causa de una falta o inadecuada mantención, pues según Informe final de la DGAC, revisados los documentos que comprenden la totalidad de los registros de los últimos dos años del Cessna CC-KKU, en éstos se evidenció que los trabajos de mantención se desarrollaron sobre la base del programa recomendado por el fabricante de la aeronave y lo establecido en su “Manual de Procedimientos de Mantenimiento”.

En relación al accidente y sus circunstancias, la parte demandada señala que según consta en el informe final de investigación de la DGAC, en la fecha señalada

y pasadas las 09,46 hrs., los pilotos señores Sebastián Rodríguez y Luciano Castro iniciaban un vuelo junto a 4 pasajeros. El propósito del vuelo era despegar desde el aeródromo Eulogio Sánchez para dirigirse a la zona denominada Delta-11, ubicada a 11 millas náuticas al Sur de dicho aeródromo con el fin de completar un entrenamiento complementario interno, en adelante (ECI), para traslado de pasajeros. Sin embargo, luego de 1,36 minutos del inicio del despegue el avión se precipitó a tierra, siendo importante precisar que el avión siniestrado no se encontraba realizando maniobras al momento del accidente, así como también que el vuelo abruptamente interrumpido era el CUARTO y último del denominado entrenamiento complementario que, hasta ese momento, se había desarrollado sin incidente alguno. Destaca, además, que el ECI no forma parte del proceso de formación básica para la obtención de la licencia de piloto, lo que ocurre es que Carabineros de Chile contempla, como norma interna, un adiestramiento destinado a MEJORAR la seguridad operacional del personal a cargo de las aeronaves. Respecto al mantenimiento del avión, éste estaba totalmente al día y se llevaba a cabo sobre la base del programa recomendado por el fabricante, ciñéndose estrictamente a lo establecido en el “Manual de Procedimientos de Mantenimiento” (MPM), documento técnico aceptado por la autoridad aeronáutica (DGAC).

En relación a las causas del accidente, la parte demandada expone que según lo dispuesto en los artículos 181 y 183 del Código Aeronáutico, la DGAC llevó a cabo la investigación N°1479ES que concluyó con la emisión de un informe final de fecha 26 de septiembre de 2008 en el cual, en síntesis, se arribó a las siguientes conclusiones: 1. La aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente, 2. El mantenimiento de la aeronave se efectuaba conforme a la normativa vigente; 3.- Las condiciones ambientales y del aeródromo permitían la operación normal de la aeronave sin restricciones; 4. Durante la ejecución del vuelo, la tripulación en ningún momento reportó observaciones, fallas, emergencia o problemas a bordo, 5.- Durante la fase inicial de ascenso, la aeronave sufrió una pérdida gradual de velocidad, alcanzando una altura inferior a la proyectada según tabla de Performance del avión; 6.- Del análisis de los antecedentes que constan en la investigación se desprende que no existen indicativos de que la reducción de la velocidad hubiese sido inducida por la tripulación para la práctica de una emergencia simulada; 7.- En el manual de vuelo de la aeronave se contemplan 4 posibles fallas que permitirían explicar la pérdida gradual de velocidad, pudiendo descartarse 3 de ellas, y se determinó que lo más probable es que se produjo la falla de uno de sus magnetos durante la fase inicial de ascenso; 8.- De acuerdo al análisis de los antecedentes se pudo determinar que la tripulación efectuó un viraje por la izquierda, con el aparente propósito de volver a la pista de salida, pero los esfuerzos por evadir los obstáculos y mantener separación con el terreno provocaron que el avión alcanzara el rango crítico de la región de comando reverso y posteriormente la pérdida de sustentación, desplomándose sobre un complejo deportivo impactando el terreno sin

control. El perito investigador, añade, descartó como causa probable del accidente un actuar doloso o culpable por parte de los miembros de la tripulación y, en lugar de ello, analizando la maniobra de viraje, el experto concluye que puede explicarse teniendo en consideración lo recomendado por quien mejor conocía la aeronave y su funcionamiento, es decir, el propio fabricante.

En relación a las alegaciones y defensas, la parte demandada opone las siguientes: **1.- Caso fortuito o fuerza mayor**, cuyos dos elementos o requisitos base según la doctrina son la imprevisibilidad y la irresistibilidad o inevitabilidad, agregando algunos autores la inimputabilidad. Respecto del hecho imprevisto, entendiendo por tal *todo suceso extraordinario que supere esas precauciones debidas a una cierta diligencia o cuidado*, ésta última se encuentra acreditada, toda vez que el mantenimiento de la aeronave se encontraba en regla y es por ello que el propio informe final de la investigación expresa en sus conclusiones que “(...) *lo más probable es que se produjo una falla IMPREVISTA de uno de los magnetos durante la fase inicial de ascenso*”, desperfecto que no fue ni podía ser detectado en las revisiones regulares de la máquina. Respecto del hecho irresistible o inevitable, entendiendo por tal como la “*relación efectiva entre los efectos del acaso y la posibilidad cierta de ser ellos neutralizados por una administración que actúa dentro de los límites de su obligación de diligencia*”, quedó demostrado a la luz de la investigación de la DGAC que el viraje que precedió a la caída del Cessna, y que los demandantes califican de inadecuado, fue una maniobra que la tripulación se vio obligada a efectuar, con el objeto de retornar a la pista de aterrizaje, tal como lo recomienda en manual del fabricante, y que fue la única alternativa que les quedaba frente a la repentina pérdida de potencia ocasionada por la falla del magneto. Respecto de la Inimputabilidad o exterioridad del hecho, expresa que tanto para la parte demandada como para la demandante es claro que, ni la tripulación del Cessna CC-KKU, ni la Prefectura Aeropolicial, en su calidad de explotador de la nave, tuvieron la más mínima injerencia o participación en la repentina falla del magneto, por ello en la demanda no consta referencia alguna a este respecto. **2.- La responsabilidad del Estado no es de carácter objetiva**, señalando que los principios básicos de la responsabilidad estatal se encuentran contenidos en los artículos 6 y 7 de la Carta Fundamental, normas que entregan su regulación y aplicación al legislador, responsabilidad que surge sólo cuando los órganos no someten su acción a la Constitución y a las leyes, o actúan fuera de su competencia, atribuyéndose autoridad o derechos que no le han sido conferidos por el ordenamiento jurídico o contraviniendo las leyes; agrega que el actor invoca, equivocadamente, el artículo 38 inciso segundo del texto constitucional de 1980, dándole un sentido y alcance que no tiene, quedando claro que la norma, en su redacción final, contiene sólo una regla de jurisdicción y competencia, pues, por una parte, define el ámbito específico u objeto propio de estos asuntos, y, por la otra, establece que tales reclamaciones quedan comprendidas en esa

jurisdicción, correspondiendo a la ley determinar el tribunal competente para conocer de ellas. Agrega que el sistema de responsabilidad extracontractual del Estado en Chile se encuentra establecido de manera general en el artículo 42 de la Ley de Bases Generales de la Administración del Estado que incorpora los conceptos de falta de servicio y falta de personal. **3.- Régimen jurídico especial del Código Aeronáutico**, pues si se considerase que en la especie tendría aplicación el estatuto especial que regula la aeronavegación, en cuyo marco se contempla un sistema de responsabilidad objetiva sobre la base de los preceptos contenidos en el Código Aeronáutico, específicamente en los capítulos II y V del título IX, la demanda igualmente resultaría improcedente en los términos que ha sido formulada, y ello porque dicho cuerpo legal prevé un sistema especial, que contempla un baremo indemnizatorio progresivo, en relación al peso máximo de despegue de la aeronave causante de los perjuicios, asignándose, por lo mismo, un tope máximo de indemnización por siniestro y que debe distribuirse entre todos los afectados. El avión Cessna CC-KKU, agrega, tenía un peso máximo de despegue de 3.800 libras, que equivalen a 1.721,4 kilogramos, de manera tal que por mandato legal, el monto total de indemnización a distribuir entre todas aquellas personas que hubieren resultado dañadas no podría superar las 8.607 unidades de fomento, con lo que es posible concluir categóricamente que la acción interpuesta, del modo en que ha sido planteada, es inadmisibile, dado que se reclama el pago de \$7.608.640.000.- o sea, 357.3132,3 unidades de fomento, cifra que excede con creces el máximo legal fijado para estos casos. **4.- Ausencia de culpa o dolo**, ya que la única posibilidad de rebasar los límites indemnizatorios del artículo 158 del Código Aeronáutico tiene lugar cuando el afectado probare la concurrencia del dolo o culpa del transportador, del explotador o de sus dependientes en el ejercicio de sus funciones, hipótesis que en la especie evidentemente no ocurre, dado que los pilotos a cargo de la aeronave actuaron del modo que correspondía atendidas las circunstancias, y tan claro es lo anterior que en la demanda no se imputa derechamente un actuar culposo o doloso por parte de ellos, pues si los actores lo hubieren pretendido, se habrían visto en la obligación de explicar cuál sería la conducta objetiva esperable para un caso de falla de magneto en fase de ascenso; la demanda no contiene una imputación de actuar culpable o, en el mejor de los casos, sencillamente ha esbozado de modo muy incompleto una imputación que no satisface las exigencias para convertirse en un elemento de responsabilidad. **5.- El daño moral debe ser legalmente acreditado**, advirtiendo que no corresponde asumir la presencia de un dolor o aflicción constitutivo de daño moral o su magnitud por el solo hecho de existir un vínculo de parentesco entre la víctima del hecho y los demandantes, pues la circunstancia que esta especie de daño no pueda ser determinado cuantitativamente de manera exacta, no implica que por ello deba presumirse su acaecimiento, por cuanto aquello implicaría la infracción del principio básico de la responsabilidad aquiliana: Sin daño no existe responsabilidad. **6.- En cuanto al reajuste e interés demandado**, señala que respecto del primero, es una obligación accesoria o auxiliar en relación al

pago del capital, que en este caso sería la indemnización por daño moral, por lo que dicho reajuste no puede tener una existencia anterior al nacimiento de la obligación principal a la cual accede, cuya fuente sería la sentencia ejecutoriada, debiendo establecerse la reajustabilidad a partir de la fecha en que el fallo quede firme. Respecto a los intereses, señala que toda indemnización de perjuicios tiene por finalidad la reparación del daño causado en términos de colocar a la víctima en la situación anterior al acaecimiento del hecho lesivo o bien, atenuar las consecuencias que sean irreversibles, por lo que no puede constituir una fuente de lucro o ganancia para el demandante, surgiendo de modo natural la razón por la cual el pago de intereses retributivos repugna la esencia y finalidad de la indemnización de perjuicios al constituir una ganancia adicional carente de causa o motivo.

SEXTO: Que, a fojas 75, Tomo I, la parte demandante evacúa el trámite de **réplica** de la contestación de la parte demandada, Fisco de Chile, señalando que reafirma en todas sus partes, los argumentos de hecho y de derecho expresados en la demanda.

Añade que la parte demandante controvierte los hechos expuestos por la demandada haciendo aseveraciones que no son verdaderas, primero la parte demandada expuso que el piloto Teniente de carabineros Sr. Sebastián Eduardo Rodríguez Torres, era un piloto acreditado y con habilitación suficiente para llevar a cabo el frustrado vuelo; cosa que esta parte acreditará que el piloto no era más que un alumno en práctica, que recién 14 días antes del accidente, vale decir, el 13 de febrero de 2008, había obtenido licencia de piloto, y que vuelo en cuestión se estaba realizando para cumplir con un instructivo interno para capacitar el mejor manejo para pasajeros y que sólo tenía en su haber 56 horas de vuelo. Segundo la parte demandada señala que no es efectiva que la falta de experiencia del piloto lo llevo a realizar una maniobra poco aconsejable, diciendo que el manual de vuelo de la aeronave recomendaba frente a la falla de magnetos, dirigirse al aeropuerto más cercano, respecto de lo cual la parte demandante dice que esto es absolutamente falso, toda vez que en la propia resolución exenta N°02387 emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil expone en su parte resolutive, que frente a falla de potencia o tracción inmediatamente al despegue, la tripulación no debe iniciar un viraje hasta no tener parámetros de vuelo adecuados para poder realizar una maniobra sin riesgos. Señala que a pesar que el fisco contradice la circunstancia que hubo falta de enlaces con la torres de control, estos mismos exponen que no hubo notificación alguna de problemas a bordo por parte de la tripulación, existiendo los medios para haberlos hechos. En otras palabras los mismos demandados aseveran, que la tripulación no se comunicó con la torres de control, y que quizás de haberlo hecho, la maniobra ejecutada por el piloto no hubiese terminado en tan trágico accidente. En relación a lo manifestado por la parte demandada que los trabajos de mantención se realizaban según lo recomendaba el fabricante de la aeronave y lo

establecido en su manual de procedimientos de mantenimiento, frente a lo cual esta defensa es de la opinión que no bastaba con hacer lo mínimo recomendado para su mantención, tratándose de aeronaves lo recomendado es tomar todas las medidas necesarias, para darse cuenta que el magneto se encontraba fallando a tal punto de dejar de funcionar. Sin perjuicio de lo cual resulta obvio concluir que los procedimientos de control adoptados fueron insuficientes, puesto que si hubieran sido rigurosos e idóneos no se habría producido falla a escasos segundos del despegue de la aeronave.

Señala que en cuanto al caso fortuito o fuerza mayor que indica la parte demandada, que todo esto fue imprevisto e irresistible, destacando que “En el manual de vuelo de la aeronave, se contemplan 4 posibles fallas, que permitirían explicar la pérdida gradual de velocidad. En atención a los peritajes, antecedentes, evidencias y al análisis de éstos, se pudo destacar 3 de ellas, y se determinó que lo más probable es que se produjo la falla **imprevista** de uno de sus magnetos durante la base inicial de ascenso”, lo cierto es que es claro que fallaron los magnetos y señala que destaca la palabra imprevista, pues les parece curioso haberla agregado, y en concepto de ellos, más parece una apreciación hecha por un abogado, que por un técnico.

La demandada afirma entonces, que hubo imposibilidad de revisar el mal estado del magneto, exponiendo en su letra P) de la resolución Exenta N°02387 lo siguiente: “Que la razón de la tripulación de iniciar un viraje por la izquierda, se estima fue para volver a la pista, ello en atención a las evidencias encontradas respecto a la configuración de la aeronave y a lo establecido en el manual de operaciones de la aeronave, la cual establece que se ejecuten varias maniobras para detectar el componente, que está fallando (magneto) y que dirija al aeródromo más cercano, frente a una falla de magneto en vuelo”. Frente a esto la parte demandante se pregunta si habrá sido un caso fortuito que los magnetos se encontraban en tal mal estado, a punto de no cumplir con su función fundamental que cumplen en el motor de una aeronave y habrá sido fortuito realizar maniobra de viraje, sabiendo que esto no era recomendado realizar hasta que la aeronave se encontrara más menos con los parámetros de vuelo adecuados para poder realizar dicha maniobra. Ante lo cual son de la opinión que no están frente a un caso fortuito o fuerza mayor, sino más bien a una falta de rigurosidad al mantenimiento de la aeronave y sus procedimientos para cumplir con las condiciones mínimas de seguridad, y a un actuar negligente por parte de la tripulación al tomar decisiones no adecuadas en circunstancias en relación al desperfecto que presentó la aeronave. Agrega que el caso fortuito o fuerza mayor, “es el imprevisto a que no es posible resistir”, según esto, se supone un acontecimiento totalmente imprevisto e irresistible. Seguidamente indica que “Es imprevisto cuando no hay ninguna razón especial para creer en su realización e irresistible, cuando no es posible evitar sus consecuencias”. El profesor Alessandri sostiene que “el hecho debe ser imprevisto e irresistible en si mismo, es decir que ni el agente ni ninguna otra persona colocada en las

mismas circunstancias de tiempo y de lugar habría podido preverlo y resistirlo”. Entonces, se requiere según Alessandri, una imposibilidad absoluta, citando a Pirson y de Villé, y también Mazeaud. “Una simple dificultad o una imposibilidad relativa, personal al agente, no bastan. Un hecho que se hubiere podido prever y evitar con mayor diligencia, o a costa de un mayor esfuerzo o sacrificio, no es caso fortuito; un hombre prudente lo habría previsto y evitado. Esto es suficiente para privarlo de ese carácter” (De la responsabilidad extra-contractual en el Derecho Civil Chileno, T.2, p.600, 2º Edición, Editorial Jurídica Conosur Ltda.). En relación a las citas antes expuestas la parte demandante, señala que es claro, que si se hubieran tomado las medidas necesarias, la falla de los magnetos se habría detectado, pues la falla existía, solo que nadie lo detectó, ni intentó verla.

En lo referente a lo expuesto por el Fisco que no hay responsabilidad objetiva, señala que su parte no ha señalado que la responsabilidad del estado sea objetiva, solo indicó que se trata de una responsabilidad distinta a la que regula el Código Civil. Dice que lo relevante, es que en el caso hubo un avión que se cayó, producto de lo cual fallecieron muchas personas, y otras tantas quedaron con lesiones de diversa consideración, y se descubrió que la falla la provocó los magnetos en mal estado. Esto, no pudo ser advertido antes por el demandado, ni por ninguno de sus órganos.

Consigna que en lo atinente a lo expuesto por el demandado, de manera tímida que pretende señalar que se aplicaría posiblemente para el caso, el Código Aeronáutico, sostiene esta parte que no es aplicable en este juicio, toda vez que la aeronave siniestrada, era una nave destinada a servicios de policía o Carabineros, a cargo de la Prefectura Aeropolical de Carabineros. De esta forma, se trata de una aeronave utilizada por el Estado de Chile, en los términos del artículo 30 del Código Aeronáutico. Así, conforme al artículo 3 del citado Código, a las aeronaves del Estado o Fisco, destinada a Carabineros de Chile, para el ejercicio de sus funciones propias, solo les serán aplicables los artículos 52, 53, 57 y 181. Expone que las normas sobre responsabilidad por daños a terceros en la superficie, se encuentran reguladas en los artículos 155 y siguientes, y la limitación de responsabilidad, se regula en el artículo 158, norma que no es, entonces, atinente a esta controversia, en que por lo demás se han ejercido acciones fundadas en normas de derecho público. Agrega que se debe tener en cuenta, que los organizadores de esta misión pública, que culminó en esta tragedia, era la Prefectura Aeropolial de Carabineros, creada el 17 de febrero de 1960, prefectura que depende directamente de la Subditransear, quien es superior jerárquico de todas las Secciones Aeropolicales Zonales que existen en el país y del Club Aéreo de Carabineros. También dependen de esta prefectura, la Subprefectura de Operaciones, la Subprefectura de Administración Técnica, cuenta con una Sección de Helicópteros, una Sección de Aviones, una Sección de Docencia, una Sección de Abastecimiento y una Sección de Personal y Mantenimiento. Los objetivos de esta Prefectura, son la

prestación de servicios policiales, tales como transporte de personal y elementos de auxilio, en caso de calamidades públicas y otras emergencias, traslado de personal enfermo o accidentado, movilización de jefes en visitas inspectivas, en comisiones especiales dentro o fuera del país y otras actividades que disponga la superioridad.

En lo atinente a la ausencia de culpa o dolo que señala la parte demandada, que insiste que la controversia debe centrarse en los artículos 158 y 172 del Código Aeronáutico, es decir, que su parte debe probar culpa o dolo de los pilotos, argumenta la parte demandante que la demanda se funda en el artículo 4 de la Ley 18.575, que establece, conforme a los hechos, la responsabilidad del estado, la citada norma señala lo siguiente: “El Estado será responsable por los daños que causen los órganos de la Administración en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de las responsabilidades que pudieren afectar al funcionario que los hubiere ocasionado”.

Señala en cuanto a acreditar el daño moral, que lo cierto es que numerosa jurisprudencia y doctrina civilista, indica y enseña, que cuando el que fallece es un pariente, tal daño extrapatrimonial, se presume. Sin perjuicio, su parte acreditará los evidentes daños que ha sufrido cada uno de los actores de la causa y por último en lo referente a cierta impugnación a la forma en que su parte ha solicitado el pago de estos ítems, sólo reitera, que conforme al mérito de autos, será el Juez el que debe fijar los intereses y reajustes.

SEPTIMO: Que, la parte demandada, Fisco de Chile, evacua el trámite de la dúplica, señalando que reitera lo expuesto en la contestación de la demanda, precisando que resulta una tarea compleja hacerse cargo de lo manifestado por el apoderado de la parte demandante en el escrito de réplica, toda vez que da la impresión que corresponde a una demanda distinta a que rola en autos, toda vez que ahora el actor ha pretendido sostener una teoría del caso distinta de aquella que formuló inicialmente, donde alegó que el accidente habría tenido como causa basal la conducta del piloto; sin embargo en el escrito de réplica, modifica tal planteamiento, señalando que la responsabilidad radicaría en las defectuosas revisiones técnicas que no habrían sido capaces de detectar la falla de magneto que ocasionó el accidente.

Asimismo en la réplica señala que el piloto “no era más que un alumno en práctica”, desconociendo injustificadamente que contaba con licencia N°13.065 totalmente vigente, lo que lo habilitaba para pilotear dicha nave. Igualmente omite dos circunstancias que fueron expuestas en la contestación, y respecto de lo cual la demandante no dice nada, en primer lugar, que el piloto al mando de la aeronave siniestrada era don Luciano Castro Adasme, instructor de vuelo, con 3.276,9 horas de vuelo a la fecha del accidente, lo que desvirtúa la falta de experiencia de los tripulantes imputada por el actor y en segundo lugar, que el objeto de la actividad era completar el

cuarto y último vuelo del entrenamiento complementario interno (ECI) para el traslado de pasajeros, es decir, no formaba parte de una instrucción para obtener licencia.

Sostiene que también la réplica abunda en argumentos tendientes a sostener que la responsabilidad del Fisco sería objetiva, para luego afirmar que no se adhiere a dicha teoría, sino que lo hacen los autores, pero que el Consejo está sólo en la tesis subjetiva, sin embargo al mismo tiempo cita a Pedro Pierry y alega que la responsabilidad del Fisco por la actuación de Carabineros debe ser analizada a la luz de los artículos 2314 y siguientes, que establece un sistema de responsabilidad subjetiva.

La parte demandada señala que jamás ha alegado que el accidente fue un “hecho de Dios”, simplemente se limitaron a invocar una causal de exoneración de responsabilidad concurrente en el caso y consagrada en el sistema jurídico, agregando que en el escrito de contestación se explicó pormenorizadamente el modo en que se cumplen los requisitos para estimar la configuración de la eximente y que la demandante ha decidido apartarse del debate jurídico sin formular contra-argumentos tendientes a revertir lo razonado por el Fisco, limitándose a apelar a elementos de convicción ajenos al derecho. Indica que el Fisco no ha invocado el caso fortuito, porque fuese más cómodo procesalmente, como se alega de contrario, sino sencillamente que en el caso objeto del juicio ha concurrido tal circunstancia, la que fue reconocida por la investigación efectuada por la DGAC.

Señala que, frente a la extrañeza de la palabra imprevista, que según la parte demandante indica que parece más la apreciación hecha por un abogado que un técnico, la verdad es que la calificación de falla imprevista es indudablemente una aseveración de carácter técnico referida al análisis del accidente aéreo y además, efectuada en uso de las atribuciones legales que a la DGAC le entregan los artículos 181 y 182 del Código Aeronáutico.

En la aseveración hecha por la parte demandante en cuanto a que el magneto se encontraba en mal estado y caso fortuito, ello es falso, ya que una cosa es que determinado artefacto o elemento falle en determinado momento y cosa distinta es que se encuentre en mal estado y a consecuencia de ello falle. Entonces, el argumento de los actores descansa sobre un error de lógica elemental, cual es creer que sólo los artefactos en mal estado son susceptibles de presentar fallas, o sea, a contrario sensu, una máquina en buen estado jamás podría dejar de funcionar u operara incorrectamente, lo que equivale a afirmar que el ser humano es capaz de crear máquinas perfectas e infalibles, lo que resulta absurdo. Por ello, llama la atención que la demandante afirme que la falla de magneto existía antes del accidente, sin apoyar su afirmación en ningún antecedente adicional.

En lo atinente a la imputación de una falta de diligencia en las revisiones y en el mantenimiento de la aeronave siniestrada, rechazando el hecho que la falla de magneto no se pudo detectar. Sin embargo, tal como se señala en el informe de la DGAC, la nave, en los vuelos anteriores no presentó incidencias, es más, pudo iniciar su desplazamiento y despegue al momento de los hechos, lo que tiene relevancia, según lo que se indicará más adelante. Señala que previo a despegar, todo tripulante debe proceder a una revisión de rutina de los sistemas de la aeronave, efectuando precisamente una prueba de los magnetos a través del conteo de las revoluciones por minuto del motor y solo supera esta prueba, se efectúa la carrera en la pista y el posterior despegue. Indica que el día de los hechos, el avión no presentó problemas en la revisión de rutina, de lo contrario el piloto habría regresado a los hangares y en el caso que hubiese presentado un problema en el desarrollo de la carrera y el despegue, la aeronave no hubiese podido despegar, o ésta se hubiera desarrollado con tal dificultad que los tripulantes lo habrían abortado y retornado para las reparaciones pertinentes. Ciertamente, entonces, el fallo del magneto se produjo sólo una vez producido el despegue, por lo que el piloto cumplió con lo establecido en el manual de la aeronave para el tipo de falla sufrido e intentó retornar a la pista. Reitera que la aeronave había sido recientemente inspeccionada sin acusar problema técnico alguno y más aún, llevaba 3 vuelos similares en días previos con la misma tripulación sin reportar incidentes y en las revisiones periódicas no se detectó mal funcionamiento de los magnetos, en este sentido, a diferencia de lo expuesto por los actores, sin fundamento alguno, los procesos de revisión a que están sujetas las aeronaves, no puede calificarse de “hacer lo mínimo recomendado para su mantención”, sino que por el contrario, es de tal intensidad que por ejemplo, si de acuerdo al manual una pieza debe ser sustituida, esta operación se lleva a cabo aun cuando funcione correctamente, precisamente para evitar riesgo de falla entre revisiones. Señala que tal reemplazo de piezas y el cumplimiento de las revisiones de las aeronaves es certificada por la DGAC, por lo que el actor no puede acusar liviandad. Asimismo dice que los actores nada dicen que si la falla del magneto hubiese ocurrido en otra etapa del vuelo, por ejemplo cuando el avión hubiese alcanzado altura suficiente para mantener sustentación, pese a la disminución de potencia de motor, no habría desencadenado el lamentable resultado que se conoce. Es decir, la concomitancia de una súbita e inesperada falla de magneto y la circunstancia de producirse ésta en el momento más complejo de la travesía, generó lo que el informe califica de “falta de recursos disponibles (velocidad y altura) para que la tripulación pudiese enfrentar una condición crítica de vuelo.

Consigna que el actor hace innumerables citas a la Resolución Exenta N°2387 de fecha 10 de octubre de 2008, dictada por el Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), por la cual se cierra la investigación con motivo del accidente de aviación ocurrido el 27 de febrero de 2008, la que se identifica con el

Nº1479ES, y a la cual la demandante le da una lectura que no se apega a su claro sentido, desconociendo el proceso investigativo que le sirvió de fundamento, en dicha resolución don se arribó a la conclusión que “la causa más probables del accidente serían la falta de recursos disponibles (velocidad y altura) para que la tripulación pudiese enfrentar una condición crítica de vuelo, ante una eventual falla de un magneto durante la fase inicial del ascenso, con la consiguiente pérdida de tracción. La tripulación mantuvo la actitud de ascenso a fin de mantener la separación con el terreno, disminuyendo la velocidad del avión e iniciando un viraje por la izquierda, aparentemente para volver a la pista, continuando la disminución de velocidad hasta perder la sustentación y como consecuencia el control de la aeronave. El viraje podría explicarse si se considera lo recomendado en el manual de vuelo para ese tipo de falla”. Del citado texto se desprende claramente que el accidente no tuvo como causa el deficiente mantenimiento de la aeronave, ni la supuesta inexperiencia del piloto, ni negligencia en la tripulación, se debió a la falla de un magneto que al producirse sobre la fase inicial de ascenso provocó la caída del avión, excluyendo toda participación de terceros, sea por acción u omisión.

Expresa que los demandantes intentan construir toda una teoría respecto de la responsabilidad de los pilotos y por ello, extensible al Fisco, citando el Nº3 de la parte resolutive de la citada Resolución Exenta Nº2387, que dice lo siguiente “Que frente a una emergencia inmediatamente después del despegue ocasionada por una falla parcial de potencia o tracción, la tripulación no debería iniciar un viraje hasta no tener parámetros de vuelo adecuados para poder realizar una maniobra segura”, son estas las expresiones que se vale el actor para atribuirle una especie de negligencia a la tripulación, aclarando que con la expresión “no debería”, la autoridad aeronáutica, está recomendando una determinada forma de actuar, pero en ningún caso impone una obligación a los pilotos de las aeronaves. Consigna que lo recién expuesto guarda relación con el propio informe final de investigación Nº1479ES que sirvió de base a dicha resolución, el que en apartado “recomendaciones”, en el número 5.1 señala lo citado entre comillas precedentemente. Entonces, de la lectura de la resolución y del informe final, ya individualizados, queda claramente establecido que se trata de recomendaciones y no de imputaciones de responsabilidad, las que en todo caso son aplicables hacia el futuro, por cuanto los tripulantes actuaron en el marco de las instrucciones que para dicha falla establece el manual del fabricante de la aeronave, circunstancia esta que se encuentra recogida en el Nº6 letra c) de la parte resolutive de la Resolución 2387.

En cuanto a las normas del Código Aeronáutico, en la réplica se dice que el Fisco ha señalado de manera tímida que posiblemente se aplicaría a este caso las normas de responsabilidad contenidas en el Código Aeronáutico. Asimismo se sostiene que las normas de responsabilidad del mencionado código no serían aplicables en virtud

de la exclusión que prevé su artículo 3°. Frente a esto la parte demandada señala que no puede desconocer la existencia de un estatuto jurídico especial que regula la aeronavegación, por ello dicho estatuto fue invocada para el evento en que Usía estimase aplicable. Señala que el obstáculo que la demandante observa a este respecto no es tal, porque el citado artículo 3° estipula “Este código se aplica a las aeronaves militares sólo en los casos en que, expresamente se refiera a ellas. A las aeronaves del Fisco destinadas a Carabineros de Chile para el ejercicio de sus funciones propias, sólo les serán aplicables los artículos 52, 53, 57 y 181”, entonces las aeronaves excluidas de la aplicación del citado artículo deben reunir los siguientes requisitos: a) que pertenezcan al Fisco y b) que estén destinadas a Carabineros. En la especie, tal como lo reconoce la actora, el siniestro Cessna CC-KKU, no le pertenecía al Fisco, sino que al Club Aéreo de Carabineros, que es una persona jurídica de derecho privado, obviamente distinta al Fisco. Lo anterior conforme consta a fojas 305 del libro N°6 del Registro de Matrícula y Propiedad de Aeronaves que lleva la DGAC, lo que es reconocido por los actores en su demanda y escrito de réplica y así, la exclusión en comento no regiría en el accidente sub-lite, por lo que de estimar aplicable el Código Aeronáutico, sería también pertinente emplear el artículo 158.

En relación a la doctrina citada por la parte demandante en su escrito de réplica, esta intenta que se resuelva en base a dicha doctrina esta controversia, llamada también del “daño desproporcionado”. En síntesis, se plantea que “nace una presunción desfavorable a la tesis de la Administración al comparar lo que es normal o usual desde el punto de vista del sentido común, de la experiencia y de los dictados de la ciencia, con el desproporcionado resultado producido, todo lo cual conduce a pensar que ese defecto lesivo sólo puede venir generado por una deficitaria práctica de la administración. Así, la parte demandante pretende que se establezca una suerte de presunción de responsabilidad en contra del Fisco, por tratarse de un hecho anormal. En apoyo de su tesis cita casos de la jurisprudencia anglosajona relacionados con objetos que han caído desde edificios. Sin embargo, yerra contraparte, toda vez que en nuestro derecho no existen otras presunciones de responsabilidad distintas a las que se establecen expresamente por la Ley.

La demandante aclara no haber sostenido que la responsabilidad del Fisco sea objetiva, y que lo que ha dicho es que “el régimen de responsabilidad del Estado, es distinto al del Código Civil o derecho privado”. Por otro lado, la demandante no explica en qué consistiría la diferencia del sistema de responsabilidad estatal con el régimen privado, si es que, como asegura, no la estima responsabilidad objetiva y a este respecto funda su demanda en el artículo 4° de la Ley 18.575, que establecería la responsabilidad del Estado. Asimismo afirma que toda la doctrina de los autores sostiene que la responsabilidad del Estado no sería subjetiva y que todos los autores indican que la responsabilidad del Estado es objetiva y no subjetiva, luego se retracta y expone “Pero,

insistimos, nosotros no invocamos a responsabilidad objetiva del Estado, solamente anotamos lo que dice la doctrina mayoritariamente” (no única como habría señalado anteriormente).

En base a lo anterior, señala la parte demandada, que lo que si resulta claro es que expone claramente “Lo que sí señalamos, es que aquí hay una conducta contraía reprochable”, ello resulta curioso, a la vez que contradictorio, más aun cuando cita a autores que sostienen que la responsabilidad estatal es objetiva, requiriendo sólo la mera causalidad material para que se genere ésta.

En cuanto a la culpa del demandado, la demandante señala “Aunque, insistimos, en este caso este tema es irrelevante, pues es evidente la culpa del demandado, la que hemos invocado para que sea condenado”. Lo anterior, significa que su parte no imputa responsabilidad objetiva al Estado. Si señalan que la responsabilidad es distinta a la del Código Civil. En definitiva, la demandante imputa culpa al Fisco, pero alega que no estaría obligada a probar dicho elemento subjetivo pues se presumiría por la desproporción del daño, pero que lo cierto es que cual fuere el estatuto legal aplicable al caso, la actora debe acreditar la culpa que alega.

Consigna que el caso puede resumirse del siguiente modo: **1.-** Si Usía, considera que las normas decisorio litis son las invocadas por la demandante, el Fisco se exime de responsabilidad por concurrencia del caso fortuito, que se encuentra plenamente acreditado con el mérito del informe de investigación de la DGAC y **2.-** Si Usía., estima que corresponde aplicar las normas de responsabilidad del Código Aeronáutico, el caso fortuito alegado y probado no tendría el efecto liberatorio mencionado anteriormente, toda vez que se trata de un sistema objetivo de responsabilidad. Sin embargo, en este escenario la demanda no podría prosperar como ha sido planteada, a menos que la demandante pruebe la culpa o dolo del transportador, del explotador o de sus dependientes en el ejercicio de sus funciones, conforme a lo previsto en el artículo 172 del mismo Código, pues aquella sería la única forma de fijar indemnizaciones por sobre el límite previsto en el artículo 158 del mismo cuerpo normativo inferior al monto reclamado.

Por último, indica que llama la atención que el demandante plantea la indemnización como una verdadera pena impuesta al Estado, al señalar en la página 1 de su escrito de réplica, que “Nunca será justo, ni conforme a derecho, que quede impune o sin sanción, a lo menos civil, la muerte de números transeúntes inocentes, por caerle un avión, conducido por funcionarios públicos y, utilizado en funciones del Estado en, un proceso de entrenamiento complementario interno (...)”. En otros términos, pareciera que el fundamento de la indemnización y del monto no está en el daño producido, sino en el castigo que debe infligirse al Estado por un hecho injusto, lo que es absolutamente improcedente y en cuanto a la presunción del daño moral, en la réplica se

dice que “numerosa jurisprudencia y doctrina civilista, indica y enseña, que cuando el que fallece es un pariente, tal daño extramatrimonial, se presume”. Sin embargo, no se cita ni un solo fallo y ningún texto doctrinario en abono a tal alegación. En definitiva, reitera lo expuesto en la contestación de la demanda en el sentido que el daño moral debe acreditarse tanto en relación con su existencia, como a su monto.

OCTAVO: Que, recibida que fuera la causa a prueba la parte **demandante**, acompañaron los siguientes **documentos**:

1.- Mandato Judicial, otorgado a Benedicto Segundo Garay Roco por Pablo Ignacio Garay Borcosque, con fecha 23 de enero de 2009, ante el Notario Público Pablo González Caamaño, Repertorio N° 620-2009, rolante a fojas 5, Tomo I;

2.- Mandato Judicial, otorgado a Benedicto Segundo Garay Roco por Andrés Miguel Garay Borcosque, con fecha 19 de marzo de 2008, ante el Notario Público Pablo González Caamaño, Repertorio N° 2.302-2008, rolante a fojas 6, Tomo I;

3.- Certificado de matrimonio de José Ramón Pérez Ortiz y Sandra Rosalba Garretón Barahona, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación, con fecha 26 de enero de 2009, rolante a fojas 7, Tomo I;

4.- Certificado de matrimonio de Benedicto Segundo Garay Roco y Celia Aída Borcosque Plaza, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación, con fecha 26 de enero de 2009, rolante a fojas 8, Tomo I;

5.- Certificado de nacimiento de Marcelo José Pérez Garretón, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 23 de enero de 2009, rolante a fojas 8 bis, Tomo I;

6.- Certificado de nacimiento de Andrea Carolina Pérez Garretón, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación, con fecha 23 de enero de 2009, rolante a fojas 9, Tomo I;

7.- Certificado de defunción de Sandra Rosalba Garretón Barahona, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 11 de abril de 2008, rolante a fojas 10, Tomo I;

8.- Informe psicológico elaborado por el centro de estudios y promoción del Buen Trato Pontificia Universidad Católica, Programa Intervención en Crisis Accidente de Peñalolén, firmado por la Subdirectora del centro doña Andrea Machuca San Martín, correspondiente a doña Lucía Valenzuela Vergara, cédula de identidad N°9.457.672-1, de fojas 3956, Tomo XI;

9.- Informe psicológico elaborado por el centro de estudios y promoción del Buen Trato Pontificia Universidad Católica, Programa Intervención en Crisis Accidente de Peñalolén, firmado por la Subdirectora del centro doña Andrea Machuca San Martín, correspondiente a doña Ximena María Rosa Flores Collio, agregado a fojas 3957, Tomo XI;

10.- Informe psicológico elaborado por el centro de estudios y promoción del Buen Trato Pontificia Universidad Católica, Programa Intervención en Crisis Accidente de Peñalolén, firmado por la Subdirectora del centro doña Andrea Machuca San Martín, correspondiente a doña Ana Sánchez González, cédula de identidad N°8.056.889-4, agregado a fojas 3958, Tomo XI;

11.- Informe psicológico elaborado por el centro de estudios y promoción del Buen Trato Pontificia Universidad Católica, Programa Intervención en Crisis Accidente de Peñalolén, firmado por la Subdirectora del centro doña Andrea Machuca San Martín, correspondiente a doña Eliana María Campos Cortes, cédula de identidad N°6.122.579-K, agregado a fojas 3959, Tomo XI;

12.- Informe psicológico elaborado por el centro de estudios y promoción del Buen Trato Pontificia Universidad Católica, Programa Intervención en Crisis Accidente de Peñalolén, firmado por la Subdirectora del centro doña Andrea Machuca San Martín, correspondiente a doña Marianela Hernández Ruiz, cédula de identidad N°7.601.671-2, agregado a fojas 3960, Tomo XI;

13.- Informe psicológico elaborado por el centro de estudios y promoción del Buen Trato Pontificia Universidad Católica, Programa Intervención en Crisis Accidente de Peñalolén, firmado por la Subdirectora del centro doña Andrea Machuca San Martín, correspondiente a doña Paulina Muñoz Bastías, cédula de identidad N°13.482.092-6, agregado a fojas 3961, Tomo XI;

14.- Informe psicológico elaborado por el centro de estudios y promoción del Buen Trato Pontificia Universidad Católica, Programa Intervención en Crisis Accidente de Peñalolén, firmado por la Subdirectora del centro doña Andrea Machuca San Martín, correspondiente a doña Jimena Gómez Maruri, cédula de identidad N°5.575.765-8, agregado a fojas 3963, Tomo XI;

15.- Informe psicológico elaborado por el centro de estudios y promoción del Buen Trato Pontificia Universidad Católica, Programa Intervención en Crisis Accidente de Peñalolén, firmado por la Subdirectora del centro doña Andrea Machuca San Martín, correspondiente a doña Marcela Tolosa Morales, cédula de identidad N°10.816.498-0, agregado a fojas 3964, Tomo XI;

16.- Informe psicológico elaborado por el centro de estudios y promoción del Buen Trato Pontificia Universidad Católica, Programa Intervención en Crisis Accidente de Peñalolén, firmado por la Subdirectora del centro doña Andrea Machuca San Martín, correspondiente a doña Pabla Zúñiga Poblete, cédula de identidad N°15.748.161-4, agregado a fojas 3965, Tomo XI;

17.- Informe psicológico elaborado por el centro de estudios y promoción del Buen Trato Pontificia Universidad Católica, Programa Intervención en Crisis Accidente de Peñalolén, firmado por la Subdirectora del centro doña Andrea Machuca San Martín, correspondiente a doña Lucinda Villalobos Castillo, cédula de identidad N°5.318.457-K, agregado a fojas 3966, Tomo XI;

18.- Informe psicológico elaborado por el centro de estudios y promoción del Buen Trato Pontificia Universidad Católica, Programa Intervención en Crisis Accidente de Peñalolén, firmado por la Subdirectora del centro doña Andrea Machuca San Martín, correspondiente a doña Cecilia Espinoza Delgado, cédula de identidad N°6.603.367-8, agregado a fojas 3968, Tomo XI;

19.- Informe psicológico elaborado por el centro de estudios y promoción del Buen Trato Pontificia Universidad Católica, Programa Intervención en Crisis Accidente de Peñalolén, firmado por la Subdirectora del centro doña Andrea Machuca San Martín, correspondiente a doña Nicole Carvajal Acuña, cédula de identidad N°16.384.949-6, agregado a fojas 3969, Tomo XI;

20.- Informe psicológico elaborado por el centro de estudios y promoción del Buen Trato Pontificia Universidad Católica, Programa Intervención en Crisis Accidente de Peñalolén, firmado por la Subdirectora del centro doña Andrea Machuca San Martín, correspondiente a doña Jacqueline Acuña Ramírez, agregado a fojas 3970, Tomo XI;

21.- Informe psicológico elaborado por el centro de estudios y promoción del Buen Trato Pontificia Universidad Católica, Programa Intervención en Crisis Accidente de Peñalolén, firmado por la Subdirectora del centro doña Andrea Machuca San Martín, correspondiente a don José Pérez Ortiz, cédula de identidad N°5.793.861-7, agregado a fojas 3971, Tomo XI;

22.- Informe psicológico elaborado por el centro de estudios y promoción del Buen Trato Pontificia Universidad Católica, Programa Intervención en Crisis Accidente de Peñalolén, firmado por la Subdirectora del centro doña Andrea Machuca San Martín, correspondiente a Esteban Sepúlveda Zúñiga, cédula de identidad N°21.020.842-9, agregado a fojas 3973, Tomo XI;

23.- Informe psicológico elaborado por el centro de estudios y promoción del Buen Trato Pontificia Universidad Católica, Programa Intervención en Crisis Accidente de Peñalolén, firmado por la Subdirectora del centro doña Andrea Machuca San Martín, correspondiente a doña María Angélica Méndez Dotte, cédula de identidad N°7.013.343-1, agregado a fojas 3975, Tomo XI;

24.- Copia autorizada de dictamen N°89 de la causa Rol C-1571-2011 dictado por la Fiscal doña Paola Andrea Jofre Valdivia, de la Sexta Fiscalía Militar de Santiago, de fecha 31 de mayo de 2012, guardado en custodia civil N°7467-2014.

25.- Copia autorizada del sobreseimiento N°1879, de la causa Rol 1571-2011, dictado por el Juez Militar General de Brigada, don Ricardo Martínez Menanteau de acuerdo a la opinión del Auditor de Ejército titular Teniente General don José I. Garmendia de La Rivera, de fecha 17 de octubre de 2013, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

26.- Copia autorizada de la aprobación del sobreseimiento por la Corte Marcial de fecha 06 de mayo de 2014, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

27.- Copia de la propuesta de continuidad del programa intervención en crisis Peñalolén, emitida por el Centro de Estudios y Promoción del Buen Trato, de fecha enero 2009, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

28.- Certificado emitido a Marcelo Pérez Garreton por su psicóloga tratante doña Marcela Marín Stone, de fecha 01 de junio de 2011, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

29.- Estado de cuenta de la Clínica Indisa perteneciente a la paciente fallecida Sandra Rosalba Garreton Barahona, correspondiente a “estado cuenta paciente definitiva resumida y estado cuenta definitiva -detallada”, ambas dando cuenta de un total general de \$49.507.943.- (cuarenta nueve millones quinientos siete mil novecientos cuenta y tres pesos), indicando fecha de ingreso 27 de febrero de 2008 y alta 25 de marzo de 2008, tipo alta fallecido, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

30.- Ficha de atención social del accidente aéreo del 27 de febrero de 2008 de la familia de Celia Aida Borcosque Plaza (QEPD), hecho por la Asistente Social de la Municipalidad de Peñalolén doña Jimena Ayala Ríos, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

31.- Informe Social hecho a Andrés Miguel Garay Borcosque, hecho por Jacqueline Lozano, Asistente Social de la Municipalidad de Peñalolén, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

32.- Copia de Carta emitida el 21 de julio de 2008 al Director de Administración y Finanzas de la Universidad de Antofagasta, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

33.- Copia Carta de fecha 07 de marzo de 2008, remitida al rector de la Universidad de Antofagasta por Andrés Garay Borcosque, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

34.- Estado de situación del alumno Andrés Garay Borcosque de la Universidad de Antofagasta de fecha 06 de marzo de 2008, copia de la constancia emitida por Loreto Molina Martínez, Asistente Social de la Universidad de Antofagasta de fecha 25 de mayo de 2011, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

35.- Copia Informe Social hecho a Andrés Garay Borcosque de fecha 09 de octubre de 2008, hecho a Andrés Garay por la asistencial de la Universidad de Antofagasta, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

36.- Informe Social hecho a Andrés Garay Borcosque, hecho por la asistente social Carlina Carvajal González de la Universidad de Antofagasta, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

37.- Copia del Informe social hecho a Andrés Garay Borcosque por el Servicio de salud Metropolitano Sur, dirigido a la Universidad de Antofagasta de fecha 04 de octubre de 2008, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

38.- Copia Ord. N°204, emitido por el Intendente de Antofagasta al rector de la Universidad de Antofagasta de fecha 10 de marzo de 2008, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

39.- Certificado social emitido por la Municipalidad de Peñalolén, de fecha 11 de junio de 2011, hecho a Lucinda del Carmen Villalobos Castillo, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

40.- Certificado de atención de salud mental emitido por la Corporación Municipal de Peñalolén, a nombre de Lucinda Villalobos Castillo, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

41.- 11 Recetas Médicas emitidas por el Ministerio de Salud Mental Central, a nombre de Lucinda Villalobos, correspondiente a diferentes meses de 2008, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

42.- 28 boletas correspondientes a medicamentos comprados durante el año 2008 a la demandante Lucinda Villalobos, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

43.- Carnet de Alta y citaciones de la demandante Lucinda Villalobos del Hospital de Asistencia Pública, por su kinesiterapia, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

44.- Carnet de Alta y citaciones de la demandante Lucinda Villalobos del Hospital de Asistencia Pública, por su quemadura, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

45.- Carnet del Centro de Rehabilitación Coaniquem de la demandante Lucinda Villalobos, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

46.- Carnet de Kinesiología a nombre de Lucinda Villalobos, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

47.- Carnet de Kinesiología de la Municipalidad de Peñalolén a nombre de Lucinda Villalobos, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

48.- Boleta emitida por el Hospital clínico de la Universidad Católica, a nombre de Lucinda Villalobos, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

49.- Hoja de interconsulta a nombre de Lucinda Villalobos, de fecha 18 de junio de 2008, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

50.- Dato de Atención de urgencia de fecha 06 de junio de 2008, a nombre de Lucinda Villalobos, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

51.- dato de atención de urgencia, a nombre de Lucinda Villalobos, de fecha 18 de julio de 2008, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

52.- Cuadro resumen de los episodios clínicos relevantes de la paciente Lucinda Villalobos Castillo, desde el 1 de agosto de 2008 al 13 de septiembre de 2012, por el Hospital Clínico Universidad Católica, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

53.- Boleta por faja Ortopédica de fecha 30 de junio de 2008, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

54.- Seis recetas médicas a nombre de la demandante Jimena Gómez Maruri, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

55.- Carnet de alta de la Clínica Las Condes a nombre de Jimena Gómez Maruri, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

56.- Cuatro Presupuestos de Kineactual a nombre de Jimena Gómez Maruri, ortopédica, camiseta manga larga, 7 controles, 2 medias cortas, 1 muslera y cinco controles, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

57.- Una boleta de prestación de Servicios de la clínica Santa María, a nombre de Jimena Gómez Maruri, de fecha 16 de abril de 2008, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

58.- 2 recibo de valores de pago, a nombre de Jimena Gómez Maruri, de fecha 27 de febrero de 2008, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

59.- Cuatro boletas de ventas y servicios de la clínica Las Condes, a nombre de Jimena Gómez Maruri, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

60.- Ocho bonos por prestación de servicios de ING, a nombre de Jimena Gómez Maruri, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

61.- Una boleta de prestación de servicios de la asociación médica Santa María, a nombre de Jimena Gómez Maruri, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

62.- Carta de fecha 25 de febrero del año 2009, en respuesta a Jimena Gómez Maruri, emitida por el Alcalde Claudio Orrego de la Municipalidad de Peñalolén, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

63.- Informe médico de fecha 26 de marzo de 2008, emitido por el médico Paulo Castillo Delgado, a nombre de Jimena Gómez Maruri, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

64.- Consentimiento informado del Programa de Intervención en crisis del Gobierno de Chile, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

65.- Programa de atención médica, de ING, a nombre de Jimena Gómez Maruri, de fecha 14 de marzo de 2008, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

66.- Consentimiento informado de cirugía de procedimientos y/o terapias a nombre de Jimena Gómez Maruri de la Clínica Las Condes, de fecha 27 de febrero de 2008, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

67.- Aviso de cuenta de honorarios y mandato de cobro de la Clínica Las Condes a nombre de Jimena Gómez Maruri, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

68.- Detalle de cuenta de La Clínica Las Condes, a nombre de Jimena Gómez Maruri, de fecha 07 de marzo de 2008, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

69.- Resumen de Cuenta de la clínica Las Condes a nombre de la paciente Jimena Gómez Maruri, de fecha 28 de marzo de 2008, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

70.- Liquidación de programa médico de la Clínica Las Condes, a nombre de Jimena Gómez Maruri, de fecha 27 de marzo de 2008, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

71.- Resumen de cuenta de la clínica Las Condes de fecha 07 de abril de 2008, a nombre de la paciente Jimena Gómez Maruri, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

72.- Cuatro fotos simples de las quemaduras que afectaron a la demandante Jimena Gómez Maruri, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

73.- Carnet de alta y citaciones a nombre de Pabla Zúñiga Poblete, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

74.- Carnet de alta y citaciones de Pabla Zúñiga Poblete con respecto a su Kinesiterapia, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

75.- Certificado y diagnóstico emitido por Coaniquem a nombre de Pabla Zúñiga Poblete, de fecha 01 de abril de 2009, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

76.- Dato de atención de urgencia a nombre de Pabla Zúñiga Poblete de fecha 09 de abril de 2008, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

77.- receta médica psiquiátrica a nombre de Pabla Zúñiga Poblete, de fecha 07 de marzo de 2008, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

78.- Antecedentes para confección de programa de atención de salud Fonasa a nombre de Pabla Zúñiga Poblete, de fecha 30 de marzo de 2009, para atenderse en Coaniquem, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

79.- Certificado emitido a Cecilia del Carmen Espinoza Delgado por el Director de Cesfam Carol Urzúa, de fecha 30 de junio de 2011, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

80.- Copia del carnet de alta de Cecilia Espinoza Delgado de la Clínica Dávila, ingreso 27 de febrero de 2008, alta 11 de marzo de 2008, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

81.- Copia de boleta de la kinesióloga, Naldy Alvear Tapia, de fecha 8 de abril de 2008, a nombre de Cecilia Espinoza, de fecha 03 de marzo de 2008, hecho por la Dra. Dara Turende, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

82.- Copia boleta kinesiólogo, a nombre de Cecilia Espinoza, de fecha 25 de marzo de 2008, copia del diagnóstico médico de la misma persona recién citada, de fecha 18 de marzo de 2008, hecho por la Dra. Dara Turende, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

83.- Certificado de fecha 19 de diciembre de 2008, emitido por Naldy Alvear Tapia, Kinesióloga quien atendió a la paciente y demandante Cecilia Espinoza

Delgado. Presupuesto de Kineactual de fecha 29 de mayo de 2008, a nombre de la paciente Cecilia Espinoza, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

84.- Copia de boleta de prestación de servicios de la kinesióloga Naldy Alvear, a nombre de la paciente Cecilia Espinoza Delgado, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

85.- Estado de cuenta detallada de la paciente Cecilia Espinoza Delgado de la clínica Dávila, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

86.- Certificado emitido a Marcela Tolosa Morales por el Director Cesfam Carol Urzúa, de fecha 30 de junio de 2011, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

87.- Certificado emitido a Marianela Del Carmen Hernández Ruiz por el Director de Cesfam Carol Urzúa, de fecha 29 de junio de 2011, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

88.- Solicitud de interconsulta a nombre de Marianela Hernández Ruiz, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

89.- Audiograma del Hospital Salvador a nombre de Marianela Hernández Ruiz, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

90.- Tres copias de orden de atención de neurología del Hospital Militar, a nombre de de Marianela Hernández Ruiz, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

91.- Certificado emitido a Marianela Hernández Ruiz, por el director de Cesfam Carol Urzúa, de fecha 30 de junio de 2011, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

92.- Copia de la atención de urgencia de Peñalolén, a nombre de Marianela Hernández Ruiz, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

93.- Memo N°068/2011, que certifica estado paciente Lucia Valenzuela Vergara, emitido por el SAPU Carol Urzúa, de fecha 24 de junio de 2011, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

94.- Memo N°067/2011, en el cual se remite la ficha clínica de la Paciente Lucia Valenzuela Vergara, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

95.- Certificado emitido a Eliana Campos Cortes por el director de Cesfam Carol Urzúa de fecha 30 de junio de 2011, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

96.- Certificado emitido a Eliana Campos Cortes por Marcela Becerra Viera, de fecha 09 de abril de 2008, de Red Salud Peñalolén, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

97.- Informe Socioeconómico emitido por la Municipalidad de Peñalolén a Jacqueline Acuña Ramírez, de fecha 13 de noviembre de 2008, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

98.- Copia de informe psiquiátrico de Jacqueline Acuña Ramírez emitido por el Dr. José Sáez Valdés, de fecha 25 de agosto de 2008, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

99.- Informe de Jacqueline Acuña Ramírez emitido por el Dr. Raúl Riquelme Vejar, psiquiatra y María Loreto Hernández, psicóloga del Hospital Salvador, de fecha 2 de junio de 2011, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

100.- Informe Psiquiátrico de Jacqueline Acuña Ramírez de fecha 20 de octubre de 2014, emitido por el médico tratante Dr. Ricardo Alberto Hidalgo Molina, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

101.- Informe Psiquiátrico de Nicole Carvajal Acuña, de fecha 20 de octubre de 2014, emitido por el médico tratante Dr. Ricardo Alberto Hidalgo Molina, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

102.- Informe psicológico de fecha 01 de junio de 2011, de la paciente Ximena Flores Collio, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

103.- Certificado de fecha 09 de abril de 2008, emitido por la psicóloga del consultorio Carol Urzúa Peñalolén a la paciente Ximena Flores Collio, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

104.- Certificado de fecha 09 de abril de 2008, emitido por la psicóloga del consultorio Carol Urzúa de Peñalolén a la paciente Ana María Sánchez González, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

105.- Certificado de fecha 23 de junio de 2011, emitido por el director del Cesfam Cardenal S.H. de Peñalolén, de la paciente Paulina Lisette Muñoz Bastías, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

106.- Certificado de fecha 29 de junio de 2011, emitido por el Cesfam Carol Urzúa de Peñalolén de la paciente Paulina Lisette Muñoz Bastías, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

107.- Informe de la Psicóloga María Raquel Córdova Labbe, de fecha 24 de septiembre de 2008, emitido a la paciente Paulina Muñoz Bastías, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

108.- Copia de formulario de derivación de la paciente Paulina Muñoz Bastías, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

109.- Cuatro copias de recetas a nombre de Paulina Muñoz Bastías, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

110.- Copia de atención de urgencia de fecha 10 de diciembre de 2008, a nombre de la paciente Paulina Muñoz Bastías, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

111.- Copia de interconsulta a nombre de la paciente Paulina Muñoz Bastías de fecha 29 de octubre de 2010, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

112.- Certificado emitido por el Hospital del Trabajador, de alta de fecha 29 de abril de 2008, a fin que el paciente Andrés Domínguez Fritz, vuelva a su trabajo el 03 de mayo de 2008, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

113.- Certificado de atención de urgencia del paciente Andrés Domínguez Fritz, de fecha 27 de febrero de 2008, en Asociación Chilena de Seguridad, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

114.- Ocho carnet de control ambulatorio del Hospital del Trabajador del paciente Andrés Domínguez Fritz, guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014.

115.- Certificado de nacimiento de Andrés Miguel Garay Borcosque, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 25 de febrero de 2016, rolante a fojas 4502, Tomo XII;

116.- Certificado de nacimiento de Pablo Ignacio Garay Borcosque, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 14 de marzo de 2016, rolante a fojas 4503, Tomo XII;

117.- Certificado de defunción de Celia Aída Borcosque Plaza, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación, con fecha 25 de febrero de 2016, rolante a fojas 4504, Tomo XII;

118.- Certificado de nacimiento de Andrés Miguel Garay Borcosque, agregado a fojas 4502, Tomo XII;

119.- Certificado de nacimiento de Pablo Ignacio Garay Borcosque, de fojas 4503, Tomo XII;

120.- Certificado de nacimiento de Celia Aída Borcosque Plaza, de fojas 4504, Tomo XII.

NOVENO: Que, la parte demandante sin perjuicio de lo anterior, se valió se la siguiente prueba **testimonial**:

A fojas 3700, Tomo XI, comparece el testigo don **Walter Voigt Venegas**, cédula de identidad N°12.122.368-6, quien señala que sólo puede hablar por Marcelo Pérez y en relación al daño moral por la pérdida de su madre. Dice que podría decir que éste entró en una depresión que le afectó su vida diaria, incluso él en ese momento tenía una relación que a raíz de lo mismo finalizó, incluso su pena mayor era que su madre no podría conocer a sus nietos, también la forma en que ocurrió el accidente, tan dramático, y en cuanto al monto de los perjuicios, indica que una vida no tiene precio por lo tanto ni con todo el dinero se recupera la perdida. Se le pregunta al testigo que señale quien falleció, nombre de la persona y quienes son los demandantes, si tiene conocimiento y responde que falleció la Sra. Sandra Garretón y los demandantes son el esposo, la hija y Marcelo, su hijo.

Por su lado el testigo, don **José Daniel Astudillo Parra**, cédula de identidad N°7.916.009-1, quien a fojas 3702, Tomo XI, dice que el daño moral a la familia de José Pérez es muy grande, la pérdida del núcleo de la familia fue muy

gravitante, él no tiene idea en cuanto al monto, no podría dar una cifra. Y en cuanto a la pregunta si tiene conocimiento del hecho por el cual nacen esto perjuicios, señala que el accidente, ahora las causas que provocó, la perdida de la persona más importante para la familia, eso provocó serios dramas, él necesito apoyo psicológico extremo y además se presenta posteriormente conflictos familiares.

Luego, el testigo, don **Celestino Arturo Meneses Gómez**, cédula de identidad N°7.041.993-9, quien a fojas 3704, Tomo XI, viene a declarar por don Benedicto, señalando que es incalculable ponerle precio a la vida de alguien, una cosa es lo que uno pierde por los ingresos que percibía, pero se remite a decir que es incalculable, él es ingeniero y es cosa de calcular los números pero ponerle un monto al valor de la vida humana es incalculable, cualquier monto es poco y dice que existen perjuicios económicos, humanos y afectivos principalmente.

Seguidamente la testigo doña **Cecilia Pilar Cruz Mendoza**, cédula de identidad N°11.480.368-5, a fojas 3706, Tomo XI, indica que si existen daños, naturaleza el dolor que provocó a la familia de Benedicto Garay la pérdida de su madre, ella estaba trabajando y los daños económicos que provocó son incalculables, entre esos puede decir la mantención del grupo familiar, los gastos universitarios, etc.

Por su parte, compareció a estrados doña **Karen Francia Morales Núñez**, quien a fojas 3708, Tomo XI, señala que fue compañera de universidad de Pabla Zúñiga, en el año 2004, pero después ella no continuó con la carrera, cuando ocurrió el accidente se enteraron en la Universidad, ahí la fueron a ver con otros compañeros, en ese minuto ella estaba en la Posta Central, hoy en día no tienen mucho contacto, ella trabajo en la empresa donde ella trabaja, antes de ocurrido el accidente, pero si tienen contacto telefónico, de redes sociales, de ese tipo de contacto. Dice que perjuicios obviamente que existen, desde que ocurrió el accidente ella ha tenido daños psicológicos, físicos, cuando la fueron a ver a la Posta Central, ella estaba totalmente calva, su cara desfigurada, estaba irreconocible, sus manos y su cuerpo también todo quemado, además de esto ella en ese tiempo su hijo tenía seis años y pensó que su mamá había muerto, es muy difícil explicar al niño lo que su mamá le ocurría, ya que en ese momento el niño estaba con ella en el estadio, al momento de querer buscarlo a él ocurrió el accidente y en cuanto al monto, cree que no existe valor aproximado, cree que el valor es incalculable para todo el daño que sufrió Pabla y su familia. Se le pregunta si ella conoce el hecho por el cual nacen estos perjuicios y dice por el accidente, claro que tiene pleno conocimiento no solo por las noticias, sino por las declaraciones incluso de las autoridades del momento. En relación a los perjuicios son de materia moral, psicológico, familiares, en el fondo es un perjuicio generalizado a la familia. Agrega que ella pidió ayuda a la Municipalidad de Peñalolén a raíz de los tratamientos de la piel ya que no se podía exponer al sol, uso un traje especial durante

dos años y actualmente aun repercute este accidente, actualmente no puede exponerse al sol, y su hijo aún está en terapia psicológica, entonces quien pagaría eso después de siete años.

Enseguida la testigo doña **Natalia Eugenia Maceiras Ortiz**, cédula de identidad N°13.623.377-7, a fojas 3710, Tomo XI, dice que viene como testigo de Andrea Pérez Garretón, una de las afectadas, tanto como su hermano Marcelo Pérez y su padre José Pérez. Añade que si existieron perjuicios, por supuesto, en ese tiempo en febrero cuando fue el accidente, Andrea había tenido a su hijo, no tenía ni seis meses el hijo menor de ella, el dolo principal fue moral ya que ella quedó sin su mamá, recuerda que durante el tiempo que ella tenía que ir al Hospital, cree que el daño más grande fue moral, ella no cuenta con mucha familia, ya que en ese momento la componía si hermano y su papá, el principal apoyo de ella siempre fue su mamá, por lo tanto estaba perdiendo una parte importante de su vida, la compañía, y por supuesto mencionar el dolor de su hermano y de su padre, ella fue testigo del dolor y del sufrimiento hasta el día de hoy, no se ha recuperado cien por ciento. Añade que los hechos fueron muy dramáticos, Sandra que es la señora fallecida, estaba en una actividad de esparcimiento el día del accidente, y ella no falleció en el minuto, sino que tuvo una agonía de casi un mes, y para ella y su familia no tiene idea el monto, es invaluable monetariamente la pérdida de un ser querido, sobre todo si es la madre y en las condiciones lamentables que falleció.

A fojas 3712, Tomo XI, depone la testigo **Maryory Bianca Fuentes Zambrano**, cédula de identidad N°15.883.760-9, señala que no puede calcular un monto por los perjuicios, el principal daño es psicológico, el hecho de ver su cuerpo con daños, uno no puede volver a hacer su vida normal, esto no fue un daño solo a la persona sino toda la familia de Pabla Zúñiga, su hijo aún esta con daño psicológico, primeramente lo que se refiere a lo físico y después a lo moral. Expone que el hecho que Pabla se encontraba haciendo en ese omento una actividad recreativa y las consecuencias del accidente tan graves, ya que no hubo exposición de parte de la víctima.

En tanto, a fojas 3714, el testigo don **Jean Pierre Endré Rosati**, cédula de identidad N°13.936.265-9, señaló que completamente existen perjuicios para la familia Pérez Garretón, de naturaleza emocionales irreparables, en cuanto al monto no podría decir, ya que no es entendido en eso. Añade que con la muerte de Sandra básicamente lo que pudo constatar es que la familia se desarmó por completo, hasta el día de hoy ninguna de las personas, Marcelo, Andrea y José no han vuelto a ser las mismas personas que eran antes, y ha visto como esto les ha traído problemas en todos los ámbitos de la vida y se consulta al testigo si tiene conocimiento como murió Sandra y señala que sí, en un accidente aeronáutico, cuando practicaban deporte.

La testigo doña **Ingrid Soledad Márquez Gutiérrez**, cédula de identidad N°10.755.055-0, a fojas 3716, Tomo XI, señala que si hay perjuicios, desde que paso el accidente con Marcela Tolosa, cuando ella la vio tenía quemada la espalda, se saca la chaqueta para poder salir un poco de esta aflicción que tenía ella vio a sus compañeras y con la misma chaqueta empieza a apagar el fuego de las chicas, inicialmente se encerró en su casa, no salía, fue traumante para ella, estuvo con psicólogo que le prestó el sistema. Indica que con los años pasando obviamente ha ido de a poco saliendo de este trauma, de hecho actualmente siempre ella sale con alguien, jamás sola, y no sabe respecto de los montos. Precisa que el día que ocurrió el accidente, 27 de febrero, ella se iba a juntar con Marcela, se iban a ir en auto, pero ella se atrasó por el tema de sus hijos, que insistían en ir a buscar un skate a la casa, en fin Marcela se fue en vehículo y ella caminando relativamente, viven cerca y la cancha, todo queda cerca, cuando va en camino a la gimnasia, sintieron un ruido muy fuerte, y ellos le dicen que viene un avión muy bajo, a la altura de los postes del alumbrado, hace como una U y se detiene y cae, hace un ruido, hace una explosión, en ese minuto corre y ve a las chicas quemadas, vio a Beatriz Fierro con su pierna cortada, fue terrible y lo otro que vio es a personas quemadas como en una guerra, el avión tirado, fue terrible.

Se presenta la testigo doña **María Inés Galdames Calderón**, cédula de identidad N°9.707.090-3, quien a fojas 3718, Tomo XI, señala que es compañera de trabajo de María Angélica Méndez, y que por supuesto que hay perjuicios, es como despertar una mañana y te cambia la vida, a ella físicamente no fue tanto, no fue un daño físico, pero psicológicamente sí, debido a que lo que vio fue impactante, vio cuerpos destrozados, a sus amigas muertas, fue impactante, le cambió la vida, de ahí ella no puede escuchar un avión, un helicóptero, y de montos cree que no, ella no tenía los medios para ir a un médico particular, pero se acuerda que fue a unas terapias psicológicas que le dieron la misma Municipalidad el mismo grupo, se lo ofrecieron a ella debido al accidente. Indica que sabe lo antes expuesto, porque se enteró por las noticias, ya que entraba a trabajar a las 14:00 horas, y también se enteró por María Angélica que iba a esa gimnasia. Expresa que le cambiaron a su compañera en su forma de ver la vida, ella era alegre y ahora es temerosa hasta el día de hoy, era segura de sí misma, era fuerte y ahora no.

La testigo doña **Elizabeth Margarita Escobar Romero**, cédula de identidad N°9.344.326-8, a fojas 3720, Tomo XI, señala que viene a declarar por Jimena Gómez, y agrega que si hubo perjuicios, fueron físicos, ella la vio en la Posta de Peñalolén, pero no lo quiere recordar porque sus sentimientos se encuentran y estuvieron con apoyo psicológico, el daño físico, las partes de atrás de sus piernas se quemaron, sus brazos, vieron reacciones temerosas en su cambio de actitud, se ausentó mucho tiempo por su recuperación, se enteraron a través del tiempo de los injertos, por ahí va el daño físico absoluto, hay daño psicológico cree ella. Dice que Jimena sale de alta de la posta,

eso lo presencié cree que con una aspirina y luego se entera que la llevan todo su tratamiento que es injertos. Dice que lo antes relatado le consta porque la vio y otra porque a pesar de ser solo compañeras, entre todas existió una solidaridad y una necesidad de informarse como iban las compañeras, aún sin ubicarlas por su nombre. Se le pregunta si tiene conocimiento si la Sra. Jimena Gómez estuvo hospitalizada en algún centro de salud y durante cuánto tiempo, y responde que sí, y el tiempo no está clara.

Se presenta a fojas 3722, Tomo XI, el testigo don **Paulo Mauricio Cabeza Soto**, cédula de identidad N°10.298.011-5, quien expone que viene por la afectada Sra. Lucia Valenzuela Vergara, y agrega que si existe perjuicio económico, moral, emocional, psicológico y psiquiátrico, a partir del accidente que se produjo por todos conocidos la Sra. Lucia Valenzuela, al cabo de un tiempo comenzó a mostrar una evidente inestabilidad emocional, asimismo presentó problemas en el ámbito laboral a raíz del shock que le produjo el accidente, en diversas oportunidades la vio muy afectada, tal como indicó recientemente llegando incluso a incurrir en gastos económicos de magnitud, vale decir, a modo de ejemplo gastos en psiquiatra, psicólogos, terapeutas, fármacos, exámenes, etc. Indica que daño físico aparente no tiene, a modo de ejemplo citar que ella escucha un avión o helicóptero o algo que se asemeje, cae en shock inmediatamente perdiendo el control de sí misma, él la ha visto, él estima entre gatos médicos y perjuicios laborales, que los daños ascienden a la suma de quince millones de pesos, esto por hechos relatados, tuvo diversas consecuencias en su vida personal.

La testigo doña **Gloria Ester Velarde Carrasco**, cédula de identidad N°12.903.969-8, a fojas 3724, Tomo XI, manifiesta que viene a declarar por doña Paulina Muñoz, quien sí tuvo perjuicios, el conocimiento que ella tiene más menos fue que el primer año posterior al accidente, Paulina estuvo muy involucrada como buscando ayuda para la familia de las víctimas, apoyo psicológico para las compañeras, reuniones con el alcalde, intendente, organizó también una marcha, juntas con la asistente social para ver becas para los niños, esto fue por decisión propia, ese año dejó de trabajar obviamente no tenía ingresos, Paulina partió con problemas de salud posterior a los dos años del accidente, empezó a tener problemas físicos, psicológicos, estaba con crisis de pánico, estrés, de hecho ahora los períodos de fin de año genera crisis de pánico por exceso de estrés, por tanto los gastos han sido de ella, porque han sido un año después del accidente, desconoce los montos en los cuales ella incurrió, tuvo bruxismo y de hecho se le quebraron unas piezas dentales.

El testigo don **Felipe Eduardo Fernández Astorga**, cédula de identidad N°15.317.363-K, a fojas 3726, Tomo XI, indica que viene por don Andrés Domínguez, quien tuvo perjuicios psicológicos, en su vida diaria, de convivencia y laborales, de lo que él le comentó que vivió en esas circunstancias, sin desmerecer las otras vivencias, lo de él

fue especialmente difícil y chocante ya que él fue el único que vio casi con detalle todo lo que ocurrió desde que la avioneta se aproxima hasta la gente herida, quemándose, le contó que vio una persona que estaba casi de rodillas quemándose, más otras personas que no lograba identificar, una señora en una esquina sin toda una pierna, le comentó que al momento del accidente fue todo tan rápido, siente que el no tuvo el tiempo para avisarles al resto para poder arrancar y el intuitivamente arrancó en dirección contraria a la que venía el avión, y la onda lo expulsa hacia adelante lo que finalmente le salva la vida, el fuego le pasa por arriba, después de eso entró en un estado de shock. Precisa que Andrés no sabía qué hacer, solo pedía ayuda, y es justamente eso lo que más después le trajo consecuencias psicológicas, ya que hasta el día de hoy vive con un sentimiento de culpa por lo que pudo haber hecho por la gente que estaba con él, aparte de ese sentimiento de culpa, el siempre comentaba que después del accidente empezó con mucho temor a la oscuridad y a la soledad lo que le trajo problemas en todo tipo de relaciones, paso de ser una persona alegre, extrovertida, muy amistosa, a ser una persona introvertida, irritable, con problemas de atención, de concentración, temeroso y ya no es la persona que veían, que tenía hartos amigos, prácticamente ya no se juntaba con amigos. Indica que para él todo era su polola y su familia, pero incluso hasta con ellos tenía problemas, porque no le gustaba estar solo en las noches, comentaba que eran interrumpidas, dormía a saltos y cualquier discusión se mostraba muy irritable. Después del ocurrido el accidente él estuvo un tratamiento un par de meses con psicólogos y psiquiatras del Hospital del Profesor, no tuvo mucha evolución, le decían que lo que él pasó ocurría una en un millón de veces y resulta que ese mismo año hubieron dos o tres accidentes de ese mismo tipo, aparte de eso tuvo que asistir a unas charlas grupales con psicólogos, las cuales le hicieron peor, ya que recordaba todas las escenas, incluso se enteraba de otras cosas terribles, que él hubiese preferido no saber, él estaba a punto de titularse, lleno de proyectos y posibilidades de trabajo, uno de los trabajos que tenía era del Departamento de Salud de la U. Metropolitana, con actividades docentes, las cuales nunca más pudo volver a realizar por las licencias que tuvo durante casi todo ese año y perdió toda la posibilidad de volver, hasta hace muy poco tiempo él fue capaz de volver hacer clases al aire libre, ya que para él escuchar un avión, helicóptero o algo parecido le significaba interrumpir todo lo que estaba haciendo, saltaba del susto, se distraía y eso laboralmente le trajo consecuencias negativas, ya que la calidad de su trabajo se veía afectada, él personalmente tuvo la posibilidad de ofrecerle e integrarlo en actividades similares hace dos años, era muy buena posibilidad de trabajo, pero hasta esa fecha todavía él no era capaz de hacer actividades con adultos mayores al aire libre, el hecho de encariñarse con gente así hasta el día de hoy le generan sentimientos de culpa y pensamientos que le impiden asumir responsabilidades con ellos, Andrés dice que nunca ha podido recuperar el entusiasmo que él tenía antes del accidente.

La testigo doña **María Inés Zárate Molina**, cédula de identidad N°6.690.249-8, a fojas 3729, Tomo XI, precisa que viene por Andrés Ignacio Domínguez Fritz, respecto de quien si hubieron perjuicios, porque el daño emocional que tiene, ante todo ya que no ha podido superar este episodio tan traumático, y relacionado con la parte monetaria también, ha tenido que incurrir en gastos que hasta el momento no ha tenido ningún beneficio para él, y piensa por lo que lo conoce que no lo ha superado cien por ciento, sigue con la carga emocional y poder tomar su vida normal, lo que también le perjudica en perder trabajos que estaba ya con contrato, y sabe que todavía tiene que seguir adelante con todas estas dificultades morales y emocionales, porque no puede dejar de seguir haciendo una vida normal. Añade que lo único que espera es que supere el daño porque esto le puede traer consecuencias, tanto familiares como laborales, eso es lo que aprecia hasta el momento.

A fojas 3986, Tomo XI, comparece doña **Andrea Teresa Machuca San Martín**, cédula de identidad N°10.347.382-9, quien señaló que viene a declarar por un grupo de personas que fueron víctimas directas e indirectas del accidente de la avioneta en el complejo deportivo de Peñalolén. Consigna que como **psicóloga** fue la coordinadora de un programa de asistencia en salud mental para víctimas directas e indirectas que fue realizado por el centro de Estudios y Promoción del Buen trato de la Pontificia Universidad Católica, a solicitud de la Intendencia Metropolitana y el Servicio de Salud Metropolitano Oriente. Se le pregunta si ella trató personalmente como pacientes a alguna de las personas que indicó precedentemente, indicando que sí, realizó una primera intervención a días del accidente al grupo de mujeres sobrevivientes y que estaban en condiciones físicas de asistir y luego como terapeuta en el programa de atención mencionado. Añade que todas las personas que fueron víctimas directas del accidente incluyendo las secuelas físicamente y aquellas que no lo fueron, presentaron niveles importantes de sintomatología psicológica vinculadas al estrés agudo y al estrés post traumático, se trata de una experiencia límite desde el punto de vista síquico cuyo impacto se prolonga largamente en el tiempo en alguno de esos caos y en otros el proceso de recuperación fue de menos extensión temporal. A la Sra. Lucinda Villalobos, ella resultó quemada en un 85% de su cuerpo, estuvo en sedación por alrededor de 4 meses y su proceso de elaboración desde el punto de vista psicológico, se inicia cuando ella vuelve a su casa, en el caso de ella la sintomatología, y el daño secuelas post traumáticos. Ana María Sánchez, resultó con quemaduras superficiales en los hombros, brazos y parte de la espalda, posterior a su participación en el accidente experimentó sintomatología ansiosa asociada a la experiencia traumática complicada por su preocupación por sus compañeras, que quedaron gravemente heridas. En el caso de Ximena Gómez Maruri, las secuelas físicas forman parte de su afectación, ella tuvo quemaduras en sus piernas y tuvo que ser sometida a cirugías y rehabilitación física, experimentó síntomas en la línea depresiva vinculada a la experiencia traumática y al

esfuerzo de integrar el daño físico. En cuanto a las víctimas que llaman indirectas, es decir, familiares de las fallecidas y resto de las afectadas, recuerda a don José Pérez, quien perdió a su señora en el accidente, en su caso la afectación se vincula con la experimentación de un duelo traumático y prematuro lo cual significó sintomatología depresiva en los meses que siguieron a la muerte y la necesidad de reorganizar su proyecto vital y el de sus hijos. Atendieron a la familia de la Sra. Lucinda Villalobos, de quien habló antes, su esposo, su hija y uno de sus hijos, ellos debieron enfrentar en primera instancia el riesgo vital de la Sra. Lucinda y los cuidados que requirió ella mientras estuvo hospitalizada y posteriormente cuando vuelve a casa, lo cual significó para todos un cambio severo en sus proyectos vitales debiendo ajustar toda la dinámica de la familia a la recuperación y cuidado de la afectada, no recuerda más nombres en particular. Se le exhibió documento acompañado a fojas 3955 del Tomo XI, indicando que si son las personas que se atendieron por el centro de Estudios y Promoción del buen trato de la PUC y que es su firma la estampada en cada página.

Que, se presenta el testigo don **Jorge Luis Ramírez Jiménez**, quien a fojas 3988, Tomo XI, señala que viene a declarar por don Benedicto Garay, esposo de doña Celia Borkosqui, manifestando que considera que el Sr. Garay y sus hijos sufrieron perjuicios porque su esposa era el sostén de la casa y tenía una estrecha relación con sus hijos, a pesar que eran adoptados, sus hijos la vieron más que una madre natural y hasta ahora la recuerdan con mucho cariño, después del accidente ellos estaban totalmente desorientados de qué hacer con sus vidas, de hecho Benedicto nunca ha tenido pareja, se ha dedicado a sus hijos supliendo la falta que le hacía su madre, esto lo sabe porque estaba más cerca por motivo del accidente y ahí se enteró de todos los detalles de sus vidas.

Que, la testigo doña **María Graciela Cruz Kegevic**, a fojas 3990, Tomo XI, manifiesta que se presenta a declarar por doña Cecilia Espinoza Delgado, indicando que esta tuvo perjuicios de dos tipos, físico que se refiere a las lesiones con las cuales ella quedó como quemaduras en sus dos piernas y espalda, daño psicológico que se refiere a temores para desenvolverse, lo que la ha tenido que estar en tratamiento con psicólogos, psiquiatras y en cuanto a perjuicio económico a raíz de lo mismo la imposibilidad de trabajar y la derivación de clientes ya no existe, pero así como hacer una evaluación de perjuicios de montos no lo sabe, pero si sabe que ella ha incurrido en muchos gastos.

Que, el testigo don **Richard Yammes Herrera González**, a fojas 3991, Tomo XI, indicó que viene a declarar por doña Jacqueline Acuña y Nicole Carvajal. Manifestó que si hay mucho perjuicio económico, en el caso de Jacqueline perdió su trabajo y como principal proveedor de la familia, esta cayó en una crisis financiera profunda, en términos de salud también una crisis tremenda de la cual recién vienen

saliendo tanto Jacqueline como Nicole, esta última tuvo que parar de estudiar por los efectos que tuvo el accidente en su salud y financieramente colateralmente el daño a la familia también fue muy grande económicamente, la familia dejó de percibir 6 millones anuales por un período de tres años, que es el estimado del sueldo de Jacqueline, respecto del daño psicológico de Nicole, afectó profundamente su vida para siempre ya que aún tiene pesadillas sobre el accidente.

Que, también se presentó a declarar doña **Ruth Patricia Vilches Roach**, quien a fojas 3993, Tomo XI, expuso que se presenta por don Benedicto Garay y sus hijos. Señala que perjuicios desde el punto de vista de la pérdida, ellos después supieron que los hijos eran adoptados lo que hizo que él se acercara más a cobijarlos en ese momento, es por ello que los ha estado acompañando también, él ve un daño psicológico importante, también hay un tema de ellos de pertenencia de ellos con su madre, de querer seguir teniéndola incluso uno de ellos firma como Andrés Borkosky en el lugar de Andrés Garay, también para ellos fue muy complicado, porque era su principal sostenedora en sus estudios tanto psicológicamente, debido a que le daba el apoyo para el estudio, y también económicamente por eso después tuvieron que pedir becas y quedaron realmente botados, su madre les daba su desayuno, su almuerzo, era la que los cobijaba en todo sentido y en el caso de Benedicto quedó totalmente a la deriva psicológicamente incluso hasta el día de hoy, no se ha podido reponer, sigue solo, si bien ha logrado comunicarse mejor con sus hijos, porque antes lo hacía la Celia, hoy uno lo ve muy aislado de la gente, dar un monto para una pérdida de una persona no hay precio, sería una falta de respeto poner un precio, de hecho hoy día uno habla con ellos y se ponen a llorar.

Que, se presentó a testificar don **Miguel Ángel Armijo Aravena**, quien a fojas 3995, Tomo XI, quien señala que se presenta a declarar por la Sra. Jacqueline Acuña y su hija Nicole. Dice que la Sra. Jacqueline tiene problemas psicológicos en ese tiempo, fue a una actividad de hacer gimnasia ya que le habían dado el alta de su tratamiento y estaba súper bien, de hecho el día del accidente él acompañó a don Mario al lugar del hecho y la verdad es que eso era terrible, con los días la Sra. cayó nuevamente en depresiones, su hija tuvo que dejar de estudiar, al principio la ayudaron con tratamiento psicológico y de ahí fueron promesas por lo cual tuvieron daño económico, laboral y físicos que tuvo tratamiento, se juntaba plata por todos lados para ayudar a esa familia.

La parte demandante a fojas 4186, Tomo XII, presentó a la testigo doña **América Marisa Venegas Fuentes**, quien señaló que la señora Lucinda Villalobos fue a hacer aeróbica por la tercera edad a la Municipalidad de Peñalolén, esta actividad era todos los días en la mañana, estaban haciendo aeróbica cuando esta avioneta cae en el lugar de patio de la municipalidad que es

una cancha, donde estaban realizando la actividad de aeróbica, la avioneta cae encima de ella y de otras personas más, Lucinda se quema completamente su cuerpo, quedando en ellos cero posibilidad que ella quedará viva, fue horrible, posteriormente el proceso de rehabilitación, tantos implantes que se les hizo y pocas esperanzas y ver que tantos meses ella estuvo en estado de coma inducido, seis meses y algo más, porque los dolores eran muy horribles, fue un proceso de mucha angustia para sus familiares directos y para los que están alrededor de ella. Dice que en cuanto al monto no sabría dar un valor específico, hay muchas cosas que habría que incluir dentro del monto reclamado, cree que el gasto es muy elevado, el daño más grande es el psicológico, el solo hecho de mirarse ella al espejo, mirarse los implantes y mirar que le quedaron perforaciones en su rostro, es para que cualquier persona se deprima y su cuerpo es otro tema. Consigna que todo lo antes relatado lo sabe porque la ha apoyado constantemente, han estado en las buenas y en las malas. Se le pregunta a la testigo si sabe cuándo aproximadamente ocurrió el accidente que relata y dice más de dos años y luego agrega que no recuerda específicamente cuando fue.

DEMANDA DE FOJAS 140, TOMO I, ROL C-25189-2009
PRIMITIVAMENTE DEL TERCER JUZGADO CIVIL DE SANTIAGO:

DECIMO: Que, a fojas 140 en los autos **Rol C-25189-2009** acumulados, primitivamente sustanciados ante el Tercer Juzgado Civil de Santiago, se presenta don Max Morgan Searle, en representación convencional de doña Jessica Martin (antes llamada Jessica Francisca Poblete Gómez), ciudadana norteamericana, hoy desempleada, y de don Carlos Segundo Reyes Neun, empleado, hija única y conviviente, respectivamente, de la fallecida doña Silvia del Carmen Gómez Espinoza, ambos para estos efectos de su mismo domicilio, quien, en la representación que inviste, viene en demandar en juicio ordinario al Fisco de Chile, representado por don Carlos Mackenney Urzúa, abogado, Presidente del Consejo de Defensa del Estado o por doña María Teresa Muñoz Ortúzar, abogado, Procuradora Fiscal de Santiago del Consejo de Defensa del Estado, a fin que sea condenado al pago de las indemnizaciones correspondientes por los perjuicios causados a sus representados como consecuencia de la trágica muerte y sensible fallecimiento de doña Silvia del Carmen Gómez Espinoza, cuyo deceso se produjo con ocasión del lamentable accidente aéreo de la aeronave Cessna 210M matrícula CC-KKU de propiedad del Club Aéreo del Personal de Carabineros, a cargo de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile.

Señala que con fecha 27 de febrero de 2008, aproximadamente a las 09:50 horas, doña Silvia del Carmen Gómez Espinoza se encontraba, junto a otras 25 personas, dentro del recinto de deportes de propiedad de la Ilustre Municipalidad de

Peñalolén, practicando actividades deportivas de aquellas que comúnmente realizaba. Cerca de las 09:45 horas del mismo día 27 de febrero de 2008, la aeronave matrícula CC-KKU pilotada por el Teniente de Carabineros de Chile don Sebastián Rodríguez Torres, junto a su instructor el Capitán don Luciano Albino Castro Adasme, despegó del aeródromo Tobalaba en un vuelo de instrucción y se dirigió en dirección a la zona Sur Delta 11 del mismo aeródromo, aeronave que después del despegue, comenzó a perder velocidad en forma progresiva, realizando un viraje por su izquierda y luego de realizada esta maniobra se precipitó a tierra, cayendo sobre el complejo deportivo donde se encontraba doña Silvia del Carmen Gómez Espinoza y las demás personas con las cuales realizaba ejercicio. Como consecuencia del choque, relata, murieron instantáneamente sus 6 ocupantes, y a su vez, murieron 7 de las personas que se encontraban en el recinto deportivo, entre ellas doña Silvia del Carmen Gómez Espinoza, quedando además las otras personas que estaban en el mismo lugar seriamente heridas, con lesiones de diversa gravedad. Agrega que doña Silvia del Carmen sobrevivió al impacto inicial de la avioneta pero pese a ello quedó con heridas tan graves, con quemaduras en cerca un 90% de su cuerpo, que estuvo todo ese día luchando por su vida, hasta que finalmente a las 18:40 horas falleció producto de un paro cardíaco respiratorio.

Con el fin de esclarecer los hechos, expone, se inició una investigación seguida ante la Fiscalía de Aviación de Santiago, en los autos Rol N°17-2008, y que conforme con las declaraciones y versiones de los testigos presenciales la avioneta Cessna CC-KKU presentó un problema por cuanto pocos instantes después de su despegue perdió mucha altura y potencia, con lo cual se vino abajo cayendo sobre el complejo deportivo ya referido. El aparato era pilotado por don Sebastián Rodríguez, piloto, Teniente de Carabineros de Chile, el cual se encontraba en vuelo de instrucción interna, ya que la Directiva de Funcionamiento de la Sección de Docencia de la Prefectura Aeropolicial, es complementaria y posterior a la formación básica de piloto privado. Se contempla que una vez terminada la formación básica y habiendo obtenido él su licencia de piloto, se aplicara un programa complementario interno, para poder trasladar pasajeros, orientado a mejorar la seguridad operacional de la Prefectura Aeropolicial. Este programa tenía por objeto una mayor capacitación para el Teniente Rodríguez ya que recién el 13 de febrero del año 2008 había obtenido su licencia de piloto privado N°13.015. De conformidad a lo dispuesto en la parte resolutive N° 2 de la Resolución Exenta N°02387 (la “Resolución”) pronunciada por la Dirección General de Aeronáutica Civil con fecha 10 de octubre de 2008 *“...las causas más probables serían la falla de recursos disponibles (velocidad y altura) para que la tripulación pudiese enfrentar una condición crítica de vuelo, ante una eventual falla de un magneto durante la fase inicial de ascenso, con la consiguiente pérdida de tracción. La tripulación mantuvo la actitud de ascenso a fin de mantener la separación con el terreno disminuyendo la velocidad del avión e iniciando un viraje por la izquierda, aparentemente para volver a la pista,*

continuando la disminución de la velocidad hasta perder la sustentación y como consecuencia el control de la aeronave”. Más adelante, en el N°3 del mismo documento, se indica “Que frente a una emergencia inmediatamente después del despegue, ocasionada por una falla parcial de potencia o tracción, la tripulación no debería iniciar un viraje hasta no tener parámetros de vuelo adecuados para poder realizar una maniobra segura”.

Adicionalmente, agrega como factores de riesgo los siguientes: a) La falta de preparación del piloto, quien llevaba sólo 56 horas de vuelo y había recibido su licencia apenas 14 días antes de los hechos, b) La falta de experiencia llevó al piloto a ejecutar una maniobra no aconsejable desde todo punto de vista, c) La falta de una adecuada e íntegra mantención de la aeronave, la que habría sufrido un problema en sus magnetos, elementos que componen el motor de la misma

De los hechos narrados, continúa, se llega a la clara conclusión de que éstos se enmarcan en una actividad desplegada por agentes de la administración del Estado, particularmente de Carabineros de Chile, en el ejercicio de sus funciones, y que producto de esta actividad se provocaron consecuencias catastróficas como lo es la muerte de doña Silvia del Carmen Gómez Espinoza, que evidentemente tienen una repercusión en sus representados como hija y como conviviente de la fallecida y que son consecuencias que ellos bajo ningún punto de vista estaban obligados a soportar.

Las 13 personas fallecidas murieron a causa de la precipitación a tierra de la Aeronave Cessna, piloteada por el piloto Teniente de Carabineros de Chile don Sebastián Rodríguez junto con el instructor de vuelo, el Capitán de Carabineros de Chile don Luciano Castro Adarme, cumpliendo un acto propio de servicio, por lo que el Estado de Chile, expresa, es responsable del accidente donde perdiera la vida doña Silvia del Carmen Gómez Espinoza y por consiguiente del sufrimiento causado a la única hija que dejó doña Silvia, Jessica, así como el de su conviviente y compañero de vida durante los últimos 10 años, don Carlos Reyes, y quienes sufren y sufrirán un enorme daño moral a consecuencia de su muerte en un accidente que no fue buscado ni esperado por ninguna de las personas que se encontraban dentro del recinto deportivo, quienes únicamente querían participar de una actividad recreativa y sana, así como tampoco fue buscado ni esperado por sus representados.

A raíz de los hechos latamente expuestos, concluye, se ha provocado un enorme y tremendo sufrimiento y dolor a doña Jessica Martín y don Carlos Reyes Neun, familiares y personas más cercanas de doña Silvia del Carmen, quienes como consecuencia de la pérdida de su madre y conviviente, tuvieron que atravesar en primer lugar por una angustia terrible, la cual fue extendida más allá que la angustia y sufrimiento del resto de los familiares de las otras víctimas, puesto que doña Silvia del Carmen fue prácticamente la única que no falleció en el momento mismo del accidente

sino que 9 horas después. Doña Silvia del Carmen agonizó por todo ese tiempo, lo que le conllevó a ella misma y sus representados un enorme dolor y sufrimiento. En segundo lugar un sufrimiento y dolor imposible de describir para quién no ha perdido a su madre o a su compañera de vida, tras el desenlace que terminó en la muerte de doña Silvia del Carmen, y por último una tristeza y depresión que difícilmente podrán superar debido a la naturaleza irrevocable del daño provocado. El daño moral y daño directo descritos se avalúa y debe ser indemnizado de la siguiente manera: 1) **Daño Moral:** La indemnización a la que deberá ser condenado el Fisco de Chile por el daño moral causado a la hija de doña Silvia del Carmen, Jessica Martin, la avalúa en la suma de \$800.000.000 (ochocientos millones de pesos), o la suma que S.S. estime de justicia declarar, de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas; La indemnización a la que deberá ser condenado el Fisco de Chile por el daño moral causado a don Carlos Reyes Neun, conviviente por 10 años de doña Silvia del Carmen, la avalúa en la suma de \$600.000.000 (seiscientos millones de pesos), o la suma que S.S. estime de justicia declarar, de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas. 2) **Daño directo:** La suma de \$3.000.000.- (tres millones de pesos) por el pasaje o ticket aéreo de último minuto que Jessica Martin tuvo que adquirir para venir a Chile.

Finalmente, en mérito de lo expuesto, normas constitucionales, legales y reglamentarias, en especial lo establecido en los artículos 6, 7 y 38 inciso segundo de la Constitución Política de la República y demás aplicables; artículos 1 y 4 del DFL 1/19.653, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N°18.575 Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado y demás atinentes; artículo 1° de la Ley N° 18.961 modificada por la Ley 20.034 Orgánica de Carabineros de Chile y artículo 13 del DL 2.306 del Ministerio de Defensa Nacional y demás atinentes, y/o por el mérito de lo prescrito en los artículo 2.314 y siguientes del Código Civil y demás normas legales aplicables, solicita se tenga por interpuesta demanda en juicio ordinario en contra del Fisco de Chile, representado por don Carlos Mackenney Urzúa o María Teresa Muñoz Ortúzar, en la forma señalada precedentemente, ya individualizados, para que sea condenado al pago de una indemnización de perjuicios por daño moral y daño material a cada uno de los demandantes que representa, ya individualizados, por las cantidades señaladas anteriormente, ascendente a la cantidad total de \$1.403.000.000 (mil cuatrocientos tres millones de pesos), más reajustes, intereses y costas de la causa o a las cantidades o sumas que S.S. estime de justicia y prudencialmente declarar, de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas.

DECIMO PRIMERO: Que, a fojas 172, Tomo I, de los autos Rol C-25189-2009 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Tercer Juzgado Civil de Santiago, se presenta doña María Teresa Muñoz Ortúzar, Abogado Procurador Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, por el Fisco, quien en la representación

que inviste, procede a **contestar la demanda** en base a los fundamentos de hecho y de derecho que expone.

Señala que el abogado Max Morgan Searle, en representación convencional de doña Jessica Martin y don Carlos Segundo Reyes Neun, interpone demanda de indemnización de perjuicios en contra del Fisco de Chile reclamando el pago de \$1.403.000.000.- como resarcimiento por el daño moral sufrido a raíz del fallecimiento de su madre y conviviente, respectivamente, doña Silvia del Carmen Gómez Espinoza, cuyo deceso se produjo con motivo del accidente aéreo acaecido el día 27 de febrero de 2008, fecha en la que un avión Cessna 210M matrícula CC-KKU, a cargo de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros, se precipitó a tierra sobre una multicancha ubicada en la comuna de Peñalolén mientras se desarrollaba una actividad deportiva. Los actores reclaman indemnización en su calidad de hija y conviviente de la fallecida señora Gómez, invocando como fundamento de su acción el artículo 4° de la Ley de Bases Generales de la Administración del Estado (LBGAE) en relación con el artículo 38 inciso 2° de la Constitución Política, lo que se encontraría en armonía con el artículo 2314 del Código Civil.

La parte demandada, en primer término, controvierte que los hechos descritos hayan ocurrido del modo que se presentan en la demanda, siendo necesario aclarar algunas aseveraciones planteadas en el libelo como factores de riesgo y que no corresponden con la realidad de lo acontecido: a) Identidad de uno de los demandantes: En la demanda comparece accionando doña Jessica Francisca Martin, ciudadana norteamericana, quien invoca su calidad de hija de la fallecida señora Silvia del Carmen Gómez Espinoza, sosteniendo que anteriormente se llamaba Jessica Francisca Poblete Gómez, siendo carga probatoria de la demandante acreditar que son la misma persona, además de probar su calidad de hija de la señora Gómez Espinoza, b) La falta de preparación del piloto, lo que no es efectivo, pues el señor Rodríguez Torres era un Piloto acreditado con licencia N°10.953 totalmente vigente, y con la habilitación necesaria para llevar a cabo el frustrado vuelo en cuestión, c) La falta de experiencia, la que habría llevado al piloto a efectuar una maniobra no aconsejable, lo que no es totalmente efectivo ya que la misma Resolución Exenta N°02387 señala que, analizando la maniobra de viraje, el perito concluye que puede explicarse teniendo en consideración lo recomendado por quien mejor conocía la aeronave y su funcionamiento, es decir, el propio fabricante, d) La falta de una adecuada e íntegra mantención de la aeronave, lo que no es efectivo, pues el mantenimiento de la aeronave Cessna 210M, matrícula CC-KKU estaba totalmente al día y se llevaba a cabo sobre la base del programa recomendado por el fabricante, ciñéndose estrictamente a lo establecido en el “Manual de Procedimientos de Mantenimiento” (MPM), documento técnico aceptado por la autoridad aeronáutica (DGAC).

En relación al accidente y sus circunstancias, motivo de la presente demanda y, según consta en el informe final de investigación de la DGAC, en la fecha señalada y pasadas las 09,46 hrs., los pilotos señores Sebastián Rodríguez y Luciano Castro iniciaban un vuelo junto a 4 pasajeros. El propósito del vuelo era despegar desde el aeródromo Eulogio Sánchez para dirigirse a la zona denominada Delta-11, ubicada a 11 millas náuticas al Sur de dicho aeródromo con el fin de completar un entrenamiento complementario interno (ECI) para traslado de pasajeros. Sin embargo, luego de 1,36 minutos del inicio del despegue el avión se precipitó a tierra, siendo relevante consignar que el vuelo abruptamente interrumpido era el CUARTO y último del denominado entrenamiento complementario que, hasta ese momento, se había desarrollado sin incidente alguno, y que, asimismo, el entrenamiento complementario interno no forma parte del proceso de formación básica para la obtención de la licencia de piloto, sino que Carabineros de Chile contempla, como norma interna, un adiestramiento adicional destinado a MEJORAR la seguridad operacional del personal a cargo de las aeronaves.

En relación a la causa del accidente, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), conforme lo dispuesto en los artículos 181 y 183 del Código Aeronáutico, llevó a cabo la investigación N°1479ES que concluyó con la emisión de un informe final de fecha 26 de septiembre de 2008, en el cual, en lo que guarda relación con la causa más probable del accidente, se consigna que “sería la falta de recursos disponibles (velocidad y altura) para que la tripulación pudiese enfrentar una condición crítica de vuelo, ante una eventual falla de un magneto durante la fase inicial de ascenso, con la consiguiente pérdida de tracción. La tripulación mantuvo la actitud de ascenso a fin de mantener la separación con el terreno, disminuyendo la velocidad del avión e iniciando un viraje por la izquierda, aparentemente para volver a la pista, continuando la disminución de velocidad hasta perder la sustentación y como consecuencia el control de la aeronave. Agrega que el perito investigador descartó como causa probable del accidente un actuar doloso o culpable por parte de los miembros de la tripulación, y que en el cuerpo del informe se deja expresa constancia que “El manual de vuelo de la aeronave recomienda frente a la falta de magnetos, dirigirse al aeropuerto más cercano para reparaciones y la acción de efectuar el viraje pudo estar fundada en esta recomendación” y que “En el contexto del accidente investigado; el análisis fotográfico del entorno (Anexo W) y de acuerdo con lo señalado en el párrafo 2.3.2.3, es posible determinar que la tripulación, habiendo percibido una situación anormal posterior al despegue, efectuó un viraje a la izquierda, aparentemente con el propósito de regresar a la pista, tal como lo señala el procedimiento para una eventual falla de magneto (1.15.5.2) al considerar que ésta era la mejor alternativa frente a la situación presentada”, no existiendo, por tanto, antecedente alguno que permita siquiera remotamente asimilar la decisión o conducta de los pilotos a un comportamiento culpable y menos aún

sostener que dicho comportamiento tenga una relación causal con el lamentable accidente y los daños que le siguieron.

En relación a las alegaciones y defensas, la parte demandada opone las siguientes: **1.- Caso fortuito o fuerza mayor**, que constituye una circunstancia que opera como eximente de responsabilidad que impide el nacimiento de la obligación de resarcir el daño sufrido por las víctimas, pues la participación del demandado en los hechos tiene sólo una aparente relación de causalidad con el perjuicio, pero, en realidad, dicho actuar no es sino una consecuencia más del evento fortuito. **2.- El régimen de responsabilidad por falta de servicio no resulta aplicable al caso**, pues extrañamente el demandante señala que tanto el piloto como el instructor de la aeronave se encontraban en cumplimiento de un acto propio de servicios, subordinados a las órdenes impartidas por los altos mandos de Carabineros de Chile, y que la muerte y lesiones de las personas se produjeron por la actuación de funcionarios de Carabineros de Chile en cumplimiento de un acto propio del servicio para el Estado de Chile, pero dicha institución no se aplica a Carabineros de Chile por expresa disposición del inciso 2° del artículo 21 de la Ley de Bases Generales de la Administración del Estado (LBGAE), norma que excluye a las Fuerzas de Orden y Seguridad de la regulación contenida en el título II, donde precisamente se estatuye el sistema de responsabilidad civil por falta de servicio. **3.- Régimen jurídico especial del Código Aeronáutico**, texto que contempla un baremo indemnizatorio progresivo, en relación al PMD (peso máximo de despegue) de la aeronave causante de los perjuicios, asignando un tope máximo de indemnización por siniestro y que debe distribuirse entre todos los afectados. Así, el avión Cessna CC-KKU tenía un peso máximo de despegue de 3.800 libras, que equivalen a 1.721,4 kilogramos, de modo que por mandato legal el monto total de la indemnización a distribuir entre todas aquellas personas que hubieren resultado dañadas no podría superar las 8.607 unidades de fomento, siendo inadmisibles la acción interpuesta, dado que se reclama el pago de \$1.403.000.000.-, o sea, 66.385 unidades de fomento, cifra que excede con creces el máximo legal fijado para estos casos. **4.- Ausencia de culpa o dolo**, lo que en la especie no concurre, dado que los pilotos a cargo de la aeronave actuaron del modo que correspondía atendidas las circunstancias. **5.- El daño moral debe ser legalmente acreditado**, no correspondiendo asumir la presencia de un dolor o aflicción constitutivo de daño moral o su magnitud por el sólo hecho de existir un vínculo de parentesco entre la víctima del hecho y los demandantes; por el contrario, todos los elementos necesarios para la procedencia de la acción de responsabilidad civil deben ser demostrados, salvo que existan presunciones legales en tal sentido. **6.- En cuanto al reajuste e interés demandado**, señala que respecto del primero, es una obligación accesorio o auxiliar en relación al pago del capital, que en este caso sería la indemnización por daño moral, por lo que dicho reajuste no puede tener una existencia anterior al nacimiento de la obligación principal a la cual accede,

cuya fuente sería la sentencia ejecutoriada, debiendo aplicarse reajustabilidad desde la fecha en que la indemnización por daño moral haya quedado establecida por sentencia firme. Respecto a los intereses, señala que toda indemnización de perjuicios tiene por finalidad la reparación del daño causado en términos de colocar a la víctima en la situación anterior al acaecimiento del hecho lesivo o bien, atenuar las consecuencias que sean irreversibles, por lo que no puede constituir una fuente de lucro o ganancia para el demandante, surgiendo de modo natural la razón por la cual el pago de intereses retributivos repugna la esencia y finalidad de la indemnización de perjuicios al constituir una ganancia adicional carente de causa o motivo.

DECIMO SEGUNDO: Que, a fojas 190, Tomo I, la parte demandante evacúa el trámite de la réplica de la contestación del Fisco de Chile, manifestando sobre el particular que reafirma en todas sus partes, los argumentos de hecho y de derecho expresados en la demanda.

Añadiendo que la demandada en su escrito de contestación señala que no es claro que su representada doña Jessica Francisca Martin es la misma persona que Jessica Francisca Poblete Gómez, hija de la fallecida Silvia Gómez Espinoza. Sin embargo, y como se señaló adecuadamente en la demanda, su representada Jessica Francisca Martin es la misma persona que Jessica Francisca Poblete Gómez, y la razón por la cual existe un cambio de apellidos se debe a su actual residencia en los Estados Unidos de Norteamérica. Sin perjuicio de lo anterior, la identidad de su representada, así como su calidad de hija de la fallecida doña Silvia Gómez Espinoza, será debidamente acreditada durante la etapa procesal correspondiente.

Seguidamente réplica lo expuesto por la demandada en su escrito de contestación, con los mismos fundamentos esgrimidos en el considerando séptimo, por el apoderado de los demandantes de la causa C-1571-2009, claro que en otros términos, por lo que la Juez que suscribe, en esta etapa del fallo, **los da por expresamente reproducidos**, excepto en el punto de responsabilidad del estado, en el cual esta parte hace la prevención que en ningún momento han señalado que sea aplicable la responsabilidad objetiva por falta de servicio o aquella establecida en el Código Aeronáutico. Sin embargo, es evidente que el régimen de responsabilidad de Estado es diferente de aquel regido por el Código Civil, que regula la responsabilidad entre privados. En este sentido, existe numerosa doctrina que señala que la responsabilidad civil del estado es objetiva. Así, señala que la profesora Carmen Domínguez sostiene “Podría agregarse en Chile dos casos de objetivación introducidos por la Ley, como lo constituyen, por una parte, la responsabilidad extracontractual del estado por falta de servicio consagrada en el art.44 (42) Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado (Ley N°18.575 de 5 de diciembre de 1986) y, por otra, la responsabilidad civil de las Municipalidades”. Señala la autora que profesores de

Derecho Administrativo, don Eduardo Soto Kloss, sostiene tajantemente que la responsabilidad del Estado “ al ser una responsabilidad de una persona jurídica y, por ende de imposible estructuración técnica sobre la base de culpa o dolo, resulta ser una responsabilidad objetiva, fundada sobre la base de la causalidad material; vale decir, atendida la relación causal entre un daño antijurídico (que la víctima no estaba jurídicamente obligada a soportar) producido por un órgano del estado en ejercicio de sus funciones, nace la obligación para este de indemnizar a aquélla”. Entre otros, quienes categóricamente califican a la responsabilidad en cuestión como una objetiva, en cuanto para que ella se genere –en palabras de López Santa María- bastaría con la mera causalidad material como factor de atribución de la responsabilidad y, por lo mismo, sería suficiente para que existiera obligación de indemnizar a las víctimas con que la acción u omisión de la administración les haya ocasionado daño.

Con todo, señala que pese a la existencia del debate, lo cierto es que la doctrina mayoritariamente se inclina por considerarla objetiva y, en lo que más interesa, por la misma senda se orienta la jurisprudencia. A este respecto dice que está el conocido caso “Tirado con Municipalidad de La Reina”, que, con anterioridad a la dictación de la Ley de bases, acogía esta tesis, luego repetida por numerosas sentencias, como ha resaltado, entre nosotros, el mismo López Santa María.

Por último quieren señalar que la insistencia del Fisco en cuanto a que la responsabilidad del Estado es subjetiva y no objetiva, es más bien irrelevante debido a que es del todo evidente en el caso de autos que sí hubo negligencia por parte del Estado, de lo contrario la aeronave se habría encontrado en buen estado y no se habría precipitado a tierra matando e hiriendo a decenas de personas.

DECIMO TERCERO: Que, a fojas 210, Tomo I, la parte demandada, Fisco de Chile, viene en evacuar el trámite de dúplica, y lo hace en los mismos términos reseñados y descritos en el considerando séptimo del presente fallo, **los que se dan por reproducidos en esta etapa de la sentencia**, haciendo presente que no añade ningún antecedente extra que agregar.

DECIMO CUARTO: Que, recibida que fuera la causa a prueba, la parte demandante, acompañó mediante presentación de fojas 4150, Tomo XII, los **siguientes documentos:**

1.- Copia de certificado emitido por la Psicóloga doña María Raquel Córdova Labbe del Centro de Salud Carol Urzúa, de fecha 03 de marzo de 2013, donde consta el diagnóstico de don Carlos Reyes Neun: Estrés post traumático, duelo. Paciente consultó el día 07 de marzo de 2008, posterior a fallecimiento traumático esposa, en ese momento con síntomas emocionales reactivos a duelo, se le indicó tratamiento de

clonazepan 0,5 por 15 días, e inició de seguimiento psicológico, por dificultades laborales, no continuó asistiendo, agregado a fojas 4120, Tomo XII.

2.- Copia autorizada de parte N°1, código N°2, cuadrante N°184, emitido por don Julio R. de La Fuente Hernández, el día 27 de febrero de 2008, que da cuenta de muertes y hallazgo de cadáver, rolante a fojas 4121 y siguientes, Tomo XII.

3.- Carta enviada a don Carlos Reyes Neun del 17 de marzo de 2008, emitido por el Ex Alcalde de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, rindiendo sus condolencias por la muerte de Silvia del Carmen Gómez Espinoza, de fojas 4125, Tomo XII.

4.- Copia del título N°11968, emitido por la sociedad Los Parques S.A., donde consta que tanto Carlos Segundo Reyes Neun como Silvia Del Carmen Gómez Espinoza son dueños de una sepultura en el Cementerio Parque Cordillera, de fojas 4126, Tomo XII.

5.- Recibos de ingreso N°490058, 495897 y 490058, emitidos por la sociedad Los Parques S.A., donde constan diversos pagos de la sepultura indicada en el N°5 precedente, agregados a fojas 4128, 4129 y 4130, Tomo XII.

6.- Copia de Convenio de entrega de título N°92375, emitido por la sociedad Los Parques S.A., a suscrita por don Carlos Reyes Neun, teniendo por beneficiarios a don Carlos Reyes Neun y doña Silvia Del Carmen Gómez Espinoza, de fojas 4127, Tomo XII.

7.- Boleta electrónica N°10250189, emitidas por sociedad Concesionaria Vespucio Norte S.A., emitida para Silvia del Carmen Gómez Espinoza, la cual fue enviada a calle Yelcho N°1875, mismo domicilio de don Carlos Reyes Neun, demandante de autos, de fojas 4131, Tomo XII.

8.- Copia simple de carta emitida por el señor Jorge Vivar Cáceres, Fiscal adjunto Fiscalía Local de la Florida, a doña Silvia del Carmen Gómez Espinoza, la cual fue enviada a calle Yelcho N°1875, Peñalolén, mismos domicilio de don Carlos Reyes Neun, de fojas 4133, Tomo XII.

9.- Copia simple de la carta de autorización de sepultación, folio 76889, firmado por doña Jessica Martin (antes llamada Jessica Francisca Poblete Gómez), de fojas 4134, Tomo XII.

10.- Copia simple de la solicitud de servicios de sepultación, en el cual consta que doña Jessica Martin (antes llamada Jessica Francisca Poblete Gómez), número de pasaporte 43695240 es la hija de doña Silvia del Carmen Gómez Espinoza, de fojas 4135, Tomo XII.

11.- Copia simple de Acta de Recepción de fallecidos, firmado por doña Jessica Martin (antes llamada Jessica Francisca Poblete Gómez), número de pasaporte 43695240 es la hija de doña Silvia del Carmen Gómez Espinoza, de fojas 4136, Tomo XII.

12.- Copia autorizada de mandato otorgado por doña Jessica Francisca Martin (antes llamada Jessica Francisca Poblete Gómez), número de pasaporte Estadounidense 43695240, donde consta que la firma de doña Jessica Martin es efectivamente la misma que se ve en los documentos acompañados en otros documentos de este escrito, agregado a fojas 4137, Tomo XII.

13.- Certificado de nacimiento de doña Jessica Francisca Poblete Gómez, Run 10.986.768-3, nacida el día 12 de mayo de 1970 y cuyos padres fueron Francisco Poblete Allende y Silvia del Carmen Gómez Espinoza, circunscripción Universidad, número de inscripción 3528, registro E1, año 1970, emitido el 24 de noviembre de 2014, de fojas 4139, Tomo XII.

14.- Copia autorizada del pasaporte Estadounidense N°43695240 perteneciente a doña Jessica Francisca Martin (antes llamada Jessica Francisca Poblete Gómez), y en el cual consta que nació el 12 de mayo de 1970 en Chile, de fojas 4140, Tomo XII.

15.- Certificado de defunción de doña Silvia del Carmen Gómez Espinoza circunscripción Independencia, número de inscripción 616, Registro S2, año 2008, donde consta que doña Silvia del Carmen Gómez Espinoza, falleció el día 27 de febrero de 2008 a las 18:30 horas, a causa de “gran quemada 90% con compromiso vía aérea”, este documento fue emitido el 24 de noviembre de 2014, de fojas 4141, Tomo XII.

16.- Copia de detalle de noticia portal web latercera.cl, de fecha 03 de marzo de 2008, en que se indica la muerte de doña Silvia Gómez Espinoza, quien se encontraba con el 95% de su cuerpo quemado, de fojas 4142 a 4144, Tomo XII.

17.- Copia de detalle de noticia del portal web La Segunda Digital, de fecha 03 de marzo de 2008, donde se informa de la sepultación de las primera víctimas de la tragedia aérea de Peñalolén. En este documento consta que doña Jessica Martin, hija de doña Silvia Gómez, viajó desde Nueva York, Estados Unidos, para asistir y coordinar el entierro de su madre, de fojas 4145 a 4146, Tomo XII.

18.- Copia simple de cédula nacional de identidad de Silvia del Carmen Gómez Espinoza, emitido el 07 de septiembre de 2007, y con validez hasta el 4 de noviembre de 2012, de fojas 4149, Tomo XII.

19.- Copia simple de la recepción por parte de doña Jessica Martín, hija de doña Silvia Gómez, del certificado médico de defunción en original, de fecha 28 de febrero de 2008, de fojas 4148, Tomo XII.

20.- Copia del documento individualizado como Autorización de Sepultación emitido por el Registro Civil de Independencia y firmado por don Adrián Hormázabal oficial civil adjunto, con fecha 28 de febrero de 2008. En este documento consta el fallecimiento de doña Silvia del Carmen Gómez Espinoza, a causa de gran quemadura 90% con compromiso vía aérea, de fojas 4147, Tomo XII.

21.- Pasaporte de doña Silvia del Carmen Gómez Espinoza, emitido el 15 de noviembre de 2005 y que expiraba el 15 de noviembre de 2010, documento en el cual consta que doña Silvia Gómez Espinoza, viajaba periódicamente a los Estados Unidos de América, país en el cual visitaba a su hija doña Jessica Martín (antes llamada Jessica Francisca Poblete Gómez), guardado en custodia bajo el N°7442-2014.

DECIMO QUINTO: Que, la parte demandante, recibida que fuera la causa a prueba, presentó los siguientes **testigos**:

A fojas 3673, Tomo XI, compareció el testigo don **Luis Alberto Gutiérrez Leiva**, cédula de identidad N°10.724.975-3, quien señaló que ambos demandantes, Jessica Martín y Carlos Reyes sufrieron efectivamente perjuicios morales y psicológicos con este accidente. Señala que en el caso de Carlos Reyes, tuvo un gran cambio, porque se murió su señora, de ser una persona alegre pasó a ser una persona decaída, de hecho salí poco, lo veía poco en la calle, ya no compartía con los vecinos como antes, cuando estaba la vecina Silvia. Dice que ellos llevaban como 15 años casados, él estaba enamorado de su señora y hasta el día de hoy dice que lo está, también dice que la ve, además que el accidente fue a un par de cuadras de su casa, él tiene que pasar siempre por ahí, lo que hace que siempre lo recuerde, dice que ve a la Silvia por ahí. Cuando ocurrió el accidente Carlos quedó muy triste, muy apenado, él dice que no la creía, cuando le avisaron del accidente él andaba trabajando en locomoción colectiva y le contó que cuando le avisaron quedó pasmado, para adentro, la verdad es que todo Peñalolén quedó para dentro, todos quedaron sorprendidos con lo sucedido, él nunca se va a olvidar del accidente porque ese día era el cumpleaños de su hijo mayor. Con respecto a Jessica Martín, dice que en ese tiempo ella estaba fuera de Chile, en EEUU, se imagina sufrió perjuicio, pero no sabe más, cuando fue el accidente legó al otro día al tiro, era la única hija de Silvia, como no iba a venir. En cuanto al monto de los daños, los desconoce. Se le consulta si doña Jessica Martín, hija de doña Silvia Gómez, viajaba en forma regular a ver a su madre desde EEUU, y señala que viajaba como dos veces al año, y también la Sra. Silvia iba a verla a ella unas dos veces al año a EEUU. Se le consulta al testigo, si de acuerdo a lo que pudo observar como vecino, como era la relación entre Jessica Martín y su madre y don Carlos Reyes, quien

no es su padre, respondiendo que buenísima, de familia, siempre los vió unidos a los tres, ya que eran solo ellos tres. Se le pregunta que pasó con esta unidad familiar o armonía que existía después del accidente, según lo que pudo observar y expuso que se destruyó la familia, el vecino Carlos ya no era el mismo, Jessica ya después vino poco, el vecino quedó desmotivado porque siempre andaba con la vecina.

Seguidamente la testigo doña **María Cecilia Riquelme Almendras**, a fojas 3675, Tomo XI, manifestó que ambos demandantes sufrieron perjuicios terribles, les afectó mucho la muerte de Silvia y la forma en que sucedió, esto los sabe porque ella estuvo presente ahí, en la posta, cuando ella falleció en la posta Central, ya que Silvia había quedado viva, ella de su trabajo se fue directo a la Posta Central, cuando llegó haya Silvia murió como a los 5 minutos, Carlos salió en ese momento a llorar, le dio ataque de llanto, toda su familia estaba allí apoyándolo. Lo más terrible para Carlos Reyes fue verla como ella falleció, toda quemada, fue una tragedia tan terrible, él la quería mucho a ella, y fue terrible como la perdió, ellos eran muy unidos, porque eran únicos, para todos lados andaban juntos. Señala que después de la muerte de ella, tenían que ayudarlo en su casa, él no hacía nada estaba mal psicológicamente, no tenía ánimo de nada, después empezó a trabajar para distraerse un poco, se puso muy trabajólico, como para olvidarse y pasar poco en la casa, para mantener la cabeza en otra cosa, ahora ya está un poco mejor, pero no deja de nombrarla, incluso confunde su nombre y le dice Silvia de repente. En cuanto a Jessica, como ella está en EEUU, ella la vio muy pocas veces, igual vino para la muerte de su madre, estaba muy nerviosa y no hablaba nada, tomaba pastillas que le daban para mantenerla tranquila, obviamente le causó daño la muerte de su madre, Jessica era hija única y siempre invitaba a Silvia a EEUU, iba por lo menos unas dos veces al año a verla y Jessica venía a Chile a ver a su madre, después ya se volvió a EEUU, porque ella trabajaba allá. Dice que bastante grande fue los daños que ellos sufrieron, ellos se comunicaban por teléfono y sobretodo Carlos, se refugiaba mucho en Jessica, porque era la hija de Silvia y la llamaba mucho por teléfono, y dice que no sabría decir de cuanto fueron los daños que sufrieron. Se le pregunta de acuerdo a su observación, cuanto tiempo vivieron como pareja don Carlos reyes y doña Silvia Gómez, y señala que como unos 15 años más o menos calcula.

A continuación se presenta la testigo doña **María Isabel Vallejos López**, cédula de identidad N°10.046.955-3, quien a fojas 3677, Tomo XI, señala que ambos demandantes sufrieron perjuicios, ellos sufrieron mucho por esta situación, estaban muy afectados y estuvieron muy mal. Dice que hasta el día de hoy, nunca volvieron a ser las mismas personas, mantienen la pena de la pérdida de Silvia, Carlos reyes, siempre era una persona muy alegre, siempre estaba con su señora, ellos Vivian cerca y los veían siempre, andaban juntos abrazados y cuando paso todo esto, él siempre se ve triste, hala poco, uno le pregunta como está, pero contesta poco, no como antes, y a pesar de los años que han pasado, sigue sólo, no ha vuelto a tener otra pareja, tiene su casa, su

vehículo y trabaja pero no es lo mismo, sigue solo y habla siempre de ella, uno cualquier que habla, él inmediatamente lo relaciona con su señora y al tiro dice la Silvita esto o aquello, hasta el día de hoy no ha podido superar la pérdida, los daños fueron psicológicos, afectivos o emocionales, hasta el día de hoy no lo ha podido superar, siempre que uno habla con él, él habla de su señora y de su hija Jessica. Esta última antes siempre venía dos veces al año, cuando la mamá estaba viva, y Silvia viajaba para haya mucho, después de la muerte de Silvia, Jessica viene como una vez al año, porque dice que le afecta mucho venir, también los daños a ésta fueron principalmente psicológicos, ella quedo muy mal, pasaba puro llorando, además por la forma en que fue el accidente, fue una muerte tan inesperada y terrible para todos, porque Silvia murió en el Hospital de inmediato, no duro nada. Dice que no podría dar un monto de los daños, solo decir que es un daño irreparable y que ninguna plata les pagara lo que perdieron ambos, para Jessica su madre y para Carlos su compañera de años, no sabe cuántos años exactos fueron, pero ella los conoció como 20 años y siempre estuvieron juntos, solo la muerte los separó. Se le pregunta cómo era la relación de familia entre Jessica, Carlos y Silvia, y responde que buena, siempre andaban los tres juntos, se notaba que había amor entre los tres, eran muy unidos. Y dice que luego del accidente esta unión familiar se vio totalmente destrozada, porque ya no estaba Silvita, se notó mucho que ella ya no estaba con ellos, después ya todo fue pura tristeza, mucha pena entre ellos.

DEMANDA DE FOJAS 379, TOMO II, CAUSA ROL C-2729-2010, PRIMITIVAMENTE DEL TERCER JUZGADO CIVIL DE SANTIAGO:

DECIMO SEXTO: Que, a fojas 379, Tomo II, se presentan don Álvaro Quintanilla Ponce y don Juan Pablo Hermosilla Osorio, ambos en representación convencional de don **Francisco Ricardo De Jesús Miranda Rojas**, conductor de buses, quien confirió mandato judicial por sí y como representante legal de sus hijos menores de edad, **Manuel Matías Miranda Góngora**, **Christopher Andrés Miranda Góngora** y **Franchesca Arascely Miranda Góngora**; doña **María Mercedes Góngora Abarca**, y **Katherine Edith Miranda Góngora**, quienes en la representación que invisten, interponen demanda de indemnización de perjuicios en contra del Fisco de Chile, representado por doña María Teresa Muñoz Ortúzar, Abogado Procurador Fiscal del Consejo de Defensa del Estado, a objeto que sea condenado a indemnizar los perjuicios causados a sus representados con ocasión del accidente de aviación acaecido el día 27 de febrero de 2008 en la comuna de Peñalolén, fundado en los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho que expone.

Señala que don Francisco Ricardo De Jesús Miranda Rojas, doña María Mercedes Góngora Abarca, don Manuel Matías Miranda Góngora, don Christopher Andrés Miranda Góngora, doña Franchesca Arascely Miranda Góngora y doña Katherine Edith Miranda Góngora, son, respectivamente, padre, madre y

hermanos de Israel de Jesús Miranda Góngora, quién falleció el día 27 de febrero de 2008 como consecuencia del accidente aéreo que describe. Ese día 27 de febrero de 2008, siendo las 09:46 horas, la aeronave marca Cessna modelo 210 M Centurión, matrícula CC-KKU, tipo monomotor, Serie N° 210-62332, con 8.110 horas de vuelo, año de fabricación 1978, a cargo de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, en su carácter de explotador de la aeronave y de propiedad del Club Aéreo de Carabineros, efectuó un vuelo de instrucción (transporte de personas), para lo cual subieron a bordo cuatro pasajeros, uno de ellos, el joven Israel de Jesús Miranda Góngora, de dieciocho años de edad, alumno de Mecánica de Mantenimiento de Aeronaves. El avión era piloteado por don Luciano Albino Castro Adasme, Capitán de Carabineros, instructor de vuelo, de 35 años de edad, en calidad de piloto al mando y comandante de la aeronave, y por don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres, Teniente de Carabineros, de 24 años de edad, alumno en práctica en curso de instrucción básica para habilitación de pilotos privados, quien precisamente realizaba un vuelo de instrucción complementario interno dispuesto por la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, e impartido por el referido Capitán Castro. Don Luciano Albino Castro Adasme, contaba con Licencia de Piloto N° 10.953 y don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres, la había obtenido el día 13 de febrero de 2008 (catorce días antes del accidente), por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, licencia de piloto privado de aviones N° 13.075.-. Al momento de ocurrir la tragedia los oficiales que piloteaban la aeronave se encontraban cumpliendo actos propios de servicio. En efecto, el accidente ocurrió mientras efectuaban funciones asumidas por la institución, realizando el vuelo local D-11, de instrucción, cumpliendo la Orden de Instrucción N° 16-A, emitida el 18 de febrero de 2008 por la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, que ordenaba realizar vuelo de habilitación con pasajeros, en un tiempo disponible estandarizado de 4 horas, a cargo del Capitán Castro, instrucción que el Teniente Rodríguez debía aprobar para cumplir con el entrenamiento interno de transporte de pasajeros dispuesto por dicha Prefectura.

Además de los dos oficiales tripulantes, expresa, iban en la aeronave cuatro pasajeros, uno de ellos, el joven Israel de Jesús Miranda Góngora. Los pasajeros eran alumnos en práctica del Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo de Carabineros, estudiantes de mecánica de mantenimiento de aeronaves, y para quienes el vuelo no formaba parte de su Programa de Instrucción, el que no contempla plan de vuelo, como contenido formativo, necesario u obligatorio en su plan de estudios. En consecuencia, su inclusión se debió a que fueron invitados a subir al avión para servir como “pasajeros a transportar” a los fines del entrenamiento que como labores funcionarias debían cumplir el Capitán Castro y el Teniente Rodríguez, en el marco del *entrenamiento complementario interno* impuesto por la mentada Orden de Instrucción N° 16-A, de la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile.

El plan de vuelo consistía en despegar desde el Aeródromo Eulogio Sánchez Errázuriz (conocido como Aeródromo Tobalaba), para dirigirse a la zona denominada Delta-11, hacia el Sur del aeródromo, zona de instrucción donde el Teniente Rodríguez debía completar su entrenamiento en traslado de pasajeros y luego retornar al mismo lugar de despegue. Iniciado el vuelo, luego de despegar en forma normal y transcurrido tan sólo 1 minuto y 36 segundos, encontrándose la aeronave en fase inicial de ascenso con rumbo al sur, habiendo alcanzado una velocidad de 90 nudos, la velocidad de la aeronave disminuyó, desaceleración que puede atribuirse o fundarse técnicamente en dos hipótesis, una de carácter operacional y otra mecánica. La primera, en que la disminución de potencia y consecuentemente de velocidad, se haya originado en una decisión voluntaria o deliberada de la tripulación de vuelo, ya sea para simular fallas de motor en el despegue u otra motivación. La segunda hipótesis consistente simplemente en una falla de tipo mecánico en los elementos o sistemas de la aeronave. Según la misma investigación, como consecuencia de esta disminución de velocidad, inferior a la *performance* de vuelo normal, el avión descendió a una altitud de 100 pies AGL (sobre el nivel del suelo), que equivale a 30,48 metros de altura, circunstancia en la cual la tripulación de la aeronave decide efectuar un repentino viraje a la izquierda, agravando su pérdida de altura por lo que se precipita a tierra, derechamente desplomándose y cayendo sobre la multicancha de un complejo deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, ubicado en calle Ricardo Grellet de los Reyes N° 2.152, comuna de Peñalolén, falleciendo siete personas en tierra, y los seis ocupantes de la aeronave, entre éstos, reitera, el joven Israel de Jesús Miranda Góngora.

La decisión de efectuar el viraje, manifiesta, fue técnicamente equivocada, pues no evaluó el inminente efecto que tal maniobra tendría en la sustentación de la aeronave, atendida su falta de velocidad y altura suficiente, es decir, la completa falta de parámetros de vuelo seguro para acometer un retorno en tales circunstancias. La toma de decisión que se adopta, materializada en el viraje en un ángulo excesivo, se tradujo en la inevitable pérdida de sustentación en su componente vertical y la inevitable pérdida de control de la aeronave, precipitándose ésta a tierra.

La citada Orden de Instrucción N° 16-A, emitida el 18 de febrero de 2008 por la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, ordenó efectuar vuelo de habilitación con pasajeros. Para tal efecto, el Capitán de Carabineros, don Luciano Albino Castro Adasme, actuó en su calidad de instructor y quedó a cargo de la práctica de vuelo lo que, a la luz de lo dispuesto en el DAR 01, número 4.5.4 letra d), numeral 3°, lo calificaba como *piloto al mando*. Los dos oficiales de Carabineros de Chile, que conformaban la *tripulación de vuelo*, se encontraban cumpliendo actos propios de servicio, ya que el accidente de aviación acaeció mientras efectuaban funciones de entrenamiento para servicios propios de la institución. El vuelo local de instrucción, correspondía a una exigencia interna de la Prefectura Aeropolicial

de Carabineros de Chile, impartida por la Orden de Instrucción N° 16-A, de 18 de febrero de 2008 de la Sección Docencia de dicha Prefectura, la que se enmarca, a su vez, en la Directiva de Funcionamiento de la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile. Esta orden de instrucción ordenaba la realización de vuelo de habilitación con pasajeros, a cargo del Capitán de Carabineros, don Luciano Albino Castro Adasme lo que, en conformidad a lo dispuesto en el Art. 63 de la Ley N° 18.961, Ley Orgánica Constitucional de Carabineros de Chile, en concordancia con el Art. 89° inciso 3° del D.F.L. N° 2 de 1968, constituye un acto de servicio. El “Informe técnico de accidente”, del Departamento de Prevención de Accidentes de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en hoja 36 del informe final establece, en su literal G) sobre “Historial de Mantenimiento”, la comprobación, por parte del investigador técnico señor Carlos Riquelme Sandoval, que el personal de mecánicos del Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo del Personal de Carabineros, quienes participaron en la toma de presión diferencial del motor de la aeronave efectuada el día 24 de enero de 2008, aplicaron el procedimiento siguiendo el denominado Service Bulletin M73-19 de TCM, instructivo de fecha 03 de diciembre de 1973 (que ya no está en uso), el que describe un procedimiento “*antiguo*”, obviando practicar la anotación de los valores de presión diferencial “*por olvido*” (sic). Estas negligencias y omisiones contrastan con lo establecido en la norma DAR 08 numeral 3.1.1 sobre “Condiciones Generales del Mantenimiento de Aeronaves”, en el sentido que “*el certificado de aeronavegabilidad de una aeronave se encontrará vigente si se cumplen las siguientes condiciones: Letra h) Si se han efectuado las anotaciones que correspondan en los registros de mantenimiento, en la forma aceptada por la DGAC*”. La alusión a procedimiento “antiguo”, se explica por el reemplazo que hace varios años efectuó el fabricante estableciendo un nuevo procedimiento, contenido en el documento individualizado como BS03-3 de fecha 28 de marzo de 2003, haciendo perder al denominado Service Bulletin M73-19 de 1973, la condición de documentación aplicable por no ser ya la norma técnica vigente y actualizada. De esta forma, añade, la omisión o desatención de exigencias que importan deberes de cuidado configuran, por sí sola la culpa del explotador, al no controlar que los trabajos aeronáuticos de mantención realizados en su aeronave fueran ejecutados conforme los manuales actualizados los que, como señala la normativa, constituyen *documentación técnica de las aeronaves*. Este descuido es grave porque hace verosímil que la condición aeronáutica de la aeronave haya sido afectada, por haberse obviado una revisión adecuada mediante procedimientos vigentes, naturalmente más rigurosos y eficientes que aquéllos definidos con 35 años de antigüedad.

Al experimentar el avión una disminución de velocidad por debajo de la performance normal e ingresado en el régimen de velocidad de vuelo denominado *región de comando reverso*, y a tan sólo 100 pies AGL (30,48 metros sobre el nivel del

suelo), devino en un vuelo en condiciones límite, o “condición de vuelo crítica”, caracterizada por la falta de recursos disponibles (velocidad y altura), genuina emergencia en vuelo que exigía al piloto la adopción de la decisión técnica más adecuada en esa desmedrada situación de vuelo, de modo que le permitiera planear y caer en los campos aledaños despejados, lo que resulta plenamente factible en dicha área. Tal situación de navegación, la proyección del vuelo de la aeronave, el factor de carga y el stall que generaría un viraje, con un forzoso ángulo de inclinación alar excesivo e inminente pérdida de sustentación, excluían absolutamente como alternativa técnica tal maniobra de viraje. La condición de vuelo que se experimentaba era inequívocamente equivalente a la falla de motor en vuelo por lo que la adopción de la decisión de retornar al Aeródromo de salida resultaba impracticable y técnicamente errada. Esa impracticabilidad de la maniobra de retorno, sólo hacía aplicable a la situación una maniobra de planeo y en caso alguno un viraje que -como ocurrió- aceleraría el desplome de la aeronave como resultado de la mayor pérdida de sustentación.

Expone que la responsabilidad del Fisco de Chile viene dada por los Arts. 6 inciso 3° y 7 inciso 3°, que recepcionan el principio de la responsabilidad de los órganos del Estado, y por el Art. 38 inciso 2° de la Constitución Política de la República, en concordancia con el artículo 4° de la Ley N° 18.575. El daño puede provenir de la actividad material o jurídica de la Administración.

La hipótesis de responsabilidad del Estado por daños causados a sus representados por la Administración, en el ejercicio de sus funciones se da precisamente en la especie. En efecto, el ilícito civil se produjo cuando quienes comandaban la aeronave –agentes del Estado- cumplían una función pública, por orden de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile. El carácter que ésta última tiene de órgano de la Administración del Estado es evidente, y no requiere mayor prueba, la Ley N° 18.575 sobre Bases Generales de la Administración, en su Art. 1° establece que: “La Administración del Estado estará constituida (entre otros) por... las Fuerzas de Orden y de Seguridad Pública”, es decir, Carabineros de Chile entre ellas, y dentro de esta institución, a su vez, la citada Prefectura. El citado Art. 4° de la Ley 18.575 establece una responsabilidad directa del Estado, por el daño que causen los órganos de la Administración en el ejercicio de sus funciones o con ocasión de ellas, ya sea que el daño se produzca en el funcionamiento de la Administración normal o anormal, regular o no, jurídico o de hecho, ya que el legislador no ha distinguido.

En subsidio de la responsabilidad directa de los órganos de la Administración del Estado que refiere, añade, a estos hechos son aplicables las reglas generales de responsabilidad extracontractual. En el caso que nos ocupa es clara y evidente la impaciencia, negligencia e imprudencia en que incurrieron los funcionarios o agentes del Estado en la operación de vuelo al ser incapaces de intentar la maniobra que

correspondía y, en cambio, tomar la decisión de efectuar un pronunciado viraje sin contar con parámetros de vuelo seguros para tal maniobra, incurriendo en un grave e inexcusable error que se tradujo en la súbita pérdida de sustentación de la aeronave. También hubo culpa y descuido al haber acreditado la idoneidad de una aeronave cuya mantención se efectuaba mediante procedimientos obsoletos, posibilitando que no se detectaran fallas de piezas y sistemas de la máquina, todo lo cual ha provocado el daño de que han sido víctimas sus representados especialmente en su salud psíquica y espiritual.

El día 27 de febrero de 2008, Israel de Jesús Miranda Góngora, de tan sólo 18 años de edad, estudiante de Mecánica de Mantenimiento de Aeronaves, murió en un accidente aéreo ocurrido durante un vuelo de instrucción, en las circunstancias ya descritas, produciéndose de esta manera para sus representados una pérdida irreparable y un dolor que los acompañará por el resto de la vida, lo que ha ocasionado para cada uno de los integrantes de la familia, demandantes en autos, daños y perjuicios morales innegables, pero que para efectos de esta demanda lo avalúa en la suma de \$600.000.000.- (seiscientos millones de pesos) para cada uno de los padres, más la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos) por cada uno de los 4 hermanos, lo que corresponde a un total de \$1.400.000.000.- (mil cuatrocientos millones de pesos) por concepto de daño moral, o la suma que V.S. en definitiva, de justicia estime.

Finalmente, y conforme lo expuesto, solicita se tenga por interpuesta demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios, en contra del Fisco de Chile, representado por la Abogado Procurador Fiscal de Santiago del Consejo de Defensa del Estado, doña María Teresa Muñoz Ortúzar, ambos ya individualizados, acogerla a tramitación y, en definitiva, dar lugar a ella en todas sus partes, condenando a pagar a los demandantes la suma de \$1.400.000.000.- (mil cuatrocientos millones de pesos); o, en subsidio, las sumas y cantidades que S.S. estime de justicia, de acuerdo al mérito de autos, debidamente reajustadas y con intereses desde que la sentencia quede ejecutoriada, con costas.

DECIMO SEPTIMO: Que, a fojas 438 de los autos Rol C-2729-2010 acumulados, se presenta doña María Teresa Muñoz Ortúzar, Abogado Procurador Fiscal de Santiago del Consejo de Defensa del Estado, por el Fisco de Chile, quien en la representación que inviste, procede a **contestar la demanda** en base a los fundamentos de hecho y de derecho que expone.

Señala que los abogados don Álvaro Quintanilla y Juan Pablo Hermosilla comparecen en representación convencional de don Francisco Miranda Rojas, doña María Góngora Abarca, don Manuel Miranda Góngora, don Christopher Miranda Góngora, doña Franchesca Arascely Miranda Góngora y doña Katherine Miranda Góngora, interponiendo demanda de indemnización de perjuicios en contra del Fisco,

reclamando el pago de \$1.400.000.000.- como resarcimiento por el daño moral sufrido a raíz del fallecimiento de su hijo y hermano, don Israel de Jesús Miranda Góngora, quien fuera alumno del Centro de Mantenimiento del Club Aéreo de Carabineros, fallecido en el accidente del día 27 de febrero de 2008, fecha en la que un avión Cessna se precipitó a tierra en la comuna de Peñalolén. En la demanda se reclama el pago de \$600.000.000.- para cada uno de los padres y \$50.000.000.- para cada uno de los 4 hermanos de la víctima fatal, fundamentando la acción en los artículos 6°, 7° y 38 inciso 2° de la Constitución Política de la República, los artículos 1° y 4° de la Ley de Bases Generales de la Administración del Estado (LBGAE), el artículo 1 de la Ley N°18.961, Orgánica Constitucional de Carabineros de Chile, y, en subsidio, las reglas generales de la responsabilidad extracontractual del artículo 2314 de Código Civil.

La parte demandada controvierte que los hechos descritos hayan ocurrido del modo que se presentan en la demanda. Respecto de las excepciones y defensas, expresa que en cuanto al Régimen aplicable a la controversia, ésta debe ser resuelta con arreglo al estatuto específico que regula pormenorizadamente la aeronavegación, esto es el contemplado en el Código Aeronáutico. Agrega que la aeronavegación tiene un estatuto especial, entre los cuales se encuentra el artículo 175 del Código Aeronáutico, que dispone: *“Las acciones establecidas en este título prescribirán en el plazo de un año contado desde el día de los hechos, desde el día en que la aeronave llegó a su destino o desde que el transporte fue interrumpido, según el caso”*, por consiguiente, siendo un hecho pacífico entre las partes que el accidente tuvo lugar el día 27 de febrero de 2008, sólo cabe concluir que la acción indemnizatoria intentada por la actora se extinguió previamente por prescripción el día 27 de febrero de 2009, en circunstancias que la demanda de autos fue notificada extemporáneamente el día 22 de junio de 2010, oponiendo, por tanto la excepción de prescripción del artículo 175 del Código referido. En subsidio de la prescripción, agrega, se debe aplicar el límite indemnizatorio que contempla el artículo 144 del Código Aeronáutico, de modo tal que es posible concluir categóricamente que la acción interpuesta es inadmisibile, dado que se reclama el pago de \$1.400.000.000.-, o sea, 66.461,23 unidades de fomento, cifra que excede con creces al máximo legal de 4000 U.F. que contempla el citado precepto.

En subsidio de lo anterior, opone las siguientes alegaciones y defensas de conformidad al régimen general.

Expresa que la “teoría del caso” sobre la cual la demandante intenta construir su acción indemnizatoria está dada por: **a)** Problemas de mantenimiento (pues se formula un cuestionamiento a la condición de aeronavegabilidad), y **b)** Actuación culpable del piloto.

Sostiene que existe ausencia de culpa en el estado de mantención de la aeronave y que la conducta de los pilotos fue ajustada al respectivo manual de

operación, y que el desperfecto de magneto (causa del accidente) constituye un caso fortuito. Incorrectamente se sostiene en la demanda que el piloto don Sebastián Rodríguez Torres (QEPD) era un *“alumno en práctica en curso de instrucción básica para habilitación de pilotos privados”*, por el contrario, se trataba de un piloto acreditado con licencia totalmente vigente, quien además contaba con la habilitación necesaria para llevar a cabo el vuelo en cuestión. Explica que el “Entrenamiento Complementario Interno”, ECI, no es parte del proceso de formación básica para la obtención de la licencia de piloto, lo que ocurre es que Carabineros de Chile contempla, como norma interna, un adiestramiento ADICIONAL y complementario destinado a MEJORAR la seguridad operacional de los pilotos a cargo de las aeronaves.

Para analizar la decisión de los pilotos, manifiesta, es preciso situarla en el contexto de las condiciones de vuelo, esto es, se presentó una pérdida súbita de velocidad y potencia del motor, falta de claridad del origen de esa anormalidad, condición del entorno, tiempo disponible para la toma de decisión y cercanía del aeródromo, habiendo transcurrido 1,36 minutos desde el despegue y una distancia de 1.287 metros. A su vez, en el informe de la DGAC se concluyó, respecto del “factor humano”, que a diferencia de lo expuesto por los actores, el viraje no sólo era la mejor alternativa frente al escenario que enfrentaron, sino además esa maniobra se puede explicar *“si se considera lo recomendado en el manual de vuelo para este tipo de falla”* y que *“En el contexto del accidente investigado; el análisis fotográfico del entorno (Anexo W) y de acuerdo con lo señalado en el párrafo 2.3.2.3, es posible determinar que la tripulación, habiendo percibido una situación anormal posterior al despegue, efectuó un viraje a la izquierda, aparentemente con el propósito de regresar a la pista, tal como lo señala el procedimiento para una eventual falla de magneto (1.15.5.2) al considerar que ésta era la mejor alternativa frente a la situación presentada”* (Pág. 27 del informe de la DGAC). No existe, por tanto, evidencia que la causa del accidente haya sido por una actuación negligente de los pilotos del avión siniestrado.

Respecto al supuesto incumplimiento de los requisitos de mantenimiento y falta de vigencia del certificado de aeronavegabilidad, agrega que el certificado de aeronavegabilidad estaba plenamente vigente y así se constató en la investigación de la DGAC, que el fabricante del avión no considera ningún boletín en especial para la toma de compresiones de cilindros, más aún, el manual del fabricante del motor todavía recomienda la aplicación del boletín calificado por los actores como “antiguo”, y que no es efectivo que el mantenimiento se haya hecho conforme al Service Bulletin de 1973, agregado que el motor había sorteado con éxito la inspección de las 200 horas el día 24 de enero de 2008, apenas un mes antes del accidente.

Con motivo del accidente, y de conformidad con el mandato legal del artículo 181 del Código Aeronáutico, la **Dirección General de Aeronáutica Civil**

(DGAC) **llevó a cabo una exhaustiva investigación**, la que concluyó con la emisión del Informe Final N°1479ES, de 27 de septiembre de 2008, el que concluyó que la aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente, no presentando observaciones de aeronavegabilidad ni de mantenimiento y estableciendo como causa más probable del accidente la falla imprevista de uno de sus magnetos durante la fase inicial de ascenso. Los magnetos (2) cumplen una importante función en la operatividad de toda aeronave y consisten en generar corriente eléctrica para el encendido de las bujías con el fin de que éstas produzcan las chispas necesarias para la combustión de la mezcla (combustible y aire), comprimidos al interior de los cilindros y generar con ello el movimiento de los pistones del motor, por lo que su falla causaría una repentina pérdida de potencia, tal como da cuenta el informe de la DGAC.

Contrario a lo sostenido por la demandante, explica, el perito investigador descartó como causa probable del accidente una actuación dolosa o culpable por parte de los miembros de la tripulación y, en lugar de ello, analizando la maniobra de viraje, concluyó que puede explicarse teniendo en consideración lo recomendado por quien mejor conocía la aeronave y su funcionamiento, es decir, el propio fabricante del avión.

Conforme lo explicado, además opone la concurrencia de caso fortuito o fuerza mayor como eximente de responsabilidad que impide el nacimiento de la obligación de resarcir el daño sufrido por las víctimas, y, asimismo, alega la improcedencia de reajustes e intereses, en la forma solicitada por la demandante.

DECIMO OCTAVO: Que, a fojas 458, Tomo II, la parte demandante evacúa el trámite de la **réplica** de la contestación por parte de Fisco de Chile, la que fundamenta en los mismos términos expuestos en el considerando sexto de esta sentencia, los que se tienen por reproducidos para todos los efectos legales.

DECIMO NOVENO: Que, a fojas 475, Tomo II, la parte demandada, Fisco de Chile, viene en evacuar el trámite de la **dúplica**, y lo hace en los mismos términos reseñados y descritos en el considerando séptimo del presente fallo, los que se dan por reproducidos en esta etapa de la sentencia, haciendo presente que no añade ningún antecedente extra que agregar.

VIGESIMO: Que, Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, abogados, representación convencional de don **Francisco Ricardo De Jesús Miranda Rojas**, quien confirió mandato judicial por sí y como representante legal de sus hijos menores de edad, **Manuel Matías Miranda Góngora**, **Christopher Andrés Miranda Góngora** y **Franchesca Arascely Miranda Góngora**; de **María Mercedes Góngora Abarca**; y **Katherine Edith Miranda Góngora**, acompañaron los siguientes documentos, con citación:

1.- Certificado de nacimiento de Israel de Jesús Miranda Góngora, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 17 de mayo de 2010, rolante a fojas 370, Tomo II;

2.- Certificado de defunción de Israel de Jesús Miranda Góngora, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 12 de mayo de 2010, rolante a fojas 371, Tomo II;

3.- Certificado de matrimonio de Francisco Ricardo de Jesús Miranda Rojas y María Mercedes Góngora Abarca, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 12 de mayo de 2010, rolante a fojas 372 y 372 bis, Tomo II;

4.- Certificado de nacimiento de Manuel Matías Miranda Góngora, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 23 de abril de 2014, rolante a fojas 373, Tomo II;

5.- Certificado de nacimiento de Christopher Andrés Miranda Góngora, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 23 de abril de 2010, rolante a fojas 374, Tomo II;

6.- Certificado de nacimiento de Franchesca Arascely Miranda Góngora, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 23 de abril de 2010, rolante a fojas 375, Tomo II;

7.- Certificado de nacimiento de Katherine Edith Miranda Góngora, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 23 de abril de 2010, rolante a fojas 376, Tomo II;

8.- Informe Psicológico Pericial Forense, rolante a fojas 3743 a 3743, Tomo XI, evacuado por el Dr. Giorgio Agostini Visentini, Psicólogo Director, Instituto Psicológico-Psiquiátrico, correspondiente a Manuel Matías Miranda Góngora, que como conclusión de la pericia indica que se observó un rendimiento intelectual disminuido y con interferencia de tipo ansioso emocionales. Presenta un adecuado racionamiento verbal con cierta inhibición en sus funciones cognitivas. Señala que se evidencia una clara sintomatología derivada del estrés Post Traumático no elaboradas con sentimientos penosos, labilidad emocional, con imágenes perturbadoras y recurrentes relacionadas con el mismo accidente. Requiere de psicoterapia cognitivo conductual con la modalidad EMDR.

9.- Informe Psicológico Pericial Forense, emitido por el Dr. Giorgio Agostini Visentini, Psicólogo Director, Instituto Psicológico-Psiquiátrico, de fojas 3749 a 3754, Tomo XI, de Christopher Andrés Miranda Góngora, que como conclusión arribó a lo siguiente: persona con rendimiento intelectual en nivel límite con pensamiento concreto y alteraciones en la funciones de atención y pensamientos rumiativos. Utiliza mecanismos de defensa primariamente la negación y luego la represión en una personalidad con rasgos neuróticos de tipo depresivos. Se observa la presencia de alteraciones emocionales del tipo labilidad al recordar el fallecimiento de su hermano. Presenta un estrés post traumático con interferencia en el plano afectivo y en parte

cognitivo. Requiere de tratamiento psicológico para elaborar el duelo usando la modalidad EMDR para modificar la sintomatología post traumática.

10.- Informe Peritaje Psicológico, de fojas 3787 a fojas 3790, Tomo, XI, emitido por el Profesional don Giorgio Agostini V., correspondiente a Francesca Miranda Góngora, 15 años de edad, que señaló que la peritada obtuvo un puntaje de 65 en la Escala de Evaluación Global (Eje V del Diagnóstico descriptivo DSM IV, de uso internacional). En esta escala, el puntaje 100 corresponde a un nivel de funcionamiento psicológico normal, con un alto grado de eficacia adaptativa. La Sta. Miranda no se encontraba, no se encontraba al momento de realizarse el peritaje psicológico, en tratamiento psiquiátrico o psicológico. Precisa como conclusión que la Srta. Francesca Miranda G. presentó en el peritaje psicológico practicado signos y síntomas compatibles con la existencia de un Trastorno de estrés Post- traumático (TEPT). Exhibió en el momento de ser evaluada, un daño psicológico de moderada severidad, asociado directamente a la pérdida traumática sufrida.

11.- Informe Peritaje Psicológico, de fojas 3797 a fojas 3797, Tomo XI, emitido por el Profesional don Giorgio Agostini V., de Katherin Miranda Góngora, que concluyó que presenta un rendimiento intelectual, normal y fuertemente interferido por factores emocionales, producto del accidente. Revive fuertemente la muerte de su hermano mellizo con quien compartía vivencias y entretenimiento, se evidencia una personalidad con motivación de logro, pero actualmente interferida por la angustia. Presenta un daño psicológico muy significativo, catalogado por el CIE-10 como grave, corresponde a la clasificación F-43 trastorno por stress post-traumático con flash-back, vivenciales, que la despersonaliza obteniendo un puntaje 35 de la escala de evaluación de la actividad global actual. Eje V Diagnóstico DSM-IV, de uso internacional y también en Chile y en esta escala, el puntaje 100 corresponde a un nivel de funcionamiento psicológico normal.

12.- Informe Peritaje Psicológico de Francisco Miranda Rojas, rolante a fojas 3800 a 3804, Tomo XI, emitido por el Profesional don Giorgio Agostini V., que concluyó que Francisco Miranda presentó en el peritaje psicológico practicado, signos y síntomas compatibles con la existencia de un trastorno de estrés post traumático (TEPT) con complicaciones clínicas, que corresponden a la presencia de un cuadro depresivo-ansioso severo, con riesgo suicida. Exhibió en el momento de ser evaluado, un daño psicológico de severidad muy alta, asociado directamente a la pérdida traumática sufrida, con importante menoscabo de su capacidad de funcionamiento psicológico en diversos planos. Señala que agrava su condición de sufrimiento psicológico el hecho de que sus otros hijos también presentarían síntomas compatibles con un trastorno de estrés post-traumático (TEPT), producto de la pérdida de su hermano mayor en el accidente referido. Se sugiere tratamiento psiquiátrico y psicológico.

13.- Informe Peritaje Psicológico, rolante a fojas 3800 a 3811, Tomo XI, emitido por el Profesional don Giorgio Agostini V., que arribó a la conclusión que la

peritada doña María Mercedes Góngora A., presentó en el peritaje psicológico practicado signos y síntomas compatibles con la existencia de un trastorno de estrés post-traumático (TEPT) con complicaciones clínicas, que corresponden a la presencia de un cuadro depresivo-ansioso severo, de evolución prolongada. Exhibió en el momento de ser evaluada, un daño psicológico de severidad muy alta, como consecuencia directa de la pérdida traumática sufrida, con importante menoscabo de su capacidad de funcionamiento psicológico en los planos familiar, social y laboral (abandonó por ejemplo, su trabajo en un restaurant de Pomaire, por sentirse incapacitada psicológicamente para continuar con sus labores habituales). Este daño psicológico muy severo sería compatible con la presencia de un duelo psicológico no elaborado adecuadamente, de evolución prolongada (“no hay día en que no lloró por mi hijo, me molesta todo, no quiero nada. No pinedo en el futuro, vivo al día...”). Reconoció, en este sentido en la entrevista que se le practicó, que después de casi un año de haber fallecido su hijo, no notaba mejoría en su condición psicológica. Se sugiere tratamiento psiquiátrico y psicológico.

Que, mediante presentación de fojas 4091, Tomo XII, la parte demandante viene en **reiterar** dentro del probatorio, los documentos que en su oportunidad fueron acompañados en la causa Rol C-7248-2010, llevada ante el Noveno Juzgado Civil de Santiago, y la cual se encuentra acumulada a estos autos:

14.- Documento acompañado mediante escrito que rola a fojas 1099 a 1102, Tomo IV, con fecha 19 de agosto de 2011, los cuales constan de fojas 921 a 1098, Tomo IV, consisten en piezas autorizadas de los autos seguidos antes la Sexta Fiscalía Militar de Santiago, Rol 1571-2011, caratulado “Accidente de Aeronave Matricula CC-KKU”.

15.- Informe Operativo del accidente de fecha 27 de febrero de 2008 de la aeronave marca Cessna, modelo 210 Centurión, matricula CC-KKU, acompañado mediante escrito de fecha 08 de agosto de 2011, que rola de fojas 885 del Tomo IV, realizado por el piloto don Jaime Gastón Parra Santos, en calidad de piloto e ingeniero aeronáutica, a través del cual manifiesta u opinión experta sobre las causas del accidente materia de autos, el cual fue ratificado mediante declaración testimonial que consta a fojas 912 y siguientes, Tomo IV de autos, realizado con fecha 17 de agosto de 2011 ante el Noveno Juzgado Civil de Santiago.

16.- Informe pericial del análisis del accidente de aviación a través del cual los pilotos señores Patricio Herrera Díaz y don Arturo Miquel Bañados entregan su opinión experta respecto a las causas del accidente de autos, el cual fue acompañado en el primer otrosí de escrito de fecha 10 de agosto de 2011 que rola a fojas 887, Tomo III, el cual fue ratificado por ambos mediante prueba testimonial de fecha 16 de agosto de 2011, que rolan a fojas 892 y 895, Tomo III.

17.- Copia autorizada de l sentencia dictada por el Cuarto Juzgado Civil de Santiago, con fecha 12 de junio de 2014, en la C-39.999-2014, caratulada “Isapre Cruz Blanca con Carabineros de Chile”.

VIGESIMO PRIMERO: Que, la parte demandante se valió de la siguiente **testimonial**, llamando a estrados a :

Doña **Karina Lidia Cantillana Flores**, cédula de identidad N°9.472.813-4, quien a fojas 3656, Tomo XI, quien manifestó que existe un daño psicológico muy grande de Cristopher Miranda, ya que estando juntos en el desayuno, encontrándose con la noticia que su hermano Israel estaba muerto por un grave accidente ocurrido en Peñalolén, le afectó demasiado, ya que extraña a su amigo, más que hermano su partner, con quien tenía una muy buena relación de cariño y amistad, en quien se apoyaba contándole sus problemas, él contantemente lo recuerda y muchas veces le corren lágrimas por sus ojos, ya que expresa que esto nunca debió suceder, porque su hermano tenía toda una vida por delante, además se proyectaba con surgir para poder criar bien a su hija, que era lo que más amaba en este mundo. Lo anterior lo sabe, debido a que las veces que ha visitado a su hijo, han conversado acerca de la familia y de su hermano. Se le pregunta en que se manifiesta y como ha notado que Cristopher extraña a su hermano, y dice que desde que ocurrió el accidente, ella no lo ve con mucha frecuencia, pero las veces que lo ha visto, nota que ya no es el mismo niño o joven alegre que era antes, siempre echando la talla, cariñoso, bromeando, riendo, ahora es más serio, más callado y no tan bromista, esto lo hizo madurar. Se le pregunta cómo ha afectado a Cristopher en la vida social y su relación con sus amigos, el accidente, respondiendo que bastante porque ya no sale tanto a fiestas, más le gusta compartir con su hijo y sus otros primos, a conversar sus problemas de trabajo, de pareja, de su hijo, ya no sale a bailar, está mucho más casero y con temores, ya que por su trabajo viaja mucho al Norte y le ha tocado viajar en avión, lo cual le aterra.

A fojas 3659, Tomo XI, se presenta el testigo don **Eduardo Antonio Vargas Olivares**, cédula de identidad N°9.124.102-1, quien señaló que en la parte psicológica Francisco Miranda cambió demasiado su manera de ser, antes del accidente compartía con él y otras personas, era súper feliz, como el alma de la fiesta, después del accidente, Francisco, cambió totalmente a como era, se encerró en si mismo, se empezó a aislar de ellos y cuando se toma sus traguitos se acuerda de su hijo Israel, quien falleció en el accidente de aviación ocurrido en Peñalolén. Dice que ha conversado con Francisco y le ha contado que lo iban a mandar a él y sus hijos a tratamiento psicológico por intermedio de Carabineros, y a la fecha no ha ocurrido, tampoco se han contactado con él, según le han contado. Por otra parte Jacqueline, su pareja, hermana de Francisco, también cuando se acuerda de Israel que era su regalón, se pone a llorar. Señala que también Francisco Miranda cambió su genio, nadie de la familia ha tenido tratamiento psicológico. Se le pregunta en que hechos concretos se manifiestan los

cambios experimentados por Francisco Miranda y sus hijos a consecuencia del accidente, y dice que Francisco se ha encerrado demasiado en si mismo, cuando se le consulta que problema tiene, reacciona en mala forma y los niños no se encuentran bien, siempre para la fecha del accidente, van al cementerio o se encierran en sus piezas, no se ven en todo el día. Se le consulta como ha afectado la vida laboral de Francisco Miranda, respondiendo que él era conductor del Transantiago, y a raíz del accidente o del fallecimiento de Israel, se dedica a trabajar y no descansa nunca, por eso está estresado, el mismo le decía, no saco nada con estar en la casa, si no voy a ver a Israel, hace un año aproximadamente perdió el trabajo, porque pidió demasiada licencia médica. Se le pregunta si conoce el motivo por el cual Francisco pidió licencia médica, y señala que al parecer es por el problema del fallecimiento de su hijo Israel. Se le pregunta si hubo cambios en el rendimiento escolar, tanto de Manuel Miranda, Christopher Miranda, hijos de Francisco, con posterioridad al accidente, contestando que sí, Manuel de haber tenido buenas notas, repitió curso después del accidente, Christopher también bajo su rendimiento estudiantil y actualmente ellos están trabajando. Se le pregunta cómo es la relación de Manuel Miranda y de Christopher Miranda, con su hermana y su madre, posterior al accidente, y señaló que ambos se fueron a vivir con su padre Francisco, porque se separaron los padres y ellos eligieron vivir con el papá. Se le pregunta con qué fecha se separó Francisco Miranda de su mujer María Mercedes Góngora, y dice que poco antes del accidente, un año aproximadamente y por último manifestó que desconoce si los padres o hermanos de Israel Miranda, recibieron o han tenido derecho a algún tipo de indemnización o prestación médica, en relación al fallecimiento de éste.

Comparece a fojas 4484, Tomo XII, la testigo doña **Rocio Alejandra Carrasco Valdovinos**, cédula de identidad N°18.213.413-9, manifestando que a Katherine Miranda la conoce de antes y después del accidente, antes era una persona que se desenvolvía de una manera natural y siempre andaba contenta, siempre con una sonrisa en la cara, se refiere al buen ánimo de ella y después del accidente, sin ser psicóloga se pudo dar cuenta que ella estaba mal mentalmente, se acercó mucho más después del accidente porque necesitaba mucho apoyo, lloraba todo el día y pensaba quitarse la vida con pastillas, estaba con psiquiatra y esas pastillas se las recomendaba para seguir un tratamiento, pero ella se las tomaba todas juntas varias veces. Indica que Katherine llegó varias veces al hospital, le costó mucho su recuperación y piensa que ella hasta el día de hoy no está recuperada. Precisa que el núcleo familiar de esta persona por este accidente, se vieron todos afectados de igual manera, tanto en lo económico como en su estado moral, ya que ella en su estado quedo impedida de trabajar, además quien fallece en el accidente es gemelo o mellizo de Katherine y a la vez ellos son hermanos mayores, entonces los menores sufrieron la pérdida de su figura paternal presente ya que sus padres son separados. Agrega que la madre de Katherine tuvo que salir a trabajar ya que su hija estaba impedida de realizarlo por el problema del

accidente, que trajo un caos enorme para esta familia ya que perdieron uno de sus integrantes, físicamente también tuvo cambios, ya que antes del accidente era una niña normal, y ahora tiene una pérdida de peso enorme y se le nota mucho.

En tanto, la testigo doña **Aurelia Rosa Guerrero Reyes**, cédula de identidad N°8.239.100-2, a fojas 4484, Tomo XII, señala que ella vio a la madre de Israel, cuando supo que se había caído el avión, ella estaba trabajando y ahí le contaron que se había caído el avión, la vio muy mal, llorando por su hijo que había fallecido en ese accidente, ella sigue viviendo en Pomaire, llorando por su hijo, junto a su hija menor de nombre Francesca. Dice que después del accidente esa familia sufrió mucho, cambió mucho la vida de ellas dos, quedo sin poner trabajar ya que su estado de ánimo no se lo permitía, quedó amargada por la pérdida de su hijo, ella se alejó mucho de todo el mundo, solamente se le veía llorar y con una pena enorme. Francesca su hija menor, sufrió mucho ya que pasaba llorando, hasta ahora no han podido superar la pérdida de Israel, ahora siempre andan como amargado, antes eran muy risueños y felices.

Seguidamente se presenta doña **Adriana Aurora Sánchez Almarza**, cédula de identidad N°8.301.980-8, quien expuso que cuando supo la noticia del accidente de su hijo Israel, la señora Mercedes se sintió destrozada, justo ese día trabajaban juntas y de ahí todos se preocuparon por ella y por lo que había pasado, los compañeros de trabajo trataron de acompañarla a ella y su familia. Precisa que Mercedes estuvo un largo tiempo sin trabajar, cayó en una depresión muy grande, ellos como compañeros de trabajo la iban a visitar continuamente a su domicilio porque estaban preocupados por ella, y lo que ella podría decir es que Mercedes quería puro morir, a ellos le preocupó mucho ya que quería irse con su hijo fallecido, ella se lo dijo en reiteradas ocasiones y ellos le hicieron ver que tenía otros hijos. Agrega que Francesca que era su hija menor, tenía problemas de estatura, se refiere a problemas de enanismo y la señora Mercedes es muy preocupada por su hija, en ese momento le decía que pensara en Francesca, porque era la única que vivía con ella, aparte que esta niña por su estado físico no puede trabajar, por lo que depende absolutamente de su madre que le trajo como consecuencia del accidente quedar con una depresión y sin poder trabajar y eso fue por mucho tiempo.

DEMANDA DE FOJAS 560, TOMO II, CAUSA ROL C-7244-2010 PRIMITIVAMENTE DEL 21° JUZGADO CIVIL DE SANTIAGO:

VIGESIMO SEGUNDO: Que, a fojas 560, Tomo II, de los autos Rol C-7244-2010 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Vigésimo Primer Juzgado Civil de Santiago, se presentan don Álvaro Quintanilla Ponce y don Juan Pablo Hermosilla Osorio, abogados, ambos en representación convencional de don **Ernesto Fernando Allende Jara**; doña **Julia del Carmen Herrera Ulloa**; doña **Susana de Las Mercedes Allende Herrera**; don **Julián Enrique Allende Herrera**, y don

Giovanni Francisco Allende Herrera, quienes, en la representación que invisten, interponen demanda de indemnización de perjuicios en contra del FISCO DE CHILE, representado por don Carlos Mackenney Urzúa, abogado, Presidente del Consejo de Defensa del Estado, ambos domiciliados en Agustinas N° 1687, comuna de Santiago, Región Metropolitana, a objeto que sea condenado a indemnizar los perjuicios causados a sus representados con ocasión del accidente de aviación acaecido el día 27 de febrero de 2008 en la comuna de Peñalolén, fundado en los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho que pasamos a exponer.

Señala que don **Ernesto Fernando Allende Jara**, doña **Julia del Carmen Herrera Ulloa**, doña **Susana de Las Mercedes Allende Herrera**, don **Julián Enrique Allende Herrera** y don **Giovanni Francisco Allende Herrera**, son respectivamente padre, madre y hermanos de don **Francisco Jesús Allende Herrera**, quien falleció el día 27 de febrero de 2008 como consecuencia del accidente aéreo que paso a relatar. Ese día 27 de febrero de 2008, siendo las 09:46 horas, la aeronave marca Cessna modelo 210 M Centurión, matrícula CC-KKU, tipo monomotor, Serie N° 210-62332, con 8.110 horas de vuelo, año de fabricación 1978, a cargo de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, en su carácter de explotador de la aeronave y de propiedad del Club Aéreo de Carabineros, efectuó un vuelo de instrucción (transporte de personas), para lo cual subieron a bordo cuatro pasajeros, uno de ellos, el joven Francisco Jesús Allende Herrera, de diecinueve años de edad, alumno de Mecánica de Mantenimiento de Aeronaves. El avión era piloteado por don Luciano Albino Castro Adasme, Capitán de Carabineros, instructor de vuelo, de 35 años de edad, en calidad de piloto al mando y comandante de la aeronave, y por don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres, Teniente de Carabineros, de 24 años de edad, alumno en práctica en curso de instrucción básica para habilitación de pilotos privados, quien precisamente realizaba un vuelo de instrucción complementario interno dispuesto por la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, e impartido por el referido Capitán Castro. Ambos oficiales policiales formaban parte del personal de la citada Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile. Don Luciano Albino Castro Adasme, contaba con Licencia de Piloto N° 10.953 y don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres, la había obtenido el día 13 de febrero de 2008 (catorce días antes del accidente), por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, licencia de piloto privado de aviones N° 13.075.-. Al momento de ocurrir la tragedia, expresa, los oficiales que piloteaban la aeronave se encontraban cumpliendo actos propios de servicio, pues el accidente ocurrió mientras efectuaban funciones asumidas por la institución, realizando el vuelo local D-11, de instrucción, cumpliendo la Orden de Instrucción N° 16-A, emitida el 18 de febrero de 2008 por la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, que ordenaba realizar vuelo de habilitación con pasajeros, en un tiempo disponible estandarizado de 4 horas, a cargo del Capitán Castro, instrucción que el Teniente

Rodríguez debía aprobar para cumplir con el entrenamiento interno de transporte de pasajeros dispuesto por dicha Prefectura.

Además de los dos oficiales tripulantes, explica, iban en la aeronave cuatro pasajeros, uno de ellos, el joven Francisco Jesús Allende Herrera. Los pasajeros eran alumnos en práctica del Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo de Carabineros, estudiantes de mecánica de mantenimiento de aeronaves, y para quienes el vuelo no formaba parte de su Programa de Instrucción, el que no contempla plan de vuelo, como contenido formativo, necesario u obligatorio en su plan de estudios. En consecuencia, su inclusión se debió a que fueron invitados a subir al avión para servir como “pasajeros a transportar” a los fines del entrenamiento que como labores funcionarias debían cumplir el Capitán Castro y el Teniente Rodríguez, en el marco del *entrenamiento complementario interno* impuesto por la mentada Orden de Instrucción N° 16-A, de la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicia de Carabineros de Chile. El plan de vuelo consistía en despegar desde el Aeródromo Eulogio Sánchez Errázuriz (conocido como Aeródromo Tobalaba), para dirigirse a la zona denominada Delta-11, hacia el Sur del aeródromo, zona de instrucción donde el Teniente Rodríguez debía completar su entrenamiento en traslado de pasajeros y luego retornar al mismo lugar de despegue. Iniciado el vuelo, luego de despegar en forma normal y transcurrido tan sólo 1 minuto y 36 segundos, encontrándose la aeronave en fase inicial de ascenso con rumbo al sur, habiendo alcanzado una velocidad de 90 nudos, la velocidad de la aeronave disminuyó, desaceleración que puede atribuirse o fundarse técnicamente en dos hipótesis, una de carácter operacional y otra mecánica. La primera, en que la disminución de potencia y consecuentemente de velocidad, se haya originado en una decisión voluntaria o deliberada de la tripulación de vuelo, ya sea para simular fallas de motor en el despegue u otra motivación. La segunda hipótesis consistente simplemente en una falla de tipo mecánico en los elementos o sistemas de la aeronave. Según la misma investigación, como consecuencia de esta disminución de velocidad, inferior a la *performance* de vuelo normal, el avión descendió a una altitud de 100 pies AGL (sobre el nivel del suelo), que equivale a 30,48 metros de altura, circunstancia en la cual la tripulación de la aeronave decide efectuar un repentino viraje a la izquierda, agravando su pérdida de altura por lo que se precipita a tierra, derechamente desplomándose y cayendo sobre la multicancha de un complejo deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, ubicado en calle Ricardo Grellet de los Reyes N° 2.152, comuna de Peñalolén, falleciendo siete personas en tierra, y los seis ocupantes de la aeronave. Entre éstos, el joven Francisco Jesús Allende Herrera.

Agrega que la decisión de efectuar el viraje fue técnicamente equivocada, pues no evaluó el inminente efecto que tal maniobra tendría en la sustentación de la aeronave, atendida su falta de velocidad y altura suficiente, es decir, la completa falta de parámetros de vuelo seguro para acometer un retorno en tales circunstancias. La toma

de decisión que se adopta, materializada en el viraje en un ángulo excesivo, se tradujo en la inevitable pérdida de sustentación en su componente vertical y la inevitable pérdida de control de la aeronave, precipitándose ésta a tierra.

Los dos oficiales de Carabineros de Chile, que conformaban la *tripulación de vuelo* –asevera- se encontraban cumpliendo actos propios de servicio, ya que el accidente de aviación acaeció mientras efectuaban funciones de entrenamiento para servicios propios de la institución. El vuelo local de instrucción, correspondía a una exigencia interna de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, impartida por la Orden de Instrucción N° 16-A, de 18 de febrero de 2008 de la Sección Docencia de dicha Prefectura, la que se enmarca, a su vez, en la Directiva de Funcionamiento de la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile. Esta orden de instrucción ordenaba la realización de vuelo de habilitación con pasajeros, a cargo del Capitán de Carabineros, don Luciano Albino Castro Adasme lo que, en conformidad a lo dispuesto en el Art. 63 de la Ley N° 18.961, Ley Orgánica Constitucional de Carabineros de Chile, en concordancia con el Art. 89° inciso 3° del D.F.L. N° 2 de 1968, constituye un acto de servicio. El accidente de aviación y su investigación administrativa y criminal, dejó de manifiesto una serie de graves infracciones de normas aeronáuticas, concernientes a seguridad, tanto por parte de los pilotos a cargo de la aeronave como de parte de los organismos e instituciones que forman parte de la operación de vuelo, especialmente del explotador, a cargo de la mantención de la aeronave, del Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo de Carabineros y de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Esta inobservancia de la normativa pertinente, asegura, hace ostensible el incumplimiento de determinados deberes de conducta exigidos precisamente para la seguridad del vuelo, configurando casos de culpa-negligencia por conductas omisivas y culpa-imprudencia por conductas positivas. Especialmente destaca la grave y notoria impericia de los pilotos, evidenciada en decisiones y maniobras absolutamente anómalas, atribuible, sin la menor duda, a falta de la mínima capacidad técnica requerida.

La responsabilidad del Fisco de Chile, sostiene, viene dada por los Arts. 6 inciso 3° y 7 inciso 3°, que recepcionan el principio de la responsabilidad de los órganos del Estado, y por el Art. 38 inciso 2° de la Constitución Política de la República, En concordancia con tales disposiciones, el artículo 4° de la Ley N° 18.575, señala: “El Estado será responsable por los daños que causen los órganos de la Administración en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de las responsabilidades que pudieren afectar al funcionario que los hubiere ocasionado”. El “Informe técnico de accidente”, del Departamento de Prevención de Accidentes de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en hoja 36 del informe final establece, en su literal G) sobre “Historial de Mantenimiento”, la comprobación, por parte del investigador técnico señor Carlos Riquelme Sandoval, que el personal de mecánicos del Centro de Mantenimiento

Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo del Personal de Carabineros, quienes participaron en la toma de presión diferencial del motor de la aeronave efectuada el día 24 de enero de 2008, aplicaron el procedimiento siguiendo el denominado Service Bulletin M73-19 de TCM, instructivo de fecha 03 de diciembre de 1973 (que ya no está en uso), el que describe un procedimiento “antiguo”, obviando practicar la anotación de los valores de presión diferencial “por olvido” (sic). Estas negligencias y omisiones contrastan con lo establecido en la norma DAR 08 numeral 3.1.1 sobre “Condiciones Generales del Mantenimiento de Aeronaves”, en el sentido que “*el certificado de aeronavegabilidad de una aeronave se encontrará vigente si se cumplen las siguientes condiciones: Letra h) Si se han efectuado las anotaciones que correspondan en los registros de mantenimiento, en la forma aceptada por la DGAC*”. La alusión a procedimiento “antiguo”, se explica por el reemplazo que hace varios años efectuó el fabricante estableciendo un nuevo procedimiento, contenido en el documento individualizado como BS03-3 de fecha 28 de marzo de 2003, haciendo perder al denominado Service Bulletin M73-19 de 1973, la condición de documentación aplicable por no ser ya la norma técnica vigente y actualizada. De esta forma, explica, la omisión o desatención de exigencias que importan deberes de cuidado configuran, por sí sola la culpa del explotador, al no controlar que los trabajos aeronáuticos de mantención realizados en su aeronave fueran ejecutados conforme los manuales actualizados los que, como señala la normativa, constituyen *documentación técnica de las aeronaves*. Este descuido es grave porque hace verosímil que la condición aeronáutica de la aeronave haya sido afectada, por haberse obviado una revisión adecuada mediante procedimientos vigentes, naturalmente más rigurosos y eficientes que aquéllos definidos con 35 años de antigüedad.

En la misma órbita de responsabilidad, explica, se halla la actuación de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que igualmente revela incumplimiento de deberes de conducta exigidos por la norma, en su rol institucional de brindar seguridad y eficiencia a las operaciones aéreas, y comprobar y certificar, seria y verazmente, la concurrencia de las condiciones necesarias para el otorgamiento o emisión de la real acreditación de aeronavegabilidad, es decir, de la completa aptitud de vuelo de una aeronave.

Durante la fase inicial de ascenso, relata, la aeronave sufrió una pérdida gradual de velocidad, alcanzando una altura inferior a la proyectada, según tabla de *performance* del avión. De acuerdo al manual de vuelo de la aeronave, es posible explicar esta circunstancia por cuatro eventuales fallas. Los peritajes efectuados, antecedentes, evidencias y el análisis de éstos, determinaron que la tragedia aérea pudo tener como antecedente la falla de una de las dos magnetos del avión, falla que no fue debidamente detectada en la fase de mantención y revisión de la aeronave. Enfrentando ésta circunstancia, esto es, la pérdida de velocidad de la aeronave y a bajísima altura, la tripulación efectúa un pronunciado viraje por la izquierda, paradójica determinación que derivó en el consabido corolario. La caída de la aeronave se produce, en consecuencia,

por el hecho de que al fallar los recursos disponibles, velocidad y altura, fruto de una falla de una magneto durante la fase inicial de ascenso, por la errada maniobra de iniciar un viraje a la izquierda, constituyendo una desacertada decisión al enfrentar una *condición de vuelo crítica*, generando así la pérdida de sustentación y el desplome de la aeronave como natural consecuencia

Al experimentar el avión una disminución de velocidad por debajo de la performance normal e ingresado en el régimen de velocidad de vuelo denominado *región de comando reverso*, y a tan sólo 100 pies AGL (30,48 metros sobre el nivel del suelo), devino en un vuelo en condiciones límite, o “condición de vuelo crítica”, caracterizada por la falta de recursos disponibles (velocidad y altura), genuina emergencia en vuelo que exigía al piloto la adopción de la decisión técnica más adecuada en esa desmedrada situación de vuelo, de modo que le permitiera planear y caer en los campos aledaños despejados, lo que resulta plenamente factible en dicha área. Tal situación de navegación, la proyección del vuelo de la aeronave, el factor de carga y el stall que generaría un viraje, con un forzado ángulo de inclinación alar excesivo e inminente pérdida de sustentación, excluían absolutamente como alternativa técnica tal maniobra de viraje. La condición de vuelo que se experimentaba era inequívocamente equivalente a la falla de motor en vuelo por lo que la adopción de la decisión de retornar al Aeródromo de salida resultaba, a todas luces, impracticable y técnicamente errada. Esa impracticabilidad de la maniobra de retorno, sólo hacía aplicable a la situación una maniobra de planeo y en caso alguno un viraje que -como ocurrió- aceleraría el desplome de la aeronave como resultado de la mayor pérdida de sustentación. Consecuente con lo anterior, la decisión del piloto de efectuar un viraje a su izquierda, sin sopesar la condición de vuelo que experimentaba la aeronave, supone vulneración y desapego manifiestos de la instrucción contenida en los “Procedimientos Ampliados de Emergencia” del Manual de Vuelo de la aeronave, aplicable a esa coyuntura, que instruía: *“La pronta bajada de la nariz para mantener la velocidad y establecer una actitud de planeo es la primera respuesta a una falla de motor después del despegue. En la mayoría de los casos, el aterrizaje debería ser planificado en la recta con cambios pequeños de dirección para salvar o evitar obstáculos. La altitud y la velocidad son raramente suficientes para ejecutar virajes de 180° necesarios para regresar a la pista en planeo”*.

Añade que la responsabilidad del Fisco de Chile viene dada por los Arts. 6 inciso 3° y 7 inciso 3°, que recepcionan el principio de la responsabilidad de los órganos del Estado, y por el Art. 38 inciso 2° de la Constitución Política de la República. En concordancia con tales disposiciones, el artículo 4° de la Ley N° 18.575, señala: “El Estado será responsable por los daños que causen los órganos de la Administración en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de las responsabilidades que pudieren afectar al funcionario que los hubiere ocasionado”. El daño puede provenir de

la actividad material o jurídica de la Administración. En subsidio de la responsabilidad directa de los órganos de la Administración del Estado que refiere, a estos hechos son aplicables las reglas generales de responsabilidad extracontractual, conforme a la cual toda persona debe indemnizar los perjuicios que sufran terceros, cuando tales perjuicios han sido causados como consecuencia de la violación de normas a que debía sujetarse y de la infracción de deberes de cuidado.

El día 27 de febrero de 2008, FRANCISCO JESÚS ALLENDE HERRERA, de tan sólo 19 años de edad, estudiante de Mecánica de Mantenimiento de Aeronaves, murió en un accidente aéreo ocurrido durante un vuelo de instrucción, en las circunstancias ya descritas, produciéndose de esta manera para sus representados una pérdida irreparable y un dolor que los acompañará por el resto de la vida. El daño moral causado, se traduce en el dolor y sufrimiento provocados por la pérdida del hijo y hermano de sus representados, sufrido por el actuar del demandado, ocasionando para cada uno de los integrantes de la familia, demandantes en autos, daños y perjuicios morales innegables, los que sólo para efectos de esta demanda avalúan en la suma de \$600.000.000.- (seiscientos millones de pesos) para cada uno de los padres, más la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos) por cada uno de los 3 hermanos, lo que corresponde a un total de \$1.350.000.000.- (mil trescientos cincuenta millones de pesos) por concepto de daño moral, o la suma que V.S. en definitiva, de justicia estime.

Finalmente, conforme lo expuesto, solicita se sirva tener por interpuesta demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios, en contra del Fisco de Chile, representado por don Carlos Mackenney Urzúa, abogado, Presidente del Consejo de Defensa del Estado, ambos ya individualizados, acogerla a tramitación y, en definitiva, dar lugar a ella en todas sus partes, condenando a pagar a los demandantes la suma de \$1.350.000.000.- (mil trescientos cincuenta millones de pesos); o, en subsidio, las sumas y cantidades que S.S. estime de justicia, de acuerdo al mérito de autos, debidamente reajustadas y con intereses desde que la sentencia quede ejecutoriada, con costas.

VIGESIMO TERCERO: Que, a fojas 613, Tomo II, de los autos Rol C-7244-2010 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Vigésimo Primer Juzgado Civil de Santiago, se presenta doña María Teresa Muñoz Ortúzar, Abogado Procurador Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, por el Fisco de Chile, quien en la representación que inviste, procede a **contestar la demanda** en base a los fundamentos de hecho y de derecho que expone.

Señala que los abogados Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, en representación convencional de don Ernesto Fernando Allende Jara, doña Julia del Carmen Herrera Ulloa, Susana de las Mercedes Allende Herrera, Julián Enrique Allende Herrera y don Giovanni Francisco Allende Herrera, interponen

demanda de indemnización de perjuicios en contra del Fisco de Chile reclamando el pago de \$1.350.000.000.- como resarcimiento por el daño moral sufrido a raíz del fallecimiento de su hijo y hermano, don Francisco Jesús Allende Herrera, deceso que se produjo en el accidente aéreo de 27 de febrero de 2008, del avión Cessna 210 M matrícula CC-KKU, que se precipitó a tierra en la comuna de Peñalolén, fundamentando la acción en los artículos 6º, 7º y 38 inciso 2º de la Constitución Política de la República, los artículos 1º y 4º de la Ley de Bases Generales de la Administración del Estado (LBGAE), el artículo 1 de la Ley N°18.961, Orgánica Constitucional de Carabineros de Chile, y, en subsidio, las reglas generales de la responsabilidad extracontractual del artículo 2314 de Código Civil.

La parte demandada controvierte que los hechos descritos hayan ocurrido del modo que se presentan en la demanda. Respecto de las excepciones y defensas, expresa que en cuanto al Régimen aplicable a la controversia, ésta debe ser resuelta con arreglo al estatuto específico que regula pormenorizadamente la aeronavegación, esto es el contemplado en el Código Aeronáutico. Agrega que la aeronavegación tiene un estatuto especial, entre los cuales se encuentra el artículo 175 del Código Aeronáutico, que dispone: *“Las acciones establecidas en este título prescribirán en el plazo de un año contado desde el día de los hechos, desde el día en que la aeronave llegó a su destino o desde que el transporte fue interrumpido, según el caso”*, por consiguiente, siendo un hecho pacífico entre las partes que el accidente tuvo lugar el día 27 de febrero de 2008, sólo cabe concluir que la acción indemnizatoria intentada por los actores se extinguió por prescripción el día 27 de febrero de 2009, en circunstancias que la demanda de autos fue notificada extemporáneamente el día 22 de junio de 2010, oponiendo, por tanto la excepción de prescripción del artículo 175 del Código referido. En subsidio de la prescripción, agrega, se debe aplicar el límite indemnizatorio que contempla el artículo 144 del Código Aeronáutico: *“La indemnización estará limitada a una suma que no excederá de cuatro mil unidades de fomento por muerte o lesión de cada pasajero”*, de manera tal que la demanda igualmente resulta improcedente en los términos que ha sido formulada, pues se reclama el pago de una cifra que excede con creces el máximo legal fijado.

En subsidio de lo anterior, opone las siguientes alegaciones y defensas de conformidad al régimen general.

Expresa que la “teoría del caso” sobre la cual la demandante intenta construir su acción indemnizatoria está dada por: **a)** Problemas de mantenimiento (cuestiona condición de aeronavegabilidad), y **b)** Actuación culpable del piloto.

Sostiene que existe ausencia de culpa en el estado de mantención de la aeronave y que la conducta de los pilotos fue ajustada al respectivo manual de operación, y que el desperfecto de magneto constituye un caso fortuito. Incorrectamente

se sostiene en la demanda que el piloto don Sebastián Rodríguez Torres (QEPD) era un *“alumno en práctica en curso de instrucción básica para habilitación de pilotos privados”*, por el contrario, se trataba de un piloto acreditado con licencia totalmente vigente, quien además contaba con la habilitación necesaria para llevar a cabo el vuelo en cuestión. Explica que el “Entrenamiento Complementario Interno”, ECI, no es parte del proceso de formación básica para la obtención de la licencia de piloto, lo que ocurre es que Carabineros de Chile contempla, como norma interna, un adiestramiento ADICIONAL y complementario destinado a MEJORAR la seguridad operacional de los pilotos a cargo de las aeronaves.

Para analizar la decisión de los pilotos, sostiene, es preciso situarla en el contexto de las condiciones de vuelo, esto es, se presentó una pérdida súbita de velocidad y potencia del motor, falta de claridad del origen de esa anomalía, condición del entorno, tiempo disponible para la toma de decisión y cercanía del aeródromo, habiendo transcurrido 1,36 minutos desde el despegue y una distancia de 1.287 metros. A su vez, en el informe de la DGAC se concluyó, respecto del “factor humano”, que a diferencia de lo expuesto por los actores, el viraje no sólo era la mejor alternativa frente al escenario que enfrentaron, sino además esa maniobra se puede explicar *“si se considera lo recomendado en el manual de vuelo para este tipo de falla”* y que *“En el contexto del accidente investigado; el análisis fotográfico del entorno (Anexo W) y de acuerdo con lo señalado en el párrafo 2.3.2.3, es posible determinar que la tripulación, habiendo percibido una situación anormal posterior al despegue, efectuó un viraje a la izquierda, aparentemente con el propósito de regresar a la pista, tal como lo señala el procedimiento para una eventual falla de magneto (1.15.5.2) al considerar que ésta era la mejor alternativa frente a la situación presentada”*. No existe, por tanto, evidencia que la causa del accidente haya sido por una actuación negligente de los pilotos del avión siniestrado.

Respecto al supuesto incumplimiento de los requisitos de mantenimiento y falta de vigencia del certificado de aeronavegabilidad, agrega que el certificado de aeronavegabilidad estaba plenamente vigente y así se constató en la investigación de la DGAC, que el fabricante del avión no considera ningún boletín en especial para la toma de compresiones de cilindros, más aún, el manual del fabricante del motor todavía recomienda la aplicación del boletín calificado por los actores como “antiguo”, y que no es efectivo que el mantenimiento se haya hecho conforme al “Service Bulletin de 1973,” agregado que el motor había sorteado con éxito la inspección de las 200 horas el día 24 de enero de 2008, apenas un mes antes del accidente.

Con motivo del accidente, y de conformidad con el mandato legal del artículo 181 del Código Aeronáutico, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) llevó a cabo una exhaustiva investigación, la que concluyó con la emisión del Informe

Final N°1479ES, de 27 de septiembre de 2008, el que concluyó que la aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente, no presentando observaciones de aeronavegabilidad ni de mantenimiento y estableciendo como **causa más probable del accidente** la falla imprevista de uno de sus magnetos durante la fase inicial de ascenso. Los magnetos (2) cumplen una importante función en la operatividad de toda aeronave y consisten en generar corriente eléctrica para el encendido de las bujías con el fin de que éstas produzcan las chispas necesarias para la combustión de la mezcla (combustible y aire), comprimidos al interior de los cilindros y generar con ello el movimiento de los pistones del motor, por lo que su falla causaría una repentina pérdida de potencia, tal como da cuenta el informe de la DGAC.

Contrario a lo sostenido por la demandante, explica, el perito investigador descartó como causa probable del accidente una actuación dolosa o culpable por parte de los miembros de la tripulación y, en lugar de ello, analizando la maniobra de viraje, concluyó que puede explicarse teniendo en consideración lo recomendado por quien mejor conocía la aeronave y su funcionamiento, es decir, el propio fabricante del avión.

Opone, además, la concurrencia de caso fortuito o fuerza mayor como eximente de responsabilidad que impide el nacimiento de la obligación de resarcir el daño sufrido por las víctimas, alegando, subsidiariamente, excepción de pago que se configuraría por las pólizas de seguro comprometidas que se hicieron o harán efectivas, lo que se deberá tomar en cuenta al fijar el quantum indemnizatorio, y, asimismo, alega la improcedencia de reajustes e intereses, en la forma solicitada por la demandante, pues constituye una ganancia adicional que carece de causa o motivo.

VIGESIMO CUARTO: Que, la parte demandante a fojas 640, Tomo II, evacúa el trámite de **réplica**, en los mismos términos ya descritos en el considerando sexto de este fallo, los que se tienen por reproducidos para todos los efectos legales.

VIGESIMO QUINTO: Que, asimismo la parte demandada al evacuar el trámite de la **dúplica**, a fojas 659, Tomo II, lo hace en los mismos términos descritos en el basamento séptimo, los que se tienen por reproducidos en esta etapa de la sentencia.

VIGESIMO SEXTO: Que, don Álvaro Quintanilla Ponce y don Juan Pablo Hermosilla Osorio, en representación convencional de don **Ernesto Fernando Allende Jara, Julia del Carmen Herrera Ulloa, Susana de Las Mercedes Allende Herrera, Julián Enrique Allende Herrera;** y **Giovanni Francisco Allende Herrera,** acompañaron los siguientes **documentos**, con citación:

1.- Certificado de nacimiento de Francisco Jesús Allende Herrera, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 17 de mayo de 2010, rolante a fojas 552, Tomo II;

2.- Certificado de defunción de Francisco Jesús Allende Herrera, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 12 de mayo de 2010, rolante a fojas 553, Tomo II;

3.- Certificado de matrimonio de Ernesto Fernando Allende Jara y Julia del Carmen Herrera Ulloa, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 12 de mayo de 2010, rolante a fojas 554, Tomo II;

4.- Certificado de nacimiento de Susana de las Mercedes Allende Herrera, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 23 de abril de 2010, rolante a fojas 555, Tomo II;

5.- Certificado de nacimiento de Julián Enrique Allende Herrera, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 23 de abril de 2010, rolante a fojas 556, Tomo II;

6.- Certificado de nacimiento de Giovanni Francisco Allende Herrera, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 23 de abril de 2010, rolante a fojas 557, Tomo II;

7.- Informe psicológico de don Ernesto Allende Jara, evacuado por el psicólogo don Giorgio Agostini, rolante a fojas 3733 a 3737, Tomo XI, que concluyó que el Sr. E. Allende J., presentó en el peritaje psicológico practicado signos y síntomas compatibles con la existencia de un Trastorno de Estrés Post- Traumático (TEPT) con complicaciones, que corresponden a la presencia de un cuadro depresivo-ansioso de evolución prolongada. Señala que el Sr. Allende exhibió en el momento de ser evaluado un daño psicológico de severidad alta, asociado directamente a la pérdida traumática sufrida por la pérdida de su hijo menor, con importante menoscabo de su capacidad de funcionamiento psicológico en todo plano. Se sugiere en la parte de observación, que el Sr. Allende, debiera someterse a un tratamiento psiquiátrico y psicológico sistemático y prolongado, que le permita elaborar adecuadamente el trauma y el duelo asociados a la pérdida de hijo y al impacto que este siniestro ha tenido en su familia y recuperar sus niveles de funcionamiento psicológico previos a la crisis sufrida.

8.- Informe psicológico de Julián Enrique Allende Herrera, evacuado por el psicólogo don Giorgio Agostini, rolante a fojas 3738 a fojas 3740, Tomo XI, que concluyó que Julián Allende, presentó en el peritaje psicológico practicado signos y síntomas compatibles con la existencia de un Trastorno de Estrés Post- Traumático (TEPT), con complicaciones clínica, que corresponden a la presencia de un cuadro depresivo severo. Exhibió en el momento de ser evaluado un daño psicológico de severidad muy alta, con importante menoscabo de su capacidad de funcionamiento psicológico en todo plano, asociado directamente a la pérdida traumática sufrida.

9.- Informe psicológico de Giovanni Allende Herrera, evacuado por el psicólogo don Giorgio Agostini, que va de fojas 3756 a fojas 3759, Tomo XI, que concluyó que el Sr. Giovanni Allende Herrera presentó en el peritaje psicológico practicado signos y síntomas compatibles con la existencia de un trastorno de estrés post

traumático (TEPT), con complicaciones clínicas, que corresponden a la presencia de un cuadro depresivo severo, en riesgo de caer en conductas auto-destructivas, en una personalidad de base altamente vulnerable. Desde esta perspectiva, el Sr. Giovanni Allende herrera presento un daño psicológico de alta severidad, que limita sus capacidades adaptativas en diversos planos de su proyecto personal, asociado directamente a la pérdida traumática sufrida a comienzo del año 2008, por accidente de su hermano menor. Esta condición se vería agravada, en su caso, por otra pérdida traumática reciente, debido al fallecimiento por suicidio, de su hermano mayor, ocurrido tres meses antes del de su hermano menor.

10.- Informe psicológico de Julia Del Carmen Herrera Ulloa, de fojas 3761 a fojas 3764, Tomo XI, emitido por el psicólogo don Giorgio Agostini, que concluyó que la Sra. Julia Herrera U., presentó en el peritaje psicológico practicado signos y síntomas compatibles con la existencia de un trastorno de estrés post-traumático (TEPT), con complicaciones clínicas, que corresponden a la presencia de un cuadro depresivo severo, con riesgo suicida. La Sra. Herrera exhibió en el momento de ser evaluada, un daño psicológico de severidad muy alta, con importante menoscabo de su capacidad de funcionamiento psicológico en todo plano, asociado directamente a la pérdida traumática sufrida.

11.- Informe peritaje Psicológico, de Susana Allende Herrera, de fojas 3792 a fojas 3796, evacuado por el psicólogo don Giorgio Agostini, que concluyó que la Sra. Susana Allende H. presentó en el peritaje psicológico practicado signos y síntomas compatibles con la existencia de un trastorno de estrés post-traumático (TEPT), con complicaciones clínicas, que corresponden a la presencia de un cuadro depresivo-ansioso de moderada severidad (reportó sentirse triste la mayor parte del tiempo, tener dificultades de concentración, llorar con facilidad y sufrir de trastorno del sueño), con fuerte compromiso a nivel psicosomático (tensión permanente, cefaleas intensos y trastornos gastro-intestinales). Exhibió en el momento de ser evaluada, un daño psicológico de severidad alta, asociado directamente a la pérdida traumática sufrida por la muerte de su hermano menor, con menoscabo de su capacidad de funcionamiento psicológico en el ámbito familiar (reportó que su relación matrimonial ha sufrido un deterioro después de la muerte de su hermano), en el ámbito social (tendencia a aislarse y a evitar los intercambios con otras personas) y laboral (abandonó su trabajo en un jardín infantil, por no sentirse en condiciones de rendir adecuadamente en este ámbito). Se sugiere que retome tratamiento psicológico.

Que, mediante presentación de fojas 4091, Tomo XII, la parte **demandante reitera** dentro del probatorio, los documentos que en su oportunidad fueron acompañados en la causa Rol C-7248-2010, llevada ante el Noveno Juzgado Civil de Santiago, y la cual se encuentra acumulada a estos autos:

12.- Documento acompañado mediante escrito que rola a fojas 1099 a 1102, Tomo IV, con fecha 19 de agosto de 2011, los cuales constan de fojas 921 a 1098,

Tomo IV, consiste en piezas autorizadas de los autos seguidos antes la Sexta Fiscalía Militar de Santiago, Rol 1571-2011, caratulado “Accidente de Aeronave Matricula CC-KKU”.

13.- Informe Operativo del accidente de fecha 27 de febrero de 2008 de la aeronave marca Cessna, modelo 210 Centurión, matricula CC-KKU, acompañado mediante escrito de fecha 08 de agosto de 2011, que rola de fojas 885 del Tomo IV, realizado por el piloto don Jaime Gastón Parra Santos, en calidad de piloto e ingeniero aeronáutica, a través del cual manifiesta u opinión experta sobre las causas del accidente materia de autos, el cual fue ratificado mediante declaración testimonial que consta a fojas 912 y siguientes, Tomo IV de autos, realizado con fecha 17 de agosto de 2011 ante el Noveno Juzgado Civil de Santiago.

14.- Informe pericial del análisis del accidente de aviación a través del cual los pilotos señores Patricio Herrera Díaz y don Arturo Miquel Bañados entregan su opinión experta respecto a las causas del accidente de autos, el cual fue acompañado en el primer otrosí de escrito de fecha 10 de agosto de 2011 que rola a fojas 887, Tomo III, el cual fue ratificado por ambos mediante prueba testimonial de fecha 16 de agosto de 2011, que rolan a fojas 892 y 895, Tomo III.

15.- Copia autorizada de l sentencia dictada por el Cuarto Juzgado Civil de Santiago, con fecha 12 de junio de 2014, en la C-39.999-2014, caratulada “Isapre Cruz Blanca con Carabineros de Chile”.

VIGESIMO SEPTIMO: Que, recibida que fuera la causa a prueba, la parte demandante presentó a los **siguientes testigos quienes depusieron en autos:**

Don **Iván Alberto Yáñez Morales**, cédula de identidad N°12.072.717-6, quien manifestó que es amiga y vecinos de Susan y Giovanni Allende, a quienes después del accidente los ve diferentes a cómo eran antes, en donde perdieron su hermano Francisco Allende. Precisa que el estado de ánimo de estos hermanos es diferente, los ve tristes, incluso cree pueden tener algún problema como daño psicológico, por el comportamiento, ella los conoció antes del accidente por eso ve que ya no son las mismas personas que cuando estaba su hermano. Ella sabe que muchas veces han tenido tratamiento psicológico con especialistas, le han comentado que le han dado medicamentos. Se le pide que aclarara que comportamientos lo hacen pensar que ellos tienen un problema psicológico, y responde que la alegría, antes ellos eran muy alegres y ahora los ve sin chispa, ellos visitan mucho su hermano en el cementerio y por ejemplo le hicieron un monolito que usan como una manera de recordar a su hermano y darse fortalecimiento.

A fojas 4252, Tomo XII, se presenta la testigo doña **María Angélica Vásquez Ávila**, cédula de identidad N°10.494.970-3, quien expuso que se presenta por la familia Allende y en cuanto a los hechos, dice que cuando ocurrió del accidente, fue al funeral del hermano de don Julián Allende, quien había fallecido debido al mencionado accidente. Precisa que don Julián en ese momento estaba muy mal, no

la reconoció y posteriormente lo siguió viendo y él estaba tan mal emocionalmente que intentó suicidarse tres veces y su señora le pedía ayuda, tuvo que salir en la noche o en la madrugada a buscarlo porque se arrancaba de la casa para poner fin a su vida, también estaba en tratamiento psiquiátrico, y sabe que los remedios que tomaba eran muy fuertes, él se desesperaba y sentía como que se quemaba por dentro y tenían que ir al hospital de urgencia más cercano, ahora en esta época ha seguido enfermo, y tiene esos episodios con menos frecuencia. Añade que sabe que él ha sufrido mucho desde que sucedió lo del accidente, su vida ha cambiado mucho, ya que por mucho tiempo dejó de trabajar, por eso le gustaría que se hiciera justicia por toda la enfermedad psicológica que él ha tenido.

Seguidamente comparece la testigo doña **Marisol del Carmen González Yáñez**, quien a fojas 4253, Tomo XII, dice que conoce a la familia Allende unos 17 años, son vecinos y desde que ocurrió el accidente de la avioneta, en donde murió un hermano de Julián Allende, se le veía muy mal, su cara, su apariencia y su decaimiento eran apreciables ante los ojos de cualquier persona. Precisa que ella como vecina lo veía enfermo, desganado y solamente dormía, estaba sin ánimo y dejó todo de lado, de despreocupó de su familia y de su trabajo. Añade que incluso de desorientaba o sea se perdía y se volvía loco, su hijo Edgar lo encontró en ese estado un día y lo tuvo que llevar a la posta.

DEMANDA DE FOJAS 745, Tomo III, CAUSA ROL C-7248-2010, PRIMITIVAMENTE DEL NOVENO JUZGADO CIVIL DE SANTIAGO:

VIGESIMO OCTAVO: Que, a fojas 745 de los autos Rol C-7248-2010 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Noveno Juzgado Civil de Santiago, se presentan don Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, abogados, ambos en representación de don **Fabián Ricardo Rodríguez Vergara**, doña **María José Rodríguez Oyanedel**, de doña **Ana María Oyanedel Díaz**, y de doña **Camila Fernanda Rodríguez Oyanedel**, quienes, en la representación que invisten, interponen demanda de indemnización de perjuicios en contra del FISCO DE CHILE, representado por don Carlos Mackenney Urzúa, abogado, Presidente del Consejo de Defensa del Estado, a objeto que sea condenado a indemnizar los perjuicios causados a sus representados con ocasión del accidente de aviación acaecido el día 27 de febrero de 2008 en la comuna de Peñalolén, fundado en los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho que expone.

Señala que don **Fabián Ricardo Rodríguez Vergara**, doña **Ana María Oyanedel Díaz**, doña **Camila Fernanda Rodríguez Oyanedel** y doña **María José Rodríguez Oyanedel**, son respectivamente padre, madre y hermanas de **Manuel Nicolás Rodríguez Oyanedel**, quien falleció el día 27 de febrero de 2008 como

consecuencia del accidente aéreo que paso a relatar. Ese día 27 de febrero de 2008, siendo las 09:46 horas, la aeronave marca Cessna modelo 210 M Centurión, matrícula CC-KKU, tipo monomotor, Serie N° 210-62332, con 8.110 horas de vuelo, año de fabricación 1.978, a cargo de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, en su carácter de explotador de la aeronave y de propiedad del Club Aéreo de Carabineros, efectuó un vuelo de instrucción (transporte de personas), para lo cual subieron a bordo cuatro pasajeros, uno de ellos, el joven Manuel Nicolás Rodríguez Oyanedel, de dieciocho años de edad, alumno de Mecánica de Mantenimiento de Aeronaves. El avión era piloteado por don Luciano Albino Castro Adasme, Capitán de Carabineros, instructor de vuelo, de 35 años de edad, en calidad de piloto al mando y comandante de la aeronave, y por don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres, Teniente de Carabineros, de 24 años de edad, alumno en práctica en curso de instrucción básica para habilitación de pilotos privados, quien precisamente realizaba un vuelo de instrucción complementario interno dispuesto por la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, e impartido por el referido Capitán Castro, oficiales que formaban parte del personal de la citada Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile. Don Luciano Albino Castro Adasme, contaba con Licencia de Piloto N° 10.953 y don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres, la había obtenido el día 13 de febrero de 2008 (catorce días antes del accidente), por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, licencia de piloto privado de aviones N° 13.075. Al momento de ocurrir la tragedia, relata, los oficiales que piloteaban la aeronave se encontraban cumpliendo actos propios de servicio. En efecto, el accidente ocurrió mientras efectuaban funciones asumidas por la institución, realizando el vuelo local D-11, de instrucción, cumpliendo la Orden de Instrucción N° 16-A, emitida el 18 de febrero de 2008 por la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, que ordenaba realizar vuelo de habilitación con pasajeros, en un tiempo disponible estandarizado de 4 horas, a cargo del Capitán Castro, instrucción que el Teniente Rodríguez debía aprobar para cumplir con el entrenamiento interno de transporte de pasajeros dispuesto por dicha Prefectura.

Además de los dos oficiales tripulantes, añade, iban en la aeronave cuatro pasajeros, uno de ellos, el joven Manuel Nicolás Rodríguez Oyanedel. Los pasajeros eran alumnos en práctica del Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo de Carabineros, estudiantes de mecánica de mantenimiento de aeronaves, y para quienes el vuelo no formaba parte de su Programa de Instrucción, el que no contempla plan de vuelo, como contenido formativo, necesario u obligatorio en su plan de estudios. En consecuencia, su inclusión se debió a que fueron invitados a subir al avión para servir como “pasajeros a transportar” a los fines del entrenamiento que como labores funcionarias debían cumplir el Capitán Castro y el Teniente Rodríguez, en el marco del *entrenamiento complementario interno* impuesto por la mentada Orden de Instrucción N° 16-A, de la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile.

El plan de vuelo, agrega, consistía en despegar desde el Aeródromo Eulogio Sánchez Errázuriz (conocido como Aeródromo Tobalaba), para dirigirse a la zona denominada Delta-11, hacia el Sur del aeródromo, zona de instrucción donde el Teniente Rodríguez debía completar su entrenamiento en traslado de pasajeros y luego retornar al mismo lugar de despegue. Iniciado el vuelo, luego de despegar en forma normal y transcurrido tan sólo 1 minuto y 36 segundos, encontrándose la aeronave en fase inicial de ascenso con rumbo al sur, habiendo alcanzado una velocidad de 90 nudos, la velocidad de la aeronave disminuyó, desaceleración que puede atribuirse o fundarse técnicamente en dos hipótesis, una de carácter operacional y otra mecánica. La primera, en que la disminución de potencia y consecuentemente de velocidad, se haya originado en una decisión voluntaria o deliberada de la tripulación de vuelo, ya sea para simular fallas de motor en el despegue u otra motivación. La segunda hipótesis consistente simplemente en una falla de tipo mecánico en los elementos o sistemas de la aeronave. Según la misma investigación, como consecuencia de esta disminución de velocidad, inferior a la *performance* de vuelo normal, el avión descendió a una altitud de 100 pies AGL (sobre el nivel del suelo), que equivale a 30,48 metros de altura, circunstancia en la cual la tripulación de la aeronave decide efectuar un repentino viraje a la izquierda, agravando su pérdida de altura por lo que se precipita a tierra, derechamente desplomándose y cayendo sobre la multicancha de un complejo deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, ubicado en calle Ricardo Grellet de los Reyes N° 2.152, comuna de Peñalolén, falleciendo siete personas en tierra, y los seis ocupantes de la aeronave, entre éstos, el joven Manuel Nicolás Rodríguez Oyanedel.

La decisión de efectuar el viraje, asegura, fue técnicamente equivocada, pues no evaluó el inminente efecto que tal maniobra tendría en la sustentación de la aeronave, atendida su falta de velocidad y altura suficiente, es decir, la completa falta de parámetros de vuelo seguro para acometer un retorno en tales circunstancias. La toma de decisión que se adopta, materializada en el viraje en un ángulo excesivo, se tradujo en la inevitable pérdida de sustentación en su componente vertical (*stall*) y la inevitable pérdida de control de la aeronave, precipitándose ésta a tierra.

Explica que los dos oficiales de Carabineros de Chile, que conformaban la *tripulación de vuelo*, se encontraban cumpliendo actos propios de servicio, ya que el accidente de aviación acaeció mientras efectuaban funciones de entrenamiento para servicios propios de la institución. El vuelo local de instrucción, correspondía a una exigencia interna de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, impartida por la Orden de Instrucción N° 16-A, de 18 de febrero de 2008 de la Sección Docencia de dicha Prefectura, la que se enmarca, a su vez, en la Directiva de Funcionamiento de la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile. Esta orden de instrucción ordenaba la realización de vuelo de habilitación con pasajeros, a cargo del Capitán de Carabineros, don Luciano Albino Castro Adasme lo que, en conformidad a

lo dispuesto en el Art. 63 de la Ley N° 18.961, Ley Orgánica Constitucional de Carabineros de Chile, en concordancia con el Art. 89° inciso 3° del D.F.L. N° 2 de 1968, constituye un acto de servicio.

El accidente de aviación y su investigación administrativa y criminal, dejó de manifiesto una serie de graves infracciones de normas aeronáuticas, concernientes a seguridad, tanto por parte de los pilotos a cargo de la aeronave como de parte de los organismos e instituciones que forman parte de la operación de vuelo, especialmente del explotador, a cargo de la mantención de la aeronave, del Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo de Carabineros y de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Esta inobservancia de la normativa pertinente, asegura, hace ostensible el incumplimiento de determinados deberes de conducta exigidos precisamente para la seguridad del vuelo, configurando casos de culpa-negligencia por conductas omisivas y culpa-imprudencia por conductas positivas. Especialmente destaca la grave y notoria impericia de los pilotos, evidenciada en decisiones y maniobras absolutamente anómalas, atribuible, sin la menor duda, a falta de la mínima capacidad técnica requerida.

La responsabilidad del Fisco de Chile, sostiene, viene dada por los Arts. 6 inciso 3° y 7 inciso 3°, que recepcionan el principio de la responsabilidad de los órganos del Estado, y por el Art. 38 inciso 2° de la Constitución Política de la República, En concordancia con tales disposiciones, el artículo 4° de la Ley N° 18.575, señala: “El Estado será responsable por los daños que causen los órganos de la Administración en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de las responsabilidades que pudieren afectar al funcionario que los hubiere ocasionado”. El “Informe técnico de accidente”, del Departamento de Prevención de Accidentes de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en hoja 36 del informe final establece, en su literal G) sobre “Historial de Mantenimiento”, la comprobación, por parte del investigador técnico señor Carlos Riquelme Sandoval, que el personal de mecánicos del Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo del Personal de Carabineros, quienes participaron en la toma de presión diferencial del motor de la aeronave efectuada el día 24 de enero de 2008, aplicaron el procedimiento siguiendo el denominado Service Bulletin M73-19 de TCM, instructivo de fecha 03 de diciembre de 1973 (que ya no está en uso), el que describe un procedimiento “*antiguo*”, obviando practicar la anotación de los valores de presión diferencial “*por olvido*” (sic). Estas negligencias y omisiones contrastan con lo establecido en la norma DAR 08 numeral 3.1.1 sobre “Condiciones Generales del Mantenimiento de Aeronaves”, en el sentido que “*el certificado de aeronavegabilidad de una aeronave se encontrará vigente si se cumplen las siguientes condiciones: Letra h) Si se han efectuado las anotaciones que correspondan en los registros de mantenimiento, en la forma aceptada por la DGAC*”. La alusión a procedimiento “*antiguo*”, se explica por el reemplazo que hace varios años efectuó el fabricante estableciendo un nuevo

procedimiento, contenido en el documento individualizado como BS03-3 de fecha 28 de marzo de 2003, haciendo perder al denominado Service Bulletin M73-19 de 1973, la condición de documentación aplicable por no ser ya la norma técnica vigente y actualizada. De esta forma, explica, la omisión o desatención de exigencias que importan deberes de cuidado configuran, por sí sola la culpa del explotador, al no controlar que los trabajos aeronáuticos de mantención realizados en su aeronave fueran ejecutados conforme los manuales actualizados los que, como señala la normativa, constituyen *documentación técnica de las aeronaves*. Este descuido es grave porque hace verosímil que la condición aeronáutica de la aeronave haya sido afectada, por haberse obviado una revisión adecuada mediante procedimientos vigentes, naturalmente más rigurosos y eficientes que aquéllos definidos con 35 años de antigüedad.

En la misma órbita de responsabilidad, sostiene, se halla la actuación de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que igualmente revela, incumplimiento de deberes de conducta exigidos por la norma, en su rol institucional de brindar seguridad y eficiencia a las operaciones aéreas, y comprobar y certificar, seria y verazmente, la concurrencia de las condiciones necesarias para el otorgamiento o emisión de la real acreditación de aeronavegabilidad, es decir, de la completa aptitud de vuelo de una aeronave.

Durante la fase inicial de ascenso, explica, la aeronave sufrió una pérdida gradual de velocidad, alcanzando una altura inferior a la proyectada, según tabla de *performance* del avión. De acuerdo al manual de vuelo de la aeronave, es posible explicar esta circunstancia por cuatro eventuales fallas. Los peritajes efectuados, antecedentes, evidencias y el análisis de éstos, determinaron que la tragedia aérea pudo tener como antecedente la falla de una de las dos magnetos del avión, falla que no fue debidamente detectada en la fase de mantención y revisión de la aeronave. Enfrentando ésta circunstancia, esto es, la pérdida de velocidad de la aeronave y a bajísima altura, la tripulación efectúa un pronunciado viraje por la izquierda, paradójica determinación que derivó en el consabido corolario. La caída de la aeronave se produce, en consecuencia, por el hecho de que al fallar los recursos disponibles, velocidad y altura, fruto de una falla de una magneto durante la fase inicial de ascenso, por la errada maniobra de iniciar un viraje a la izquierda, constituyendo una desacertada decisión al enfrentar una *condición de vuelo crítica*, generando así la pérdida de sustentación y el desplome de la aeronave como natural consecuencia.

Al experimentar el avión una disminución de velocidad por debajo de la performance normal e ingresado en el régimen de velocidad de vuelo denominado *región de comando reverso*, y a tan sólo 100 pies AGL (30,48 metros sobre el nivel del suelo), devino en un vuelo en condiciones límite, o “condición de vuelo crítica”, caracterizada por la falta de recursos disponibles (velocidad y altura), genuina emergencia en vuelo que exigía al piloto la adopción de la decisión técnica más adecuada en esa

desmedrada situación de vuelo, de modo que le permitiera planear y caer en los campos aledaños despejados, lo que resulta plenamente factible en dicha área. Tal situación de navegación, la proyección del vuelo de la aeronave, el factor de carga y el stall que generaría un viraje, con un forzoso ángulo de inclinación alar excesivo e inminente pérdida de sustentación, excluían absolutamente como alternativa técnica tal maniobra de viraje. La condición de vuelo que se experimentaba era inequívocamente equivalente a la falla de motor en vuelo por lo que la adopción de la decisión de retornar al Aeródromo de salida resultaba, a todas luces, impracticable y técnicamente errada. Esa impracticabilidad de la maniobra de retorno, sólo hacía aplicable a la situación una maniobra de planeo y en caso alguno un viraje que -como ocurrió- aceleraría el desplome de la aeronave como resultado de la mayor pérdida de sustentación. Consecuente con lo anterior, la decisión del piloto de efectuar un viraje a su izquierda, sin sopesar la condición de vuelo que experimentaba la aeronave, supone vulneración y desapego manifiestos de la instrucción contenida en los “Procedimientos Ampliados de Emergencia” del Manual de Vuelo de la aeronave, aplicable a esa coyuntura, que instruía: *“La pronta bajada de la nariz para mantener la velocidad y establecer una actitud de planeo es la primera respuesta a una falla de motor después del despegue. En la mayoría de los casos, el aterrizaje debería ser planificado en la recta con cambios pequeños de dirección para salvar o evitar obstáculos. La altitud y la velocidad son raramente suficientes para ejecutar virajes de 180° necesarios para regresar a la pista en planeo”*.

Explica que la responsabilidad del Fisco de Chile viene dada por los Arts. 6 inciso 3° y 7 inciso 3°, que recepcionan el principio de la responsabilidad de los órganos del Estado, y por el Art. 38 inciso 2° de la Constitución Política de la República. En concordancia con tales disposiciones, el artículo 4° de la Ley N° 18.575, señala: “El Estado será responsable por los daños que causen los órganos de la Administración en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de las responsabilidades que pudieren afectar al funcionario que los hubiere ocasionado”. El daño puede provenir de la actividad material o jurídica de la Administración. En subsidio de la responsabilidad directa de los órganos de la Administración del Estado que refiere, a estos hechos son aplicables las reglas generales de responsabilidad extracontractual, conforme a la cual toda persona debe indemnizar los perjuicios que sufran terceros, cuando tales perjuicios han sido causados como consecuencia de la violación de normas a que debía sujetarse y de la infracción de deberes de cuidado.

El día 27 de febrero de 2008, MANUEL NICOLÁS RODRÍGUEZ OYANEDEL, de tan sólo 18 años de edad, estudiante de Mecánica de Mantenimiento de Aeronaves, murió en un accidente aéreo ocurrido durante un vuelo de instrucción, en las circunstancias ya descritas, produciéndose de esta manera para mis representados una pérdida irreparable y un dolor que los acompañará por el resto de la vida, el que resulta

incalculable, pero sólo para efectos de esta demanda lo avalúan en la suma de \$600.000.000.- (seiscientos millones de pesos) para cada uno de los padres, más la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos) para cada uno de las 2 hermanas, lo que corresponde a un total de \$1.300.000.000.- (mil trescientos millones de pesos) por concepto de daño moral, o la suma que V.S. en definitiva, de justicia estime.

Concluyendo, y en virtud de lo expuesto y lo dispuesto en las normas jurídicas señaladas precedentemente, solicita se sirva tener por interpuesta demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios, en contra del Fisco de Chile, representado por don Carlos Mackenney Urzúa, abogado, Presidente del Consejo de Defensa del Estado, ambos ya individualizados, acogerla a tramitación y, en definitiva, dar lugar a ella en todas sus partes, condenando a pagar a los demandantes la suma de \$1.300.000.000.- (mil trescientos millones de pesos); o, en subsidio, las sumas y cantidades que S.S. estime de justicia, de acuerdo al mérito de autos, debidamente reajustadas y con intereses desde que la sentencia quede ejecutoriada, con costas.

VIGESIMO NOVENO: Que, a fojas 798 de los autos Rol C-7428-2010 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Noveno Juzgado Civil de Santiago, se presenta doña María Teresa Muñoz Ortúzar, Abogado Procurador Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, por el Fisco de Chile, quien en la representación que inviste, procede a **contestar** la demanda en base a los fundamentos de hecho y de derecho que expone.

Señala que los abogados Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, en representación convencional de don Fabián Ricardo Rodríguez Vergara, doña Ana María Oyanedel Díaz, doña María José Rodríguez Oyanedel y doña Camila Fernanda Rodríguez Oyanedel, interponen demanda de indemnización de perjuicios en contra del Fisco de Chile reclamando el pago de \$1.300.000.000.- como resarcimiento por el daño moral sufrido a raíz del fallecimiento de su hijo y hermano, don Manuel Nicolás Rodríguez Oyanedel, deceso que se produjo con motivo del accidente aéreo acaecido el día 27 de febrero de 2008, fecha en la que un avión Cessna 210 M matrícula CC-KKU se precipitó a tierra en la comuna de Peñalolén, fundamentando la demanda en los artículos 6º, 7º y 38 inciso 2º de la Constitución Política de la República, los artículos 1º y 4º de la Ley de Bases Generales de la Administración del Estado (LBGAE), el artículo 1 de la Ley N°18.961, Orgánica Constitucional de Carabineros de Chile, y, en subsidio, las reglas generales de la responsabilidad extracontractual del artículo 2314 de Código Civil.

La parte demandada controvierte que los hechos descritos hayan ocurrido del modo que se presentan en la demanda. Respecto de las excepciones y defensas, expresa que en cuanto al régimen aplicable a la controversia, ésta debe ser resuelta con arreglo al estatuto específico que regula pormenorizadamente la aeronavegación, esto es

el contemplado en el Código Aeronáutico en su título IX. Agrega que la aeronavegación tiene un estatuto especial, entre los cuales se encuentra el artículo 175 del Código Aeronáutico, que dispone: *“Las acciones establecidas en este título prescribirán en el plazo de un año contado desde el día de los hechos, desde el día en que la aeronave llegó a su destino o desde que el transporte fue interrumpido, según el caso”*, por consiguiente, siendo un hecho pacífico entre las partes que el accidente tuvo lugar el día 27 de febrero de 2008, sólo cabe concluir que la acción indemnizatoria intentada por los actores se extinguió por prescripción el día 27 de febrero de 2009, en circunstancias que la demanda de autos fue notificada extemporáneamente el día 22 de junio de 2010, oponiendo, por tanto la excepción de prescripción del artículo 175 del Código referido. En subsidio de la prescripción, agrega, se debe aplicar el límite indemnizatorio que contempla el artículo 144 del Código Aeronáutico: *“La indemnización estará limitada a una suma que no excederá de cuatro mil unidades de fomento por muerte o lesión de cada pasajero”*, de manera tal que la demanda igualmente resulta improcedente en los términos que ha sido formulada, pues se reclama el pago de una cifra que excede con creces el máximo legal fijado para estos casos.

En subsidio de lo anterior, opone las siguientes alegaciones y defensas de conformidad al régimen general.

Señala que la “teoría del caso” sobre la cual la demandante intenta construir su acción indemnizatoria está dada por: **a)** Problemas de mantenimiento (cuestiona condición de aeronavegabilidad), y **b)** Actuación culpable del piloto.

Sostiene que existe ausencia de culpa en el estado de mantención de la aeronave y que la conducta de los pilotos fue ajustada al respectivo manual de operación, y que el desperfecto de magneto constituye un caso fortuito. Incorrectamente se sostiene en la demanda que el piloto don Sebastián Rodríguez Torres (QEPD) era un *“alumno en práctica en curso de instrucción básica para habilitación de pilotos privados”*, por el contrario, se trataba de un piloto acreditado con licencia totalmente vigente, quien además contaba con la habilitación necesaria para llevar a cabo el vuelo en cuestión. Destaca que el “Entrenamiento Complementario Interno”, ECI, no es parte del proceso de formación básica para la obtención de la licencia de piloto, lo que ocurre es que Carabineros de Chile contempla, como norma interna, un adiestramiento ADICIONAL y complementario destinado a MEJORAR la seguridad operacional de los pilotos a cargo de las aeronaves.

Para analizar la decisión de los pilotos, explica, es preciso situarla en el contexto de las condiciones de vuelo, esto es, se presentó una pérdida súbita de velocidad y potencia del motor, falta de claridad del origen de esa anormalidad, condición del entorno, tiempo disponible para la toma de decisión y cercanía del aeródromo, habiendo transcurrido 1,36 minutos desde el despegue y una distancia de 1.287 metros. A su vez,

en el informe de la DGAC se concluyó, respecto del “factor humano”, que a diferencia de lo expuesto por los actores, el viraje no sólo era la mejor alternativa frente al escenario que enfrentaron, sino además esa maniobra se puede explicar *“si se considera lo recomendado en el manual de vuelo para este tipo de falla”* y que *“En el contexto del accidente investigado; el análisis fotográfico del entorno (Anexo W) y de acuerdo con lo señalado en el párrafo 2.3.2.3, es posible determinar que la tripulación, habiendo percibido una situación anormal posterior al despegue, efectuó un viraje a la izquierda, aparentemente con el propósito de regresar a la pista, tal como lo señala el procedimiento para una eventual falla de magneto (1.15.5.2) al considerar que ésta era la mejor alternativa frente a la situación presentada”*. No existe, por tanto, evidencia que la causa del accidente haya sido por una actuación negligente de los pilotos del avión siniestrado.

Respecto al supuesto incumplimiento de los requisitos de mantenimiento y falta de vigencia del certificado de aeronavegabilidad, añade que el certificado de aeronavegabilidad estaba plenamente vigente y así se constató en la investigación de la DGAC, que el fabricante del avión no considera ningún boletín en especial para la toma de compresiones de cilindros, más aún, el manual del fabricante del motor aún recomienda la aplicación del boletín del año 1973, calificado por los actores como “antiguo”, y que no es efectivo que el mantenimiento se haya hecho conforme al Service Bulletin de 1973, agregado que el motor había sorteado con éxito la inspección de las 200 horas el día 24 de enero de 2008, apenas un mes antes del accidente.

Con motivo del accidente, continúa, y de conformidad con el mandato legal del artículo 181 del Código Aeronáutico, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) llevó a cabo una exhaustiva investigación, la que concluyó con la emisión del Informe Final N°1479ES, de 27 de septiembre de 2008, el que concluyó que la aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente, no presentando observaciones de aeronavegabilidad ni de mantenimiento y estableciendo como causa más probable del accidente la falla imprevista de uno de sus magnetos durante la fase inicial de ascenso. De acuerdo al análisis de los antecedentes, sostiene, se pudo determinar que la tripulación efectuó un viraje por la izquierda, con el aparente propósito de volver a la pista de salida, pero los esfuerzos por evadir los obstáculos y mantener separación con el terreno provocaron que el avión alcanzara el rango crítico de la región de comando reverso y posteriormente la pérdida de sustentación, desplomándose sobre un complejo deportivo, impactando el terreno sin control.

Contrariamente a lo que sostiene la demandante, explica, el perito investigador descartó como causa probable del accidente una actuación dolosa o culpable por parte de los miembros de la tripulación y, en lugar de ello, analizando la maniobra de viraje, concluyó que puede explicarse teniendo en consideración lo recomendado por

quien mejor conocía la aeronave y su funcionamiento, es decir, el propio fabricante del avión.

Opone, además, la concurrencia de caso fortuito o fuerza mayor como eximente de responsabilidad que impide el nacimiento de la obligación de resarcir el daño sufrido por las víctimas, alegando, subsidiariamente, excepción de pago que se configuraría por las pólizas de seguro comprometidas que se hicieron o harán efectivas, lo que se deberá tomar en cuenta al fijar el quantum indemnizatorio, y, asimismo, alega la improcedencia de reajustes e intereses, en la forma solicitada por la demandante, al constituir una ganancia adicional carente de causa o motivo.

TRIGESIMO: Que, la parte demandante a fojas 823, Tomo III, evacúa el trámite de **réplica**, en los términos ya descritos en el considerando sexto de este fallo, los que se tienen por reproducidos para todos los efectos legales.

TRIGESIMO PRIMERO: Que, asimismo la parte demandada al evacuar el trámite de **dúplica**, a fojas 839, Tomo II, lo hace en los mismos términos descritos en el basamento séptimo, los que se tienen por reproducidos en esta etapa de la sentencia.

TRIGESIMO SEGUNDO: Que, recibida que fuera la causa a prueba, a fojas 861 y 870, Tomo III, por la causa acumulada Rol C-7248-2010, la parte demandante don Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, abogados, ambos en representación de don **Fabián Ricardo Rodríguez Vergara**, quien otorgó mandato por sí y como representante legal de su hija menor de edad, doña **María José Rodríguez Oyanedel**; y en representación de doña **Ana María Oyanedel Díaz y Camila Fernanda Rodríguez Oyanedel**, acompañó al primer otrosí del escrito de demanda de fojas 745, luego en la presentación de fojas 885 y primer otrosí de fojas 887, Tomo III, los **siguientes documentos**:

1.- Certificado de nacimiento de Manuel Nicolás Rodríguez Oyanedel, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 17 de mayo de 2010, rolante a fojas 738, Tomo III;

2.- Certificado de defunción de Manuel Jesús Rodríguez Oyanedel, Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 12 de mayo de 2010, rolante a fojas 739, Tomo III;

3.- Certificado de matrimonio de Fabián Ricardo Rodríguez Vergara y Ana María Oyanedel Díaz, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 12 de mayo de 2010, rolante a fojas 740, Tomo III;

4.- Certificado de nacimiento de Camila Fernanda Rodríguez Oyanedel, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 23 de abril de 2010, rolante a fojas 741, Tomo III;

5.- Certificado de nacimiento de María José Rodríguez Oyanedel, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 23 de abril de 2010, rolante a fojas 742, Tomo III;

6.- Documento denominado informe pericial psicológico realizado a Fabián Ricardo Rodríguez Vergara, por el psicólogo Giorgio Agostini Vicenti, con fechas 16 y 20 de enero de 2009, guardado en custodia bajo el N° 1717-16.

7.- Documento denominado informe pericial psicológico realizado a Ana María Oyanedel Díaz, por el psicólogo Giorgio Agostini Vicenti, con fechas 10, 15 y 21 de enero de 2009, guardado en custodia bajo el N° 1717-16.

8.- Documento denominado informe pericial psicológico realizado a Camila Fernanda Rodríguez Oyanedel, por el psicólogo Giorgio Agostini Vicenti, con fecha 19 de enero de 2009, guardado en custodia bajo el N° 1717-16.

9.- Documento denominado informe pericial psicológico realizado a María José Rodríguez Oyanedel, por el psicólogo Giorgio Agostini Vicenti, con fecha 19 de enero de 2009, guardado en custodia bajo el N° 1717-16.

10.- Currículo vitae del perito Giorgio Agostini Vicenti, guardado en custodia bajo el N° 1717-16.

11.- Documento denominado informe operativo – técnico del accidente ocurrido el 27 de febrero de 2008, realizado por el piloto e ingeniero Jaime Gastón Parra Santos, guardado en custodia bajo el N° 1717-16.

12.- Currículo vitae de Jaime Gastón Parra Santos, rolante a fojas 4510.

13.- Documento denominado “Análisis del accidente de aviación según informe final N° 1479ES emitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil y conclusiones al respecto”, realizado por los pilotos Patricio Herrera Díaz y Arturo Miquel Bañados, guardado en custodia bajo el N° 1717-16.

14.- Informe denominado Estado de avance primer semestre taller diferencial, realizado a María José Rodríguez Oyanedel por la educadora diferencial y psicopedagoga del Colegio Montessori de San Bernardo María Gabriela Aguilar Zamora, efectuado en el mes de julio de 2011, rolante a fojas 921 y 922, Tomo IV.

15.- Copias autorizadas del expediente Rol N° 1571-2011, seguido ante el Segundo Juzgado Militar de Santiago, rolantes de fojas 923 a 1098, Tomo IV.

16.- Copias autorizadas de Informe pericial PJ39 realizado por el Ingeniero Aeronáutico Jorge Ríos Harvey, con fecha 19 de agosto de 2011, remitidas por el 4° Juzgado Civil de Santiago, en la causa Rol N° 39.999-2010, caratulados “Isapre Cruz Blanca con Carabineros de Chile, rolante de fojas 1338 a 1353, Tomo IV.

TRIGESIMO TERCERO: Que sin perjuicio de lo anterior, el actor hizo concurrir a estrados a **los testigos a doña Katherine Del Pilar San Martín Cifuentes**, cédula de identidad N°18.086.782-1, Secretaria, domiciliada en Olmué N°1335, Villa Pucará, San Bernardo; de **doña Silvia Alejandra Domínguez Sandoval**, cédula de identidad N°14.474.576-0, Ingeniera Comercial, domiciliada en Condell

Nº1579, Nova Vida 2, San Bernardo; a **don Miguel Antonio Barrera Escalona**, cédula de identidad Nº10.488.951-4, empleado público, domiciliado en Pasaje Mar de Los Sargazos Nº2023, Villa 5º centenario, San Bernardo; a **doña Margarita Eugenia Moscoso Gallardo**, cédula de identidad Nº11.056.058-3, Co- Docente, domiciliada en Nueva de Vila Nº535, San Bernardo; a **don Sergio Mauricio Núñez Vargas**, cédula de identidad Nº12.467.344-5, Trabajador Independiente, domiciliado en Las Vizcachas Nº877, La Campiña de Nos, San Bernardo; a **don Arturo Miquel Bañados**, cédula de identidad Nº3.160.301-3, Abogado, domiciliado en Villanova Nº381, Las Condes; a **don Patricio Herrera Díaz**, Ingeniero Civil, domiciliado en Camino de Los Andes Nº1488, Las Condes; a **don Jaime Gastón Parra Santos**, cédula de identidad Nº3.837.671-3, domiciliado en Hernando de Aguirre Nº201, oficina 404, Providencia y a **don Giorgio Agostini Visentini**, cédula de identidad Nº4.335.158-3, domiciliado en Martín de Zamora Nº4712, Las Condes.

Consigna don **Patricio Alberto Eduardo Díaz**, a fojas 892, Tomo III, que considera que el accidente no es un caso fortuito, a su juicio la causa del accidente fue por la acción del piloto y la causa remota pudo haber sido la falla de magneto, pero esta falla de magneto no conduce necesariamente a un resultado fatal. Precisa que hay que distinguir entre una fuerza mayor y una emergencia, en el primer caso, entiende que se interpreta como algo no es posible oponerse y en el segundo caso, es una situación remediable mediante procedimiento conocido y establecido. Precisa que para el caso en cuestión, lo sucedido fue una emergencia, no así un caso de fuerza mayor imposible de resolver. Indica que todo esto le consta por una experiencia de 50 años como piloto e instructor de vuelo y por haber estado en contacto con testigos presenciales del accidente, también por haber visitado el lugar del impacto, para tener respaldo y emitir un informe. Agrega que la causa principal del accidente fue la acción del piloto que utilizó sus recursos en forma inadecuada. En efecto ante una emergencia causada probablemente por falla de magneto, no procedió conforme a las normas y a las indicaciones de los manuales, la falla se produjo durante la carrera de despegue, estando aún sobre la pista y estimativamente, en condiciones de abortar el despegue, cosa que el piloto no hizo. Una vez en vuelo en el aire, con potencia reducida pero suficiente efectuó un viraje que se ha interpretado como intención de retornar a la pista del aeródromo de despegue, sin embargo los manuales ante una emergencia semejante, aconsejan efectuar los mínimos de virajes posibles, mantener altura y velocidad, nada de esto cumplió el piloto y más aún efectuó un viraje por la izquierda hacia terrenos más altos que hicieron perder altura sobre el terreno al avión. Indica que según el radar de Santiago el avión alcanzó escasamente una altura de 27 metros sobre el punto de impacto. Precisa que contrariamente si el piloto hubiera efectuado un suave viraje por la derecha habría volado hacia terrenos más bajos y habría permitido mantenerse en vuelo y buscar un terreno adecuado para un posible aterrizaje de emergencia. La falla de magneto no es una falla fatal, es una condición de emergencia por cuanto los aviones

tiene un doble sistema de encendido con magneto, si uno falla el otro permanece activo y con un solo sistema activo, el avión es capaz de volar. Es estadísticamente imposible la falla simultánea de ambos magnetos, por lo que se puede asegurar que el avión estaba en condiciones de permanecer en vuelo, respetando las indicaciones del Manuel de Vuelo. A la pregunta si ha revisado personalmente el Manuel de Operaciones del avión siniestrado o uno similar, responde que no el del avión siniestrado, sino uno similar. Se le exhibe al testigo un documento guardado en Secretaría bajo el N°3231-2011, y se le consulta si la firma estampada en dicho documento le pertenece, y contesta que sí. Contrainterrogado respecto a que diga cómo le consta que la falla del magneto se produjo aun estando en la pista, contesta primero que la falla es de un magneto y la probabilidad de que sean dos simultáneos es nula, su afirmación se basa en el informe de la traza de radar que informó las variaciones de velocidad del avión durante el despegue y en lo cual se verifica que después de una aceleración normal hasta 90 nudos aparece un descenso de velocidad que alcanza hasta el final de la pista. A la pregunta de para qué sirven los magnetos, el testigo respondió que son un accesorio indispensable para la operación del motor, son quienes generan la electricidad que produce la chispa que enciende el combustible dentro de los cilindros para producir la potencia, son circuitos autónomos, independientes del sistema eléctrico del avión, y se usan dos sistemas iguales y trabajando simultáneamente por razones de seguridad. Dice que un solo magneto es capaz de mantener el avión en funciones, el segundo magneto, como acaba de decir, se instala por razones de seguridad y además porque produce un leve mejoramiento del rendimiento del motor.

Por su lado, el testigo don **Oscar Arturo Miquel Bañados**, a fojas 895, Tomo III, señala que desconociendo el tenor del caso fortuito alegado en este proceso, si él se refiere a que el accidente ocurrió por un caso fortuito, su opinión, o mejor dicho sus opiniones y que está contenida en el informe que emitió con don Patricio Herrera, es que el desgraciado accidente en Peñalolén del avión de carabineros, se produjo por una errada decisión del piloto al mando de la aeronave, en efecto es norma aeronáutica y que se recuerda permanentemente a los pilotos, que cuando ocurre una falla de motor durante el despegue, debe continuarse el vuelo en la recta, evitando virajes salvo aquellos que fuesen estrictamente necesarios para esquivar algún obstáculo. Indica que en el caso específico del Aeródromo de Tobalaba, la pista estaba ubicada de Norte a Sur en la precordillera de la comuna de La reina, colindante con Peñalolén, en donde la altitud del terreno, hacia el lado oriente sube en forma bastante pronunciada por la proximidad a la cordillera. Por lo recién expuesto, y en especial en Tobalaba, los instructores insisten en que en caso de tener emergencia en el despegue producida por una falta parcial o total de potencia, lo peor que se puede hacer es virar hacia la izquierda, si uno a despegado de Norte a Sur, porque precisamente para ese lado el terreno sube y si la potencia del avión no es la suficiente, como para tomar una altura segura, ello conduce a que inevitablemente el avión se estrelle contra el terreno, más aún cuando los aviones al virar

requieren de mayor potencia para mantener la altitud. Por lo expuesto, es recomendable en dicho aeródromo idealmente es realizar un suave viraje hacia el Poniente, es decir hacia la derecha porque hacia esa dirección el terreno va bajando. Precisa que en el caso de una falla parcial de potencia, como es la conclusión más probable que se indica en el informe que emitió la Dirección General de Aeronáutica, en su investigación de este accidente, el avión si hubiese seguido volando hacia el Sur Poniente, podría haberse mantenido en vuelo hasta encontrar un lugar propicio para efectuar un aterrizaje de emergencia, incluso es muy probable que pudiese haberlo realizado en otro aeródromo que está en esa dirección a pocas millas al Sur, cual es el aeródromo de El Bosque, perteneciente a la Escuela de Aviación de la fuerza Aérea. Por lo expuesto concluye que lamentablemente el accidente se debió a una falla de pilotaje y no un caso fortuito o de fuerza mayor. Contrainterrogado respecto a los magnetos, señala que la función de éstos es proporcionar la electricidad necesaria para encender la combustión del motor y producir, en consecuencia su buen funcionamiento. Dice que por razones de seguridad todos los aviones equipados con motores de combustión que son los que mayoritariamente se usan en aviones pequeños, están equipados con dos magnetos, precisamente para que, en la eventualidad de fallar uno, el motor pueda seguir funcionando con la otra magneto. La aeronave siniestrada y antes lo dijo tenía dos magnetos. A la pregunta de qué si ha revisado el Manual de Operaciones del avión siniestrado o uno similar, dice que efectivamente lo ha revisado. En cuanto a la pregunta si en base a la información contenida en aquel manual, la maniobra por el piloto fue la adecuada, contesta que no, porque ese manual, así como otros manuales de aviones similares, establecen un procedimiento diferente en caso de falla de motor en la maniobra de despegue, que es el que ya relato anteriormente. Se le exhibe documento acompañado a fojas 150 N°3231-2011, cuyo título es “Análisis del Accidente de Aviación según informe final N°1479, es emitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), conclusiones al respecto”, fue confeccionado por él y si la firma estampada le pertenece, contestando que si efectivamente lo confeccionó en forma conjunta con don Patricio Herrera Díaz y la firma que aparece es de él.

Por su lado, **Miguel Antonio Barrera Escalona**, a fojas 898, Tomo III, expuso que la hermana de Nicolás, María José, la menor, ha tenido problemas de concentración en el colegio, de comunicación, de ser una alumna excelente ha bajado mucho sus notas y la otra hermana de nombre Camila, es más agresiva, no tolera muchas circunstancias que a ella le parecen mal, también tiene problemas de concentración y más allá, no sabe. En cuanto a la mamá de Nicolás, y desde que éste falleció, es evidente que no es la misma, porque siempre habla de que quiere estar con su hijo, ya no le importa nada, siempre comenta que lo único que quiere es morirse para estar cerca de su hijo. La madre de Nicolás, fallecido, sólo quiere estar con él, y esto le ha repercutido más porque ella tenía una actividad, hoy se encuentra cesante y obviamente estando en su casa recuerda más a su hijo. Repreguntado respecto a aclarar

cómo se originaron los perjuicios sufridos por los demandantes, la madre y hermanas de Manuel Nicolas Rodríguez, contesta que la muerte repentina e inesperada de Nicolas, el salió de su casa como todos sin pensar que iba a suceder el accidente. Se le pide que aclare la relación de la madre de Nicolas Rodríguez, doña Ana María Oyanedel, con él y si este cumplía un rol de hijo u otro adicional, contestando que Nicolás era el amor de su vida para su madre, el hombre de la casa, era una relación muy afectiva, muy de amistad, el cumplía el rol de hijo, papá, era el hombre de la casa, la protección de sus hermanas y madre, la madre dependía mucho de él. Se le consulta al testigo como era la relación entre Camila Rodríguez y su hermano Nicolás, contestando que era muy buena, muy hermanables, buenos amigos, se confidenciaban sus secretos, respetuosos ambos entre ellos, Camila Veía a su hermano como un papá. Se le consulta si los demandantes, madre y hermanas de Nicolás, han manifestado en alguna oportunidad su intención de suicidarse, contestando que la madre de Nicolás es la que ha manifestado suicidarse de distintas maneras, una vez fue conduciendo una camioneta que le habían prestado y ella se tiró contra una locomoción colectiva del transantiago, y la otra vez, hace un año más o menos, tomando pastillas para no despertar más y siempre está diciendo que quiere morirse.

Agrega doña **Silvia Alejandra Domínguez Sandoval**, a fojas 901, Tomo III, que sabe que el juicio se produce a raíz de la muerte de Nicolás Rodríguez, lo que ocasionó daño moral a la familia. Dice que producto de este accidente hay un antes y un después en esta familia, el accidente fue justo en el período que ella trabajó con Ana María, por ello se pudo relacionar con los hijos también, y adicionalmente porque ella conoció a Nicolás del colegio donde estudiaba ya que ella hacía clases allí. Expone que Nicolás era el soporte paterno de la familia, rol que asumió en forma particular, no obligada, era quien protegía a sus mujeres, madre y hermanas, a raíz del accidente todo cambia, cae o se pierde un pilar fundamental para ellas, Ana María, cambió un 100%, se convirtió en una mujer depresiva, sufría crisis constantemente y las niñas tuvieron que asumir el rol del hermano de cierta manera, ellas fueron quienes le dieron el soporte a su madre, en vez de ser al revés, Dice que Ana María volvió a trabajar durante de ese año, recuerda que ella asistía a terapia con la psicóloga, pero tenía muchas recaídas en el colegio donde ella era inspectora, en algunas ocasiones habló incluso hasta de matarse, dándoles ideas de como lo haría, eran conversaciones que tenían a la hora de almuerzo en el colegio, hubo momentos en que ella pasaba dopada por pastillas que le daba el médico y a raíz de eso ella dormía mucho y descuidaba a las niñas, especialmente a María José, la menor, por lo que asumía el rol de mamá Camila, la hija mayor. Señala que ahora las niñas están bien, pero la menor María José, se están viendo las consecuencias, debido a que Nicolás era como su papá, ya que tenía 6 años cuando ocurrió el accidente, por ello además no podía asimilar la magnitud de lo que estaba pasando, pero ahora con más edad se ha dado cuenta de lo que sucedió y la consecuencia que trajo consigo la pérdida de su hermano. Indica que la niña María José

no tiene problemas de conducta, pero sí está presentado problemas de aprendizaje, ella tiene menor poder de concentración y un grado de déficit atencional. Expone que en alguna conversación con Nicolás, cuando fue a buscar a sus hermanas al colegio, él le contó que sus planes a futuro era trabajar en lo que estaba estudiando, que era aeronáutica, y con su sueldo ser el sostén económico de su familia, para alivianarle la carga a la mamá, y a si ésta pudiera estar más tiempo en la casa. Dice que Ana María con el tiempo ha tratado de hacer una vida normal, pero igual le vienen las depresiones y con respecto a lo sucedido hablar de Nicolás, para ella era un tema tabú, era como volver atrás, los colegas profesores, en las conversaciones siempre nos dábamos el tiempo de escucharla, cuando ella deseaba hablar del tema o hablar de Nicolás propiamente tal, ya que terminadas las conversaciones ella quedaba muy mal, había un retroceso en su sanación mental y volvía a caer en depresión, lo que significaba volver a tomar los medicamentos y de cierta manera el descuido con su familia. Se repregunta a la testigo como era la relación de Camila con su hermano Nicolás, respondiendo que ellos eran súper hermanables, compinches, incluso compartían hasta el dormitorio, eran amigos y compañeros y su grupo era el mismo. Se le pregunta cómo se celebraron con posterioridad las fechas importantes por la familia, contestando que las primeras fueron horribles, se puede decir, ella mirando de afuera, ya que eran un homenaje a Nicolás, un santuario, se colocaban fotos y asistían los amigos y el tema de conversación era Nicolás, con el tiempo de cierta manera se fueron normalizando, porque había una niña menor, con la cual también había que festejar ciertas celebraciones, me refiero a la navidad, día del niño, etc., pero en cada fiesta, hasta ahora, van en familia a visitar la tumba de Nicolás. Se le pide que aclare como sabe lo que ha declarado y contesta que por conversaciones con Ana María Oyanedel y las niñas, especialmente en los almuerzos en el colegio.

En tanto, la testigo **Margarita Eugenia Moscoso Gallardo**, quien a fojas 902, Tomo III, expone que el perjuicio lo originó la muerte de Nicolás ocurrida el día 27 de febrero de 2008, cuando suena el teléfono y supieron que Nicolás había muerto, ahí empezó la gran tragedia para Ana María Oyanedel, ese día ella se fue a la Prefectura Aero policial para enterarse personalmente si los hechos eran reales, de ahí Ana María enloqueció y desde ese momento ella empezó a olvidarse completamente de su trabajo, de las niñas y de ella misma. Dice que la hija mayor de nombre Camila, que en esa época tenía 16 o 17 años, tomó el rol de mamá, papá y hermano mayor, lo que perjudicó un poco en sus estudios y su personalidad, ya que debía estar prácticamente las 24 horas del día preocupada por su mamá para que no se suicidara. Señala que luego del accidente, pasaron aproximadamente uno o dos meses y Ana María volvió al trabajo, pero ya no era la misma, estaba agresiva contra la vida, gritaba más, era menos tolerante con los jóvenes, les costaba más conversar, porque ella siempre hablaba de irse de la tierra, de este mundo. Agrega que las veces que la llamaban en la noche para saber de ella, siempre nos contestaba la Camila que había tomado pastillas y que estaba

durmiendo, pasados los meses empezaron a notar que la hija menor, María José, que en esa época tenía 7 años, estaba como más callada y a Ana María la llamaban a menudo del Colegio de la niña para avisarle que estaba con dolor de cabeza o que se había orinado, y Ana María, le daba mucha rabia esa actitud de su hija, no la entendía, pasaron muchos días para ella pudiera entender lo que ocurría con su hija, la llamo del colegio la psicopedagoga y le dijo que le pusiera más atención a su hija, porque estaba actuando de una manera extraña, Ana María siguió creyendo que no era tan importante ya que en ese momento para ella era más importante la muerte de Nicolás. Expuso que hace un año Ana María intentó suicidarse en una camioneta que le paso su cuñado, se fue contra un bus del transantiago, y en ese momento Ana lamentó no haber muerto, esto lo sabe porque ella misma se lo dijo, transcurrido el tiempo ella se calmó un poco hasta que permitieron los trabajos el 21 de febrero de 2011, ahí nuevamente atentó contra su vida, quería eliminarse con gas con las niñas, ella se enteró porque le avisó por teléfono, ahí ella le dijo un par de garabatos ya que no sabía qué hacer, entró los balones de gas a la casa, pero no concretó lo que decía, ella fue al otro día a su casa y se dio cuenta de los balones, le pidió explicaciones y le respondió que sin su amigo, esposo, hijo, protector, la vida no tenía razón, y señala que los médicos que le habían dado una receta amplia de medicamentos, los cuales parece que no hacían nada. Expresa que hace un mes aproximadamente Ana María recibió una carta del sicólogo del colegio, allí decía por lo que ella leyó, que María José, la hija menor, había tenido un retroceso importante en su desarrollo intelectual, ya que tenía un luto sin término y esto le estaba ocasionando graves problemas en el colegio. Repreguntada respecto a quien reconoció el cadáver de Nicolás con posterioridad al accidente, responde que Ana María, el papá de los niños y creo que enteró también la madre de Ana María, esto lo sabe, porque Ana María se lo comentó en el velorio. Se le pide a la testigo que complemente en el sentido de señalar si Ana María le comentó en qué condiciones se encontraba el cadáver, respondiendo que sí, que Ana María, le dijo que había podido besar a su hijo y que había quedado en su cara sólo la mitad de su mejilla y su oreja. Igualmente se le pide que aclare cómo era la relación de Camila Rodríguez con su hermano Nicolás, contestando que eran demasiado unidos, dormían en el mismo dormitorio, Nicolás era como el papá, él era quien prendía el calefont a su hermana, él ponía la tetera para el desayuno, les servía el almuerzo y les organizaba el día a las tres incluyendo a la madre y se le pide a la testigo que diga como sabe lo declarado, respondiendo que su hijo José Manuel pasaba mucho tiempo en la casa de Nicolás y él siempre contaba que éste era muy buen hermano y Ana María también lo decía.

A fojas 909, Tomo III, declarando el testigo don **Giorgio Agostini Visentini**, señala que el origen se debe al accidente de la avioneta que se cayó en Peñalolén, que produjo personas fallecidas, lesionadas y traumatizadas. La naturaleza se relaciona con **stress agudo inicial** y **posteriormente con el stress post traumático**, apareciendo daño físico y psicológico, de gran relevancia. En cuanto al monto, desde la

psicología es inconmensurable y es tarea del tribunal resolverlo. Dice que esto lo sabe y le consta porque los abogados le enviaron a la familia Rodríguez Oyanedel, para su contención inicial, y una evaluación psicológica de cada uno de sus miembros, él los atendió profesionalmente. Se le repregunta en el sentido que señale en virtud a las atenciones clínicas que realizó a la familia Rodríguez Oyanedel, cuál fue el diagnóstico clínico de la familia, respondiendo que todos ellos en su conjunto presentan una familia traumatizada y devastada con alteraciones muy significativas, tanto en el plano psicológico como en las somatizaciones. Por ejemplo y en relación a lo anterior, reacciones de vómitos, náuseas, cefaleas, algias y en el plano psicológico, fuerte depresión de tipo ansiosa con intento de suicidio en uno de sus miembros y potencial suicida de una de las hijas, presentado toda la familia un duelo no elaborado, con necesidad de tratamiento psico-farmacológico y psicoterapia, algunos de ellos con pronóstico reservado. Se le pide al testigo que aclare, en base a la información que pudo recabar, qué grado de aflicción en particular tuvieron cada uno de los padres producto de la muerte de su hijo Manuel Nicolás. Contesta que la familia está compuesta por un papá, Fabián, una mamá, Ana María, tres hijos, Manuel (fallecido), Camila 17 años y María José, 8 años, y como señaló todos ellos presentan depresión ansiosa, en el caso del papá, Fabián, presenta una depresión con una alteración de personalidad y al mismo tiempo estaba devastado, siendo imperioso recibir tratamiento psiquiátrico y psicológico, porque además presenta culpa persecutoria; en el caso de la hija, María José, presenta un trastorno de ansiedad importante, con el elemento depresivo; Camila, de 17 años, quien inclusive se auto medica, utilizando medicamentos de la mamá que está en tratamiento psiquiátrico producto de lo vivido, Camila presenta ideación suicida, por su estrecha vinculación con el hermano fallecido, en el caso de Fabián, el padre, tenía una estrecha relación con el hijo fallecido. En el caso de Ana María, la madre, con el shock vivencial, junto con el padre de Manuel, le correspondió ir al Instituto Médico Legal, para verificar la muerte de su hijo y estaba a su vez con la cara deformada, este impacto causó en la madre Ana María, inclusive una alteración tan severa que aparecieron ideas delirantes donde se imaginaba que Manuel iba a volver. Dice que en el caso de Manuel Nicolás Rodríguez, se comprobó que asumió un rol de padre y pseudo marido de la madre, mostrándose altamente vulnerable al stress post traumático, cuya presencia del daño psicológico se pudo observar, tanto en el manejo de contención familiar como en los tests aplicados eso debido a que el padre abandonó el hogar nueve años antes. Se le exhibe al testigo documentos guardados en custodia del tribunal, bajo el N°3231 del año 2011, acompañados en escrito de fecha 8 de agosto de 2011, y que tiene como título informe psicológico confidencial, respecto de cada uno de los demandantes de autos y reconozca su autoría, y si es suya la firma puesta en los mismos, contestando que los informes son suyos y la firma le corresponde.

Luego a fojas 912, Tomo III, el testigo don **Jaime Gastón Parra Santos**, señaló desde su perspectiva de piloto e ingeniero en administración de sistema

aeronáutico, analizado el hecho y las circunstancias, no cabe a su entender el caso fortuito, debido a que aun cuando hubiere existido una falla técnica, se deben cumplir determinados procedimientos de vuelo que involucran necesariamente una decisión operativa por parte de la tripulación, ya sea en este caso del piloto alumno, o bien del piloto instructor. Esta decisión debe ajustarse, por razones de seguridad de vuelo, necesariamente a los procedimientos estipulados en los manuales de vuelo para pilotos, en el manual de vuelo del avión, que indican que ante una falla en el despegue, como sería el caso, que por lo demás la tripulación del avión matrícula CC-KKU no reportó a la torre de control del aeródromo Eulogio Sánchez de Tobalaba, el piloto no debe realizar viraje más allá de un viraje amplio destinado a evitar un obstáculo que se encuentra al frente y aterrizar en esa dirección, si se realiza un viraje como el que efectuó que tiene características de un viraje escarpado, el avión necesariamente, aún con el motor full operativo, pierde sustentación y como consecuencia va a perder altura. Todo lo anterior lo sabe porque tiene más de diez mil horas de vuelo, la licencia de piloto de transporte de línea aérea número 221, porque hasta el día de hoy hace cursos de instrucción y porque ha sido examinador e inspector para la aviación comercial y privada, por más de 27 años y en el caso particular por los antecedentes que tuvo a la vista, y por los procedimientos que deben ser aplicados en este caso y que se encuentran estipulados en la normativa vigente. **Repreguntado** para que aclare, en base a la información a la cual él tuvo acceso, cual fue la causa principal del accidente materia de autos, responde que incluida toda la información que consta en el proceso y la de la propia investigación de la Dirección General de Aeronáutica Civil, aparece como causa primaria que en ocasiones se denomina basal, un error operacional de la tripulación, ya que aun cuando hubiere existido una falla de un magneto, cosa que no está probada, porque se destruyeron los magnetos, toda aeronave monomotor, como esta, tiene dos magnetos y al fallar uno, la aeronave continua volando sin problemas con un poco menos de potencia en el motor. Se le pide aclarar si tuvo acceso a los manuales operativos de la aeronave siniestrada o alguna similar y responde que sí, específicamente al manual de vuelo de la aeronave marca Cessna modelo Centurión, 210 M. Se le pide al testigo aclarar si la maniobra efectuada por el piloto es la recomendada en caso de emergencias en dicho Manual de Vuelo de la aeronave siniestrada, respondiendo que lo primero que hay que aclarar es que se trata de una emergencia ocurrida en el despegue y ante esa condición y durante la montada inicial se debe aplicar el procedimiento que ha explicado con anterioridad, no caben los virajes medios o escarpados a baja altura, por cuanto constituyen un riesgo para la seguridad de vuelo. Se le exhibe al testigo el documento que se encuentra en custodia del tribunal, con el N°3231-2011, acompañado con fecha 8 de agosto de 2011, denominado Informe Operativo Técnico, para que reconozca su firma, autoría y en la afirmativa, lo ratifique, respondiendo que el documento que se le exhibe, efectivamente lo ratifica, lo reconoce y la firma que está estampada en él, es la suya. Por último se contrainterroga para que diga si el Manual

de vuelo que señala, se establece en caso de emergencia de falla de magneto, debe dirigirse a un aeródromo, respondiendo que la falla no necesariamente constituye una emergencia por sí sola, en todo caso ante una falla de magneto comprobada, debe comunicarlo a la torre de control, cosa que en este caso no se hizo y dirigirse al aeródromo más próximo, en ningún caso se deben efectuar virajes que hagan perder sustentación al avión.

La testigo **Katherine Del Pilar San Martín Cifuentes**, a fojas 915, Tomo III, manifestó que conoce a la Sra. Ana María Oyanedel, a quien vio bastante afectada porque el día del accidente yo estaba justamente trabajando con ella, recuerda que recibió una llamada de su hija grande, y ésta le dijo que habían mostrado en la televisión que había habido un accidente aéreo en Peñalolén, después se pusieron a escuchar la radio, ahí se enteraron de la patente de la avioneta y que era la misma en la cual su hijo iba a salir a hacer la práctica, después Ana María se puso un poco nerviosa y averiguó acerca del accidente y supo que era su hijo quien había sufrido el accidente y ella se puso mal, estaban con otra compañera y la Sra. Ana María empezó a gritar, se tiró al suelo, un profesor trató de pararla y ahí entró en una crisis, la trataron de sostener, los niños del colegio se asustaron, ella habló con el Director para ver que hacer y ahí ella fue a la casa de su madre, que estaba cerca para traerla donde Ana María, y esta señora, la madre, pudo calmar a Ana María. Dice que le dieron permiso en el colegio para faltar durante un mes porque estaba mal, volvió y les comentó que estuvo con siquiatria, estaba tomando medicamentos y ahí le empezaron a dar licencias por medio día, ella estaba mal en el colegio, en el sentido de que cuando le preguntaban que como estaba o como se sentía ella, se ponía a llorar. Expone que por lo que Ana María comentaba con respecto a Nicolás, el hijo fallecido, decía que él era su apoyo, ya que ella estaba separada, y pasó a ser como la persona con la que tomaba las decisiones. En cuanto a las hijas, ellas también estuvieron relativamente mal, Camila, la mayor, quiso como tratar de ayudar a su mamá y la empezó a apoyar y con respecto a María José, la menor, por lo que le comentaba Ana María, ella empezó a tener problemas de aprendizaje y desconcentración. Repreguntada para que señalara en base a la información que ella manejaba, como ha evolucionado psicológicamente Ana María Oyanedel con posterioridad a la muerte de su hijo, respondió que ella trabajó con ella hasta el 28 de febrero de 2011, es una persona que sigue tomando medicamentos, en varias ocasiones ella lo ha llamado por teléfono para hacerle alguna consulta del trabajo más que nada, y la hija grande siempre le ha dicho que su mamá está durmiendo con pastillas para dormir. Se le consulta a la testigo como la familia celebra las fechas importantes con posterioridad a la muerte de Manuel Nicolás, respondiendo que todos los años han citado a la familia a una misa que hacen para conmemorar el aniversario de la muerte del hijo y la fechas importantes, la señora Ana María en esas fechas la mejor opción para ella es tomar pastillas y borrarse, ella es una persona que constantemente va al cementerio sola y también algunas veces con las hijas. Se le

consulta como sabe todo lo que ha expuesto, y responde que fue compañera de trabajo de Ana María Oyanedel y pasaban el mayor tiempo juntas, ya que tenían el mismo horario de trabajo y colación. Se le consulta con quien más estaba el día que la Sra. Ana María recibió la noticia del accidente y responde que estaba con la Sra. Margarita Moscoso, quien había entrado a trabajar como inspectora, que era la misma función que cumplía la Sra. Ana María.

A fojas 916, Tomo III, el testigo **Sergio Mauricio Núñez Vargas**, señala que la familia Rodríguez Oyanedel fue afectada por el accidente de Nicolás y con esto tuvieron bastantes problemas y que aún tienen, estos son psicológicos más que nada, por ejemplo estados de ánimo muy cambiantes en cuanto a Fabián Rodríguez, quien es el padre de Nicolás, y a quien él más ve, también dice que estuvo presente durante todo el proceso del accidente hasta ahora ayudándolo en distintas cosas, por ejemplo en cuanto a lo que hubo que hacer luego del accidente, como llevarlo al Instituto Médico Legal, además que fue la primera persona a la que Fabián llamó el día del accidente, lo tuvo que llevar al aeródromo y ahí estuvo cuando se enteró de que Nicolás había fallecido. Como señaló Fabián tiene cambios de ánimo muy notorios, ya nada le importa, creo que esto importa en la unión con la familia, en el trabajo, ya que él siempre quiere o prefiere estar solo, está muy impulsivo y todo le parece mal. Señala que los cambios de ánimo son notorios en las fechas importantes, como por ejemplo el cumpleaños de Nicolás, la pascua, el año nuevo, el día del padre. Se le repregunta como era la relación entre Nicolás con su padre al momento de ocurrido el accidente, respondiendo que la relación antes del accidente había tenido altos y bajos porque habían estado distantes, pero como tres meses antes del accidente él estuvo en la casa de ellos, y estaban mucho más unidos, se estaban como reconciliando en los problemas que habían tenido anteriormente y en cuanto a Fabián, estaba muy orgulloso de que Nicolás hubiera entrado a hacer su práctica a Carabineros, en la Prefectura Aero Policial, ya que decía que era el sueño de su hijo. Se le consulta al testigo como ha sido la vida afectiva de Fabián con posterioridad a la muerte de su hijo, respondiendo que en cuanto a sus dos hijas, ahora está mucho más preocupado de cosas que puedan pasarle, anda como perseguido de que pueda pasar cualquier cosa en cualquier momento, suena el teléfono y se asusta, él lo ha visto y en cuanto a la demás familia no dice nada, siempre está callado, no comenta mucho acerca del estado de ánimo en que se encuentra. Se le consulta quien reconoció el cuerpo de Nicolás con posterioridad al accidente, y respondió que la mamá de Nicolás, el papá también y él.

TRIGESIMO CUARTO: Que, por su parte recibida que fuera la causa a prueba la demandada, Fisco de Chile, acompañó por presentación de fojas 1310, los **siguientes documentos**, en la causa C-7248-2010, acumulada:

1.- Copia de póliza de seguros “cascos” N° 502-08-00000867, emitida por compañía Mapfre seguros, con fecha 15 de enero de 2008, rolante a fojas 1103 y 1104, Tomo IV;

2.- Copia de oficio N° 06/2/052, Ref: Suceso de aviación N° 005/2007, emitido con fecha 17 de diciembre de 2007, por el Departamento de “Prevención de accidentes” de la Dirección Aeronáutica Civil a la Prefectura Aeropolicial de Carabineros, rolante a fojas 1105 y 1106, Tomo IV;

3.- Copia de oficio N° 05/0//405/2365, emitido con fecha 13 de abril de 2011, por la Dirección General de Aeronáutica Civil, al destinatario Consejo Defensa del Estado, rolante a fojas 1107, Tomo IV;

4.- Copia de documento que denomina “*Type Certificate Data Sheet*”, en cuyo título se lee “Department of transportation Federal Aviation Administration”, rolante de fojas 1108 a 1110, Tomo IV, cuya traducción pertinente fue señalada en el escrito de fojas 1310, numeral cuarto;

5.- Copia de certificado de aeronavegabilidad N° 238/2007, relativo al avión Cessna matrícula CC-KKU, rolante a fojas 1111 y 1112, Tomo IV;

6.- Copia de certificado de matrícula de la aeronave Cessna 210M, matrícula CC-KKU, rolante a fojas 1113, Tomo IV;

7.- Copia de documento denominado registro de cumplimiento de la revisión de “200 horas” avión Cessna 210 y T210 series, Código N° 14664, N° KKU/505, emitido por el Club Aéreo del Personal de Carabineros, Sección Mantenimiento, rolante a fojas 1114, Tomo IV;

8.- Copia autenticada de Informe Final de investigación del accidente de aviación N° 1479ES, emitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil, Departamento de Prevención de Accidentes, que rola desde fojas 1115 a 1302, Tomo IV;

9.- Copia autenticada de resolución Ex. N° 02387, de fecha 10 de octubre de 2008, emitida por la Dirección General Aeronáutica Civil, rolante a fojas 1298, Tomo IV;

10.- Copia de resolución de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea, N° 06/2009, pronunciada con fecha 05 de marzo de 2009, que rola de fojas 1303 a 1308, Tomo IV;

11.- Certificado de fecha 16 de marzo de 2009, emitido por la Dirección General Aeronáutica Civil, en que el Sr. Conservador certifica que “...a fojas 305 del Libro N° 6 del Registro de Matrícula y Propiedad de Aeronaves, se encuentra inscrita la aeronave marca Cessna, modelo 210M, serie 210-62332, matrícula CC-KKU, a nombre del Club Aéreo de Carabineros”, rolante a fojas 1309, Tomo IV.

DEMANDA DE FOJAS 1364, TOMO V, ROL C-7287-2010, PROVENIENTE DEL DECIMO NOVENO JUZGADO CIVIL DE SANTIAGO:

TRIGESIMO QUINTO: Que, a fojas 1364 de los autos Rol C-7287-2010 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Décimo Noveno Juzgado Civil de Santiago, se presentan don Álvaro Quintanilla Ponce y Juan

Pablo Hermosilla Osorio, abogados, domiciliados en Miraflores N°178, Piso 8°, Santiago, ambos en representación convencional de don **Óscar Mauricio Romo Michea**, conductor de buses; doña **María Cecilia Facuse Navarro**, empleada, quienes otorgaron mandato por sí y como representantes legales de su hijo menor de edad, **Christopher Javier Romo Facuse**, estudiante; y doña **Daphne Cecilia Romo Facuse**, vendedora, todos domiciliados en calle Eugenio Pozo Silva N° 0101, Villa Los Bosquinos 7, comuna de Maipú, Región Metropolitana, quienes, en la representación que invisten, interponen demanda de indemnización de perjuicios en contra del FISCO DE CHILE, representado por don Carlos Mackenney Urzúa, abogado, Presidente del Consejo de Defensa del Estado, ambos domiciliados en Agustinas N°1687, comuna de Santiago, Región Metropolitana, a objeto que sea condenado a indemnizar los perjuicios causados a sus representados con ocasión del accidente de aviación acaecido el día 27 de febrero de 2008 en la comuna de Peñalolén, fundado en los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho que expone.

Señala que don **Óscar Mauricio Romo Michea**, doña **María Cecilia Facuse Navarro**, don **Christopher Javier Romo Facuse**, y doña **Daphne Cecilia Romo Facuse**, son, respectivamente, padres y hermanos de **Mauricio Edgardo Romo Facuse**, quien falleció el día 27 de febrero de 2008 como consecuencia del accidente aéreo que paso a relatar. Ese día 27 de febrero de 2008, siendo las 09:46 horas, la aeronave marca Cessna modelo 210 M Centurión, matrícula CC-KKU, tipo monomotor, Serie N° 210-62332, con 8.110 horas de vuelo, año de fabricación 1.978, a cargo de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, en su carácter de explotador de la aeronave y de propiedad del Club Aéreo de Carabineros, efectuó un vuelo de instrucción (transporte de personas), para lo cual subieron a bordo cuatro pasajeros, uno de ellos, el joven Mauricio Edgardo Romo Facuse, de diecisiete años de edad, alumno de Mecánica de Mantenimiento de Aeronaves. El avión era piloteado por don Luciano Albino Castro Adasme, Capitán de Carabineros, instructor de vuelo, de 35 años de edad, en calidad de piloto al mando y comandante de la aeronave, y por don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres, Teniente de Carabineros, de 24 años de edad, alumno en práctica en curso de instrucción básica para habilitación de pilotos privados, quien precisamente realizaba un vuelo de instrucción complementario interno dispuesto por la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, e impartido por el referido Capitán Castro, oficiales que formaban parte del personal de la citada Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile. Don Luciano Albino Castro Adasme, contaba con Licencia de Piloto N° 10.953 y don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres, la había obtenido el día 13 de febrero de 2008 (catorce días antes del accidente), por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, licencia de piloto privado de aviones N° 13.075. Al momento de ocurrir la tragedia, relata, los oficiales que piloteaban la aeronave se encontraban cumpliendo actos propios de servicio. En efecto, el accidente ocurrió

mientras efectuaban funciones asumidas por la institución, realizando el vuelo local D-11, de instrucción, cumpliendo la Orden de Instrucción N° 16-A, emitida el 18 de febrero de 2008 por la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, que ordenaba realizar vuelo de habilitación con pasajeros, en un tiempo disponible estandarizado de 4 horas, a cargo del Capitán Castro, instrucción que el Teniente Rodríguez debía aprobar para cumplir con el entrenamiento interno de transporte de pasajeros dispuesto por dicha Prefectura.

Expone que además de los dos oficiales tripulantes, iban en la aeronave cuatro pasajeros, uno de ellos, el joven Mauricio Edgardo Romo Facuse. Los pasajeros eran alumnos en práctica del Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo de Carabineros, estudiantes de mecánica de mantenimiento de aeronaves, y para quienes el vuelo no formaba parte de su Programa de Instrucción, el que no contempla plan de vuelo, como contenido formativo, necesario u obligatorio en su plan de estudios, sino que su inclusión se debió a que fueron invitados a subir al avión para servir como “pasajeros a transportar” a los fines del entrenamiento que como labores funcionarias debían cumplir el Capitán Castro y el Teniente Rodríguez, en el marco del *entrenamiento complementario interno* impuesto por la mentada Orden de Instrucción N° 16-A, de la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile. El plan de vuelo consistía en despegar desde el Aeródromo Eulogio Sánchez Errázuriz (conocido como Aeródromo Tobalaba), para dirigirse a la zona denominada Delta-11, hacia el Sur del aeródromo, zona de instrucción donde el Teniente Rodríguez debía completar su entrenamiento en traslado de pasajeros y luego retornar al mismo lugar de despegue. Iniciado el vuelo, luego de despegar en forma normal y transcurrido tan sólo 1 minuto y 36 segundos, encontrándose la aeronave en fase inicial de ascenso con rumbo al sur, habiendo alcanzado una velocidad de 90 nudos, la velocidad de la aeronave disminuyó, desaceleración que puede atribuirse o fundarse técnicamente en dos hipótesis, una de carácter operacional y otra mecánica. La primera, en que la disminución de potencia y consecuentemente de velocidad, se haya originado en una decisión voluntaria o deliberada de la tripulación de vuelo, ya sea para simular fallas de motor en el despegue u otra motivación. La segunda hipótesis consistente simplemente en una falla de tipo mecánico en los elementos o sistemas de la aeronave. La primera, en que la disminución de potencia y consecuentemente de velocidad, se haya originado en una decisión voluntaria o deliberada de la tripulación de vuelo, ya sea para simular fallas de motor en el despegue u otra motivación. La segunda hipótesis consistente simplemente en una falla de tipo mecánico en los elementos o sistemas de la aeronave. Según la misma investigación, como consecuencia de esta disminución de velocidad, inferior a la *performance* de vuelo normal, el avión descendió a una altitud de 100 pies AGL (sobre el nivel del suelo), que equivale a 30,48 metros de altura, circunstancia en la cual la tripulación de la aeronave decide efectuar un repentino viraje a la izquierda, agravando

su pérdida de altura por lo que se precipita a tierra, derechamente desplomándose y cayendo sobre la multicancha de un complejo deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, ubicado en calle Ricardo Grellet de los Reyes N° 2.152, comuna de Peñalolén, falleciendo siete personas en tierra, y los seis ocupantes de la aeronave, entre éstos, el joven Mauricio Edgardo Romo Facuse.

La decisión de efectuar el viraje, agrega, fue técnicamente equivocada, pues no evaluó el inminente efecto que tal maniobra tendría en la sustentación de la aeronave, atendida su falta de velocidad y altura suficiente, es decir, la completa falta de parámetros de vuelo seguro para acometer un retorno en tales circunstancias. La toma de decisión que se adopta, materializada en el viraje en un ángulo excesivo, se tradujo en la inevitable pérdida de sustentación en su componente vertical y la inevitable pérdida de control de la aeronave, precipitándose ésta a tierra.

Los dos oficiales de Carabineros de Chile, que conformaban la *tripulación de vuelo* –asevera- se encontraban cumpliendo actos propios de servicio, ya que el accidente de aviación acaeció mientras efectuaban funciones de entrenamiento para servicios propios de la institución. El vuelo local de instrucción, correspondía a una exigencia interna de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, impartida por la Orden de Instrucción N° 16-A, de 18 de febrero de 2008 de la Sección Docencia de dicha Prefectura, la que se enmarca, a su vez, en la Directiva de Funcionamiento de la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile. Esta orden de instrucción ordenaba la realización de vuelo de habilitación con pasajeros, a cargo del Capitán de Carabineros, don Luciano Albino Castro Adasme lo que, en conformidad a lo dispuesto en el Art. 63 de la Ley N° 18.961, Ley Orgánica Constitucional de Carabineros de Chile, en concordancia con el Art. 89° inciso 3° del D.F.L. N° 2 de 1968, constituye un acto de servicio. El accidente de aviación y su investigación administrativa y criminal, dejó de manifiesto una serie de graves infracciones de normas aeronáuticas, concernientes a seguridad, tanto por parte de los pilotos a cargo de la aeronave como de parte de los organismos e instituciones que forman parte de la operación de vuelo, especialmente del explotador, a cargo de la mantención de la aeronave, del Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo de Carabineros y de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Esta inobservancia de la normativa pertinente, asegura, hace ostensible el incumplimiento de determinados deberes de conducta exigidos precisamente para la seguridad del vuelo, configurando casos de culpa-negligencia por conductas omisivas y culpa-imprudencia por conductas positivas. Especialmente destaca la grave y notoria impericia de los pilotos, evidenciada en decisiones y maniobras absolutamente anómalas, atribuible, sin la menor duda, a falta de la mínima capacidad técnica requerida.

La responsabilidad del Fisco de Chile, sostiene, viene dada por los Arts. 6 inciso 3° y 7 inciso 3°, que recepcionan el principio de la responsabilidad de los órganos del Estado, y por el Art. 38 inciso 2° de la Constitución Política de la República. En concordancia con tales disposiciones, el artículo 4° de la Ley N° 18.575, señala: “El Estado será responsable por los daños que causen los órganos de la Administración en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de las responsabilidades que pudieren afectar al funcionario que los hubiere ocasionado”. El “Informe técnico de accidente”, del Departamento de Prevención de Accidentes de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en hoja 36 del informe final establece, en su literal G) sobre “Historial de Mantenimiento”, la comprobación, por parte del investigador técnico señor Carlos Riquelme Sandoval, que el personal de mecánicos del Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo del Personal de Carabineros, quienes participaron en la toma de presión diferencial del motor de la aeronave efectuada el día 24 de enero de 2008, aplicaron el procedimiento siguiendo el denominado Service Bulletin M73-19 de TCM, instructivo de fecha 03 de diciembre de 1973 (que ya no está en uso), el que describe un procedimiento “*antiguo*”, obviando practicar la anotación de los valores de presión diferencial “*por olvido*” (sic). Estas negligencias y omisiones contrastan con lo establecido en la norma DAR 08 numeral 3.1.1 sobre “Condiciones Generales del Mantenimiento de Aeronaves”, en el sentido que “*el certificado de aeronavegabilidad de una aeronave se encontrará vigente si se cumplen las siguientes condiciones: Letra h) Si se han efectuado las anotaciones que correspondan en los registros de mantenimiento, en la forma aceptada por la DGAC*”. La alusión a procedimiento “*antiguo*”, se explica por el reemplazo que hace varios años efectuó el fabricante estableciendo un nuevo procedimiento, contenido en el documento individualizado como BS03-3 de fecha 28 de marzo de 2003, haciendo perder al denominado Service Bulletin M73-19 de 1973, la condición de documentación aplicable por no ser ya la norma técnica vigente y actualizada. De esta forma, explica, la omisión o desatención de exigencias que importan deberes de cuidado configuran, por sí sola la culpa del explotador, al no controlar que los trabajos aeronáuticos de mantención realizados en su aeronave fueran ejecutados conforme los manuales actualizados los que, como señala la normativa, constituyen *documentación técnica de las aeronaves*. Este descuido es grave porque hace verosímil que la condición aeronáutica de la aeronave haya sido afectada, por haberse obviado una revisión adecuada mediante procedimientos vigentes, naturalmente más rigurosos y eficientes que aquéllos definidos con 35 años de antigüedad.

En la misma órbita de responsabilidad, explica, se halla la actuación de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que igualmente revela incumplimiento de deberes de conducta exigidos por la norma, en su rol institucional de brindar seguridad y eficiencia a las operaciones aéreas, y comprobar y certificar, seria y verazmente, la concurrencia de las condiciones necesarias para el otorgamiento o emisión

de la real acreditación de aeronavegabilidad, es decir, de la completa aptitud de vuelo de una aeronave.

Durante la fase inicial de ascenso, relata, la aeronave sufrió una pérdida gradual de velocidad, alcanzando una altura inferior a la proyectada, según tabla de *performance* del avión. De acuerdo al manual de vuelo de la aeronave, es posible explicar esta circunstancia por cuatro eventuales fallas. Los peritajes efectuados, antecedentes, evidencias y el análisis de éstos, determinaron que la tragedia aérea pudo tener como antecedente la falla de una de las dos magnetos del avión, falla que no fue debidamente detectada en la fase de mantención y revisión de la aeronave. Enfrentando ésta circunstancia, esto es, la pérdida de velocidad de la aeronave y a bajísima altura, la tripulación efectúa un pronunciado viraje por la izquierda, paradójica determinación que derivó en el consabido corolario. La caída de la aeronave se produce, en consecuencia, por el hecho de que al fallar los recursos disponibles, velocidad y altura, fruto de una falla de una magneto durante la fase inicial de ascenso, por la errada maniobra de iniciar un viraje a la izquierda, constituyendo una desacertada decisión al enfrentar una *condición de vuelo crítica*, generando así la pérdida de sustentación y el desplome de la aeronave como natural consecuencia

Al experimentar el avión una disminución de velocidad por debajo de la performance normal e ingresado en el régimen de velocidad de vuelo denominado *región de comando reverso*, y a tan sólo 100 pies AGL (30,48 metros sobre el nivel del suelo), devino en un vuelo en condiciones límite, o “condición de vuelo crítica”, caracterizada por la falta de recursos disponibles (velocidad y altura), genuina emergencia en vuelo que exigía al piloto la adopción de la decisión técnica más adecuada en esa desmedrada situación de vuelo, de modo que le permitiera planear y caer en los campos aledaños despejados, lo que resulta plenamente factible en dicha área. Tal situación de navegación, la proyección del vuelo de la aeronave, el factor de carga y el stall que generaría un viraje, con un forzoso ángulo de inclinación alar excesivo e inminente pérdida de sustentación, excluían absolutamente como alternativa técnica tal maniobra de viraje. La condición de vuelo que se experimentaba era inequívocamente equivalente a la falla de motor en vuelo por lo que la adopción de la decisión de retornar al Aeródromo de salida resultaba, a todas luces, impracticable y técnicamente errada. Esa impracticabilidad de la maniobra de retorno, sólo hacía aplicable a la situación una maniobra de planeo y en caso alguno un viraje que -como ocurrió- aceleraría el desplome de la aeronave como resultado de la mayor pérdida de sustentación. Consecuente con lo anterior, la decisión del piloto de efectuar un viraje a su izquierda, sin sopesar la condición de vuelo que experimentaba la aeronave, supone vulneración y desapego manifiestos de la instrucción contenida en los “Procedimientos Ampliados de Emergencia” del Manual de Vuelo de la aeronave, aplicable a esa coyuntura, que instruía: “*La pronta bajada de la nariz para mantener la velocidad y establecer una*

actitud de planeo es la primera respuesta a una falla de motor después del despegue. En la mayoría de los casos, el aterrizaje debería ser planificado en la recta con cambios pequeños de dirección para salvar o evitar obstáculos. La altitud y la velocidad son rara vez suficientes para ejecutar virajes de 180° necesarios para regresar a la pista en planeo”.

La responsabilidad del Fisco de Chile, añade, viene dada por los Arts. 6 inciso 3° y 7 inciso 3°, que recepcionan el principio de la responsabilidad de los órganos del Estado, y por el Art. 38 inciso 2° de la Constitución Política de la República. En concordancia con tales disposiciones, el artículo 4° de la Ley N° 18.575, señala: “El Estado será responsable por los daños que causen los órganos de la Administración en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de las responsabilidades que pudieren afectar al funcionario que los hubiere ocasionado”. El daño puede provenir de la actividad material o jurídica de la Administración. En subsidio de la responsabilidad directa de los órganos de la Administración del Estado que refiere, a estos hechos son aplicables las reglas generales de responsabilidad extracontractual, conforme a la cual toda persona debe indemnizar los perjuicios que sufran terceros, cuando tales perjuicios han sido causados como consecuencia de la violación de normas a que debía sujetarse y de la infracción de deberes de cuidado.

El día 27 de febrero de 2008, Mauricio Edgardo Romo Facuse, de tan sólo 17 años de edad, estudiante de Mecánica de Mantenimiento de Aeronaves, murió en un accidente aéreo ocurrido durante un vuelo de instrucción, en las circunstancias ya descritas, produciéndose de esta manera para mis representados una pérdida irreparable y un dolor que los acompañará por el resto de la vida, daño moral que resulta incalculable, pero sólo para efectos de la demanda lo avalúan en la suma de \$600.000.000.- (seiscientos millones de pesos) para cada uno de los padres, más la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos) por cada uno de los 2 hermanos, lo que corresponde a un total de \$1.300.000.000.- (mil trescientos millones de pesos) por concepto de daño moral, o la suma que V.S. en definitiva, de justicia estime.

Conforme lo expuesto, concluye, solicita se sirva tener por interpuesta demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios, en contra del Fisco de Chile, representado por don Carlos Mackenney Urzúa, abogado, Presidente del Consejo de Defensa del Estado, ambos ya individualizados, acogerla a tramitación y, en definitiva, dar lugar a ella en todas sus partes, condenando a pagar a los demandantes la suma de \$1.300.000.000.- (mil trescientos millones de pesos); o, en subsidio, las sumas y cantidades que S.S. estime de justicia, de acuerdo al mérito de autos, debidamente reajustadas y con intereses desde que la sentencia quede ejecutoriada, con costas.

TRIGESIMO SEXTO: Que, a fojas 1412 de los autos Rol C-7287-2010 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Décimo Noveno Juzgado Civil de

Santiago, se presenta doña María Teresa Muñoz Ortúzar, Abogado Procurador Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, por el Fisco de Chile, quien en la representación que inviste, procede a **contestar la demanda** en base a los fundamentos de hecho y de derecho que expone.

Señala que los abogados Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, en representación convencional de don Oscar Mauricio Romo Michea, doña María Cecilia Facuse Navarro, don Christopher Javier Romo Facuse y doña Daphne Cecilia Romo Facuse, interponen demanda de indemnización de perjuicios en contra del Fisco de Chile reclamando el pago de \$1.300.000.000.- como resarcimiento por el daño moral sufrido a raíz del fallecimiento de su hijo y hermano, don Mauricio Edgardo Romo Facuse, deceso que se produjo con motivo del accidente aéreo acaecido el día 27 de febrero de 2008, fecha en la que un avión Cessna 210 M matrícula CC-KKU se precipitó a tierra en la comuna de Peñalolén, fundamentando la demanda en los artículos 6°, 7° y 38 inciso 2° de la Constitución Política de la República, los artículos 1° y 4° de la Ley de Bases Generales de la Administración del Estado (LBGAE), el artículo 1 de la Ley N°18.961, Orgánica Constitucional de Carabineros de Chile, y, en subsidio, las reglas generales de la responsabilidad extracontractual del artículo 2314 de Código Civil.

La parte demandada controvierte que los hechos descritos hayan ocurrido del modo que se presentan en la demanda. Respecto de las excepciones y defensas, expresa que en cuanto al régimen aplicable a la controversia, ésta debe ser resuelta con arreglo al estatuto específico que regula pormenorizadamente la aeronavegación, esto es el contemplado en el Código Aeronáutico en su título IX. Agrega que la aeronavegación tiene un estatuto especial, entre los cuales se encuentra el artículo 175 del Código Aeronáutico, que dispone: *“Las acciones establecidas en este título prescribirán en el plazo de un año contado desde el día de los hechos, desde el día en que la aeronave llegó a su destino o desde que el transporte fue interrumpido, según el caso”*, por consiguiente, siendo un hecho pacífico entre las partes que el accidente tuvo lugar el día 27 de febrero de 2008, sólo cabe concluir que la acción indemnizatoria intentada por los actores se extinguió por prescripción el día 27 de febrero de 2009, en circunstancias que la demanda de autos fue notificada recién el día 22 de junio de 2010, oponiendo, por tanto la excepción de prescripción del artículo 175 del Código referido. En subsidio de la prescripción, señala, se debe aplicar el límite indemnizatorio que contempla el artículo 144 del Código Aeronáutico: *“La indemnización estará limitada a una suma que no excederá de cuatro mil unidades de fomento por muerte o lesión de cada pasajero”*, de manera tal que la acción interpuesta (del modo en que ha sido planteada) es inadmisibile dado que se reclama el pago de una cifra que excede con creces el máximo legal fijado para tales casos.

En subsidio de lo anterior, opone las siguientes alegaciones y defensas de conformidad al régimen general.

Señala que la “teoría del caso” sobre la cual la demandante intenta construir su acción indemnizatoria está dada por: a) Problemas de mantenimiento (cuestiona condición de aeronavegabilidad), y b) Actuación culpable del piloto.

Expone que existe ausencia de culpa en el estado de mantención de la aeronave, y que la conducta de los pilotos fue ajustada al respectivo manual de operación, y que el desperfecto de magneto constituye un caso fortuito. Incorrectamente se sostiene en la demanda que el piloto don Sebastián Rodríguez Torres (QEPD) era un *“alumno en práctica en curso de instrucción básica para habilitación de pilotos privados”*, por el contrario, se trataba de un piloto acreditado con licencia totalmente vigente, quien además contaba con la habilitación necesaria para llevar a cabo el vuelo en cuestión. Destaca que el “Entrenamiento Complementario Interno”, ECI, no es parte del proceso de formación básica para la obtención de la licencia de piloto, lo que ocurre es que Carabineros de Chile contempla, como norma interna, un adiestramiento ADICIONAL y complementario destinado a MEJORAR la seguridad operacional de los pilotos a cargo de las aeronaves.

Para analizar la decisión de los pilotos, sostiene, es preciso situarla en el contexto de las condiciones de vuelo, esto es, se presentó una pérdida súbita de velocidad y potencia del motor, falta de claridad del origen de esa anomalía, condición del entorno, tiempo disponible para la toma de decisión y cercanía del aeródromo, habiendo transcurrido 1,36 minutos desde el despegue y una distancia de 1.287 metros. A su vez, en el informe de la DGAC se concluyó, respecto del “factor humano”, que a diferencia de lo expuesto por los actores, el viraje no sólo era la mejor alternativa frente al escenario que enfrentaron, sino además esa maniobra se puede explicar *“si se considera lo recomendado en el manual de vuelo para este tipo de falla”* y que *“En el contexto del accidente investigado; el análisis fotográfico del entorno (Anexo W) y de acuerdo con lo señalado en el párrafo 2.3.2.3, es posible determinar que la tripulación, habiendo percibido una situación anormal posterior al despegue, efectuó un viraje a la izquierda, aparentemente con el propósito de regresar a la pista, tal como lo señala el procedimiento para una eventual falla de magneto (1.15.5.2) al considerar que ésta era la mejor alternativa frente a la situación presentada”*. No existe, por tanto, evidencia que la causa del accidente haya sido por una actuación negligente de los pilotos del avión siniestrado.

Respecto al supuesto incumplimiento de los requisitos de mantenimiento y falta de vigencia del certificado de aeronavegabilidad, añade que el certificado de aeronavegabilidad estaba plenamente vigente y así se constató en la investigación de la DGAC, que el fabricante del avión no considera ningún boletín en especial para la toma

de compresiones de cilindros, más aún, el manual del fabricante del motor aún recomienda la aplicación del boletín del año 1973, calificado por los actores como “antiguo”, y que no es efectivo que el mantenimiento se haya hecho conforme al Service Bulletin de 1973, agregado que el motor había sorteado con éxito la inspección de las 200 horas el día 24 de enero de 2008, apenas un mes antes del accidente.

Relata que con motivo del accidente, y de conformidad con el mandato legal del artículo 181 del Código Aeronáutico, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) llevó a cabo una exhaustiva investigación, la que concluyó con la emisión del Informe Final N°1479ES, de 27 de septiembre de 2008, el que concluyó que la aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente, no presentando observaciones de aeronavegabilidad ni de mantenimiento y estableciendo como causa más probable del accidente la falla imprevista de uno de sus magnetos durante la fase inicial de ascenso. Los magnetos (2) cumplen una importante función en la operatividad de toda aeronave y consisten en generar corriente eléctrica para el encendido de las bujías con el fin de que éstas produzcan las chispas necesarias para la combustión de la mezcla (combustible y aire), comprimidos al interior de los cilindros y generar con ello el movimiento de los pistones del motor, por lo que su falla causaría una repentina pérdida de potencia, tal como da cuenta el informe de la DGAC.

Contrariamente a lo que sostiene la demandante, explica, el perito investigador descartó como causa probable del accidente una actuación dolosa o culpable por parte de los miembros de la tripulación y, en lugar de ello, analizando la maniobra de viraje, concluyó que puede explicarse teniendo en consideración lo recomendado por quien mejor conocía la aeronave y su funcionamiento, es decir, el propio fabricante del avión.

Opone, además, la concurrencia de caso fortuito o fuerza mayor como eximente de responsabilidad que impide el nacimiento de la obligación de resarcir el daño sufrido por las víctimas, alegando, subsidiariamente, excepción de pago que se configuraría por las pólizas de seguro comprometidas que se hicieron o harán efectivas, lo que se deberá tomar en cuenta al fijar el quantum indemnizatorio, y, asimismo, alega la improcedencia de reajustes e intereses, en la forma solicitada por la demandante, al constituir una ganancia adicional carente de causa o motivo.

TRIGESIMO SEPTIMO: Que, la parte demandante a fojas 1436, Tomo V, evacúa el trámite de réplica, en los términos ya descritos en el considerando sexto de este fallo, los que se tienen por reproducidos para todos los efectos legales.

TRIGESIMO OCTAVO: Que, asimismo la parte demandada al evacuar el trámite de **dúplica**, a fojas 1453, Tomo V, lo hace en los mismos términos

descritos en el basamento séptimo, los que se tienen por reproducidos en esta etapa de la sentencia.

TRIGESIMO NOVENO: Que, la parte demandante por don **Óscar Mauricio Romo Michea, María Cecilia Facuse Navarro**, por sí y como representantes legales de su hijo menor de edad, **Christopher Javier Romo Facuse**, y **Daphne Cecilia Romo Facuse**, acompañaron los siguientes documentos:

1.- Certificado de nacimiento de Mauricio Edgardo Romo Facuse, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 15 de mayo de 2015, Tomo V.

2.- Certificado de defunción de Mauricio Edgardo Romo Facuse, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 12 de mayo de 2010, rolante a fojas 1360, Tomo V.

3.- Certificado de matrimonio de Óscar Mauricio Romo Facuse, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 12 de mayo de 2010, rolante a fojas 1362, Tomo V.

4.- Certificado de nacimiento de Daphne Cecilia Romo Facuse, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 23 de abril de 2010, rolante a fojas 1362, Tomo V.

5.- Certificado de nacimiento de Cristopher Javier Romo Facuse, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 23 de abril de 2010, rolante a fojas 1363, Tomo V.

6.- Informe Peritaje Psicológico de Oscar Romo Michea, suscrito por el Psicólogo don Giorgio Agostini, rolante de fojas 3766 a fojas 3771, Tomo XI, que concluyó que el Sr. Oscar Romo M., presentó en el peritaje psicológico practicado signos y síntomas compatibles con la existencia de un trastorno de estrés post- traumático (TEPT) con complicaciones clínicas, que corresponden a la presencia de un cuadro depresivo severo. Exhibió en el momento de ser evaluado, un daño psicológico de severidad alta, asociado directamente a la pérdida traumática sufrida, con importante menoscabo de su capacidad de funcionamiento psicológico, tanto en los planos familiar, social (me encierro en mi casa), como particularmente laboral, El Sr. Romo se desempeña como conductor del Transantiago y estuvo cerca de cuatro meses con licencia médica, en su domicilio después del fallecimiento de su hijo. Señala que reportó que en este plano considera que actualmente tiene un rendimiento equivalente a un 30% con respecto a lo que debiera ser su desempeño óptimo, puesto que conduce el vehículo con mucho temor de tener un accidente y que vive asustado y estaría evaluando la decisión de abandonar definitivamente este trabajo. Este daño psicológico severo sería compatible con la presencia de un duelo psicológico no elaborado adecuadamente, de evolución prolongada. Quedó la impresión de que está enfrentando una crisis muy importante en su proyecto personal integral, contando con una escasa red de apoyo

social y familiar (vive con una madrina, tiene pocos amigos y tiene escaso contacto con sus hijos restantes).

7.- Informe peritaje psicológico de Daphne Romo Facuse, de fojas 3773 a fojas 3776, Tomo XI, que determinó como conclusión que la Srta. Daphe Romo F. presentó en el peritaje psicológico practicado signos y síntomas compatibles con la existencia de un Trastorno de Estrés Post Traumático (TEPT), con complicaciones clínicas, que corresponden a la presencia de un cuadro depresivo- ansioso de evolución prolongada, con antecedentes de un intento suicida. La Srta. Romo exhibió en consecuencia, en el momento de ser evaluada, un daño psicológico de severidad muy alta, asociado directamente a la pérdida traumática sufrida, con importante menoscabo en su proyecto de vida y en su capacidad de funcionamiento psicológico en todo plano.

8.- Informe Peritaje Psicológico de Christopher Romo, 8 años, rolante a fojas 3778 a fojas 3781, Tomo XI, evacuado por Giorgio Agostini V., que concluyó que el menor Christopher Romo Presentó en el peritaje psicológico practicado signos y síntomas compatibles con existencia de un trastorno de estrés post-traumático (TEPT) con complicaciones clínicas, que corresponden a la presencia de un cuadro depresivo-ansioso severo. Exhibió en el momento de ser evaluado, un daño psicológico de severidad alta, asociado directamente a la pérdida traumática sufrida por la muerte súbita de su hermano mayor.

9.- Informe Peritaje Psicológico evacuado por Giorgio Agostini V., Psicólogo, correspondiente a María Cecilia Facuse Navarro, que va de fojas 3783 a fojas 3787, Tomo XI, que concluye que la periciada presentó en el peritaje psicológico signos y síntomas compatibles con la existencia de un trastorno de estrés post-traumático (TEPT), con complicaciones clínicos graves y presencia de eventual riesgo suicida. Estas complicaciones corresponden a la presencia de un cuadro depresivo-ansioso muy severo, con fuerte compromiso a nivel psicosomático. La Sra. Facuse exhibió, en consecuencia, al momento de ser evaluada un daño psicológico de severidad muy alta, asociado directamente a la pérdida traumática sufrida por la muerte de su hijo en febrero de 2008, con importante menoscabo de su capacidad de funcionamiento psicológico en todo plano. Este daño psicológico severo sería compatible con la presencia de un duelo psicológico no elaborado adecuadamente, de evolución prolongada, que tendría características compatibles con un duelo patológico.

Que, mediante presentación de fojas 4091, Tomo XII, la parte demandante **reitera** dentro del término probatorio, los documentos que en su oportunidad fueron acompañados en la causa Rol C-7248-2010, llevada ante el Noveno Juzgado Civil de Santiago, y la cual se encuentra acumulada a estos autos:

10.- Documento acompañado mediante escrito que rola a fojas 1099 a 1102, Tomo IV, con fecha 19 de agosto de 2011, los cuales constan de fojas 921 a 1098, Tomo IV, consiste en piezas autorizadas de los autos seguidos antes la Sexta Fiscalía

Militar de Santiago, Rol 1571-2011, caratulado “Accidente de Aeronave Matricula CC-KKU”.

11.- Informe Operativo del accidente de fecha 27 de febrero de 2008 de la aeronave marca Cessna, modelo 210 Centurión, matricula CC-KKU, acompañado mediante escrito de fecha 08 de agosto de 2011, que rola de fojas 885 del Tomo IV, realizado por el piloto don Jaime Gastón Parra Santos, en calidad de piloto e ingeniero aeronáutica, a través del cual manifiesta u opinión experta sobre las causas del accidente materia de autos, el cual fue ratificado mediante declaración testimonial que consta a fojas 912 y siguientes, Tomo IV de autos, realizado con fecha 17 de agosto de 2011 ante el Noveno Juzgado Civil de Santiago.

12.- Informe pericial del análisis del accidente de aviación a través del cual los pilotos señores Patricio Herrera Díaz y don Arturo Miquel Bañados entregan su opinión experta respecto a las causas del accidente de autos, el cual fue acompañado en el primer otrosí de escrito de fecha 10 de agosto de 2011 que rola a fojas 887, Tomo III, el cual fue ratificado por ambos mediante prueba testimonial de fecha 16 de agosto de 2011, que rolan a fojas 892 y 895, Tomo III.

13.- Copia autorizada de l sentencia dictada por el Cuarto Juzgado Civil de Santiago, con fecha 12 de junio de 2014, en la C-39.999-2014, caratulada “Isapre Cruz Blanca con Carabineros de Chile”.

CUADRAGESIMO: Que, recibida que fuera la causa prueba, la parte demandante se valió de la siguiente prueba **testimonial:**

A fojas 4239, Tomo XII, comparece doña **Irma Leticia Cortes Rojas**, cédula de identidad N°7.805.068-3, expuso que ella por ser vecina de María Cecilia Facuse, siempre es quien la socorre cuando tuvo su gran problema, que fue el accidente que sufrió Mauricio Romo Facuse, su hijo el 27 de febrero del año 2008. Señala que Mauricio Romo murió quemado en ese accidente, cuando cayó un avión en Peñalolén y él estaba haciendo practica en el mismo avión siniestrado. Dice que después Cecilia Facuse quedó muy mal, ella estuvo como trastornada y se enfermó mucho y tuvo muchas licencias médicas que fueron prolongadas, le vino una enfermedad al colon muy grande, estuvo hospitalizada varias veces y todavía ella llora a su hijo, y para la navidad y el año nuevo coloca un plato en la mesa por su hijo. Lo anterior lo sabe por ella la acompaña cuando va al cementerio a ver a su hijo, se pinta los labios y besa la tumba y le deja chocolates, además tiene toda su ropa guardada. Agrega que cada vez que viene el aniversario de la muerte de Mauricio le viene una hemorragia digestiva y ahora en estos días está muy mal porque ya se acerca el nuevo aniversario.

Comparece a fojas 4241, Tomo XII, la testigo doña **Gladys Edith Miranda González**, cédula de identidad N°8.000.818-K, quien señala que cuando conoció a Cecilia Facuse y Dafne Romo, fue cuando llegaron a su salón en calidad de clientes y ahí ellas le contaron su vida. Consigna que antes que ocurriera el accidente donde murió el hijo de Cecilia Facuse, Mauricio, ellos eran una familia feliz, luego de

esto la familia se desmoronó completamente, Cecilia como la madre, no quería seguir viviendo e intentó matarse, como también la otra demandante, su hija Dafne Romo, y el hijo más chico, el menor, está con depresión. Actualmente dice que los ve muy mal, psicológicamente, emocionalmente, Cecilia está sola con su hijo menor porque se separó de su marido. Se le consultó en que hechos concretos se manifiestan estos problemas y dice que Mauricio, era el pilar de Cecilia, era su todo y ella todavía no asume su muerte. Se le pregunta a la testigo como afectó la muerte de Mauricio a la relación con su marido y dice que el hecho que Mauricio Muriera, comenzaron las discusiones entre ellos, a su vez Cecilia se echaba la culpa por la muerte de su hijo y su marido también creía lo mismo, porque ella le había buscado la práctica de aviación. Se le pregunta como sabe lo antes declarado y dice que ella lo supo por televisión y a la vez Cecilia la llamó esa noche para contarle que había fallecido su hijo y porque siempre conversa con Cecilia en la peluquería, ya que ella se acercó a ella e iba todos los días a su negocio, pues Mauricio había sido cliente de ella.

Enseguida comparece don **José Del Rosario Monroy Mejías**, cédula de identidad N°6.674.790-5, quien manifestó que cuando sucedió el accidente de avión en el cual iba el hijo de Cecilia Facuse, llamado Mauricio Romo, quien murió, ella la apoyo y brindó la atención de llevarla al hospital para que fuera atendida por problemas de salud. Ya que ella con todo lo sucedido se enfermaba mucho del estómago y como vecino acudía a ella para trasladarla, tuvo varios procesos en esa situación de trasladarla al hospital. Agrega que otra atención que tenía con ella era llevarla al cementerio a visitar a su hijo y ella estaba en la tumba, la pesaba, lloraba y se emocionaba mucho.

DEMANDA FOJAS 1522, TOMO V, PRIMITIVAMENTE SUSTANCIADA ANTE EL DECIMO QUINTO JUZGADO CIVIL DE SANTIAGO:

CUADRAGESIMO PRIMERO: Que, a fojas 1522 de los autos Rol C-7241-2010 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Décimo Quinto Juzgado Civil de Santiago, se presentan don Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, abogados, domiciliados en Miraflores N°178, Piso 8°, Santiago, ambos en representación convencional de don **Francisco Raúl Vásquez Carrasco**, empleado, quien confirió mandato judicial por sí y en representación legal de sus hijos matrimoniales menores de edad, **Abraham Ignacio Vásquez Fierro**, estudiante y **Martín Thomas Vásquez Fierro**, estudiante; doña **Mariana Francisca Vásquez Fierro**, estudiante, todos domiciliados en Consistorial N°1.330, comuna de Peñalolén, Región Metropolitana, quienes, en la representación que invisten, interponen **demand**a de indemnización de perjuicios en contra del FISCO DE CHILE, representado por don Carlos Mackenney Urzúa, abogado, Presidente del Consejo de Defensa del Estado, ambos domiciliados en Agustinas N°1687, comuna de Santiago, Región Metropolitana, a objeto que sea condenado a indemnizar los perjuicios causados a sus representados con

ocasión del accidente de aviación acaecido el día 27 de febrero de 2008 en la comuna de Peñalolén, fundado en los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho que expone.

Señala que don **Francisco Raúl Vásquez Carrasco**, doña **Mariana Francisca Vásquez Fierro**, don **Abraham Ignacio Vásquez Fierro**, estudiante y don **Martín Thomas Vásquez Fierro**, son respectivamente marido e hijos de doña **Mariana Victoria Fierro Valderas**, quien falleció el día 09 de marzo de 2008 como consecuencia del accidente aéreo que paso a relatar. Ese día 27 de febrero de 2008, siendo las 09:46 horas, la aeronave marca Cessna modelo 210 M Centurión, matrícula CC-KKU, tipo monomotor, Serie N° 210-62332, con 8.110 horas de vuelo, año de fabricación 1.978, a cargo de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, en su carácter de explotador de la aeronave y de propiedad del Club Aéreo de Carabineros, efectuó un vuelo de instrucción (transporte de personas), con una tripulación de vuelo de dos personas y con cuatro pasajeros a bordo. El avión era piloteado por don Luciano Albino Castro Adasme, Capitán de Carabineros, instructor de vuelo, de 35 años de edad, en calidad de piloto al mando y comandante de la aeronave, y por don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres, Teniente de Carabineros, de 24 años de edad, alumno en práctica en curso de instrucción básica para habilitación de pilotos privados, quien precisamente realizaba un vuelo de instrucción complementario interno dispuesto por la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, e impartido por el referido Capitán Castro. Ambos oficiales formaban parte del personal de la citada Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile. Don Luciano Albino Castro Adasme, contaba con Licencia de Piloto N° 10.953 y don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres, la había obtenido el día 13 de febrero de 2008 (catorce días antes del accidente), por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, licencia de piloto privado de aviones N° 13.075. Al momento de ocurrir la tragedia, los oficiales que piloteaban la aeronave se encontraban cumpliendo actos propios de servicio, pues el accidente ocurrió mientras efectuaban funciones asumidas por la institución, realizando el vuelo local D-11, de instrucción, cumpliendo la Orden de Instrucción N° 16-A, emitida el 18 de febrero de 2008 por la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, que ordenaba realizar vuelo de habilitación con pasajeros, en un tiempo disponible estandarizado de 4 horas, a cargo del Capitán Castro, instrucción que el Teniente Rodríguez debía aprobar para cumplir con el entrenamiento interno de transporte de pasajeros dispuesto por dicha Prefectura. Además de los dos oficiales tripulantes, también iban en la aeronave cuatro pasajeros, alumnos en práctica del Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo de Carabineros, estudiantes de mecánica de mantenimiento de aeronaves, y para quienes el vuelo no formaba parte de su Programa de Instrucción, el que no contempla plan de vuelo, como contenido formativo, necesario u obligatorio en su plan de estudios. En consecuencia, su inclusión se debió a que fueron invitados a subir al avión para servir como “pasajeros a transportar” a los fines del entrenamiento

que como labores funcionarias debían cumplir el Capitán Castro y el Teniente Rodríguez, en el marco del *entrenamiento complementario interno* impuesto por la mentada Orden de Instrucción N° 16-A, de la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile. El plan de vuelo consistía en despegar desde el Aeródromo Eulogio Sánchez Errázuriz (conocido como Aeródromo Tobalaba), para dirigirse a la zona denominada Delta-11, hacia el Sur del aeródromo, zona de instrucción donde el Teniente Rodríguez debía completar su entrenamiento en traslado de pasajeros y luego retornar al mismo lugar de despegue. Iniciado el vuelo, luego de despegar en forma normal y transcurrido tan sólo 1 minuto y 36 segundos, encontrándose la aeronave en fase inicial de ascenso con rumbo al sur, habiendo alcanzado una velocidad de 90 nudos, la velocidad de la aeronave disminuyó, desaceleración que puede atribuirse o fundarse técnicamente en dos hipótesis, una de carácter operacional y otra mecánica. La primera, en que la disminución de potencia y consecuentemente de velocidad, se haya originado en una decisión voluntaria o deliberada de la tripulación de vuelo, ya sea para simular fallas de motor en el despegue u otra motivación. La segunda hipótesis consistente simplemente en una falla de tipo mecánico en los elementos o sistemas de la aeronave.

El informe relativo a este accidente, Informe de Investigación de Accidente Aéreo N° 1479ES, emitido por el Departamento de Prevención de Accidentes de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en numeral 2.3.2.2.2., señala: “*De estos factores, es factible descartar los tres primeros en virtud de las inspecciones y peritajes antes mencionados. Respecto al mal funcionamiento de magnetos, no fue posible determinarlo en atención a la destrucción post impacto*”. Según la misma investigación, como consecuencia de esta disminución de velocidad, inferior a la *performance* de vuelo normal, el avión descendió a una altitud de 100 pies AGL (sobre el nivel del suelo), que equivale a 30,48 metros de altura, circunstancia en la cual la tripulación de la aeronave decide efectuar un repentino viraje a la izquierda, agravando su pérdida de altura por lo que se precipita a tierra, derechamente desplomándose y cayendo sobre la multicancha de un complejo deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, ubicado en calle Ricardo Grellet de los Reyes N° 2.152, comuna de Peñalolén, falleciendo siete personas en tierra, y los seis ocupantes de la aeronave.

La decisión de efectuar el viraje, asevera, fue técnicamente equivocada, pues no evaluó el inminente efecto que tal maniobra tendría en la sustentación de la aeronave, atendida su falta de velocidad y altura suficiente, es decir, la completa falta de parámetros de vuelo seguro para acometer un retorno en tales circunstancias. La toma de decisión que se adopta, materializada en el viraje en un ángulo excesivo, se tradujo en la inevitable pérdida de sustentación en su componente vertical (stall) y la inevitable pérdida de control de la aeronave, precipitándose ésta a tierra.

Al momento del impacto de la aeronave, relata, se encontraban realizando actividades deportivas impartidas por la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, un grupo de aproximadamente 30 personas, resultando fallecidos siete de ellas, entre los que se encontraba doña Mariana Victoria Fierro Valderas, de 38 años de edad, además de los seis ocupantes de la aeronave. La muerte de la señora Fierro Valderas se produjo el día 09 de marzo de 2008, luego de once días de dolorosa agonía, lapso en el que fue intervenida quirúrgicamente en varias ocasiones. Cabe hacer presente que presentó severas quemaduras en un 80% de su cuerpo, manteniéndose en estado de extrema gravedad todo el período, en shock, con reanimación volumétrica, practicándosele fasciotomía de cara y cuello y diversos injertos.

Expresa que los dos oficiales de Carabineros de Chile, que conformaban la *tripulación de vuelo*, se encontraban cumpliendo actos propios de servicio, ya que el accidente de aviación acaeció mientras efectuaban funciones de entrenamiento para servicios propios de la institución. El vuelo local de instrucción, correspondía a una exigencia interna de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, impartida por la Orden de Instrucción N° 16-A, de 18 de febrero de 2008 de la Sección Docencia de dicha Prefectura, la que se enmarca, a su vez, en la Directiva de Funcionamiento de la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile. Esta orden de instrucción ordenaba la realización de vuelo de habilitación con pasajeros, a cargo del Capitán de Carabineros, don Luciano Albino Castro Adasme lo que, en conformidad a lo dispuesto en el Art. 63 de la Ley N° 18.961, Ley Orgánica Constitucional de Carabineros de Chile, en concordancia con el Art. 89° inciso 3° del D.F.L. N° 2 de 1968, constituye un acto de servicio.

El accidente de aviación y su investigación administrativa y criminal, dejó de manifiesto una serie de graves infracciones de normas aeronáuticas, concernientes a seguridad, tanto por parte de los pilotos a cargo de la aeronave como de parte de los organismos e instituciones que forman parte de la operación de vuelo, especialmente del explotador, a cargo de la mantención de la aeronave, del Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo de Carabineros y de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Esta inobservancia de la normativa pertinente, asegura, hace ostensible el incumplimiento de determinados deberes de conducta exigidos precisamente para la seguridad del vuelo, configurando casos de culpa-negligencia por conductas omisivas y culpa-imprudencia por conductas positivas. Especialmente destaca la grave y notoria impericia de los pilotos, evidenciada en decisiones y maniobras absolutamente anómalas, atribuible, sin la menor duda, a falta de la mínima capacidad técnica requerida.

La responsabilidad del Fisco de Chile, sostiene, viene dada por los Arts. 6 inciso 3° y 7 inciso 3°, que recepcionan el principio de la responsabilidad de los

órganos del Estado, y por el Art. 38 inciso 2° de la Constitución Política de la República, En concordancia con tales disposiciones, el artículo 4° de la Ley N° 18.575, señala: “El Estado será responsable por los daños que causen los órganos de la Administración en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de las responsabilidades que pudieren afectar al funcionario que los hubiere ocasionado”. El “Informe técnico de accidente”, del Departamento de Prevención de Accidentes de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en hoja 36 del informe final establece, en su literal G) sobre “Historial de Mantenimiento”, la comprobación, por parte del investigador técnico señor Carlos Riquelme Sandoval, que el personal de mecánicos del Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo del Personal de Carabineros, quienes participaron en la toma de presión diferencial del motor de la aeronave efectuada el día 24 de enero de 2008, aplicaron el procedimiento siguiendo el denominado Service Bulletin M73-19 de TCM, instructivo de fecha 03 de diciembre de 1973 (que ya no está en uso), el que describe un procedimiento “*antiguo*”, obviando practicar la anotación de los valores de presión diferencial “*por olvido*” (sic). Estas negligencias y omisiones contrastan con lo establecido en la norma DAR 08 numeral 3.1.1 sobre “Condiciones Generales del Mantenimiento de Aeronaves”, en el sentido que “*el certificado de aeronavegabilidad de una aeronave se encontrará vigente si se cumplen las siguientes condiciones: Letra h) Si se han efectuado las anotaciones que correspondan en los registros de mantenimiento, en la forma aceptada por la DGAC*”. La alusión a procedimiento “antiguo”, se explica por el reemplazo que hace varios años efectuó el fabricante estableciendo un nuevo procedimiento, contenido en el documento individualizado como BS03-3 de fecha 28 de marzo de 2003, haciendo perder al denominado Service Bulletin M73-19 de 1973, la condición de documentación aplicable por no ser ya la norma técnica vigente y actualizada. De esta forma, explica, la omisión o desatención de exigencias que importan deberes de cuidado configuran, por sí sola la culpa del explotador, al no controlar que los trabajos aeronáuticos de mantención realizados en su aeronave fueran ejecutados conforme los manuales actualizados los que, como señala la normativa, constituyen *documentación técnica de las aeronaves*. Este descuido es grave porque hace verosímil que la condición aeronáutica de la aeronave haya sido afectada, por haberse obviado una revisión adecuada mediante procedimientos vigentes, naturalmente más rigurosos y eficientes que aquéllos definidos con 35 años de antigüedad.

En la misma órbita de responsabilidad, sostiene, se halla la actuación de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que igualmente revela, incumplimiento de deberes de conducta exigidos por la norma, en su rol institucional de brindar seguridad y eficiencia a las operaciones aéreas, y comprobar y certificar, seria y verazmente, la concurrencia de las condiciones necesarias para el otorgamiento o emisión de la real acreditación de aeronavegabilidad, es decir, de la completa aptitud de vuelo de una aeronave.

Durante la fase inicial de ascenso, explica, la aeronave sufrió una pérdida gradual de velocidad, alcanzando una altura inferior a la proyectada, según tabla de *performance* del avión. De acuerdo al manual de vuelo de la aeronave, es posible explicar esta circunstancia por cuatro eventuales fallas. Los peritajes efectuados, antecedentes, evidencias y el análisis de éstos, determinaron que la tragedia aérea pudo tener como antecedente la falla de una de las dos magnetos del avión, falla que no fue debidamente detectada en la fase de mantención y revisión de la aeronave. Enfrentando ésta circunstancia, esto es, la pérdida de velocidad de la aeronave y a bajísima altura, la tripulación efectúa un pronunciado viraje por la izquierda, paradójica determinación que derivó en el consabido corolario. La caída de la aeronave se produce, en consecuencia, por el hecho de que al fallar los recursos disponibles, velocidad y altura, fruto de una falla de una magneto durante la fase inicial de ascenso, por la errada maniobra de iniciar un viraje a la izquierda, constituyendo una desacertada decisión al enfrentar una *condición de vuelo crítica*, generando así la pérdida de sustentación y el desplome de la aeronave como natural consecuencia

Al experimentar el avión una disminución de velocidad por debajo de la performance normal e ingresado en el régimen de velocidad de vuelo denominado *región de comando reverso*, y a tan sólo 100 pies AGL (30,48 metros sobre el nivel del suelo), devino en un vuelo en condiciones límite, o “condición de vuelo crítica”, caracterizada por la falta de recursos disponibles (velocidad y altura), genuina emergencia en vuelo que exigía al piloto la adopción de la decisión técnica más adecuada en esa desmedrada situación de vuelo, de modo que le permitiera planear y caer en los campos aledaños despejados, lo que resulta plenamente factible en dicha área. Tal situación de navegación, la proyección del vuelo de la aeronave, el factor de carga y el stall que generaría un viraje, con un forzoso ángulo de inclinación alar excesivo e inminente pérdida de sustentación, excluían absolutamente como alternativa técnica tal maniobra de viraje. La condición de vuelo que se experimentaba era inequívocamente equivalente a la falla de motor en vuelo por lo que la adopción de la decisión de retornar al Aeródromo de salida resultaba, a todas luces, impracticable y técnicamente errada. Esa impracticabilidad de la maniobra de retorno, sólo hacía aplicable a la situación una maniobra de planeo y en caso alguno un viraje que -como ocurrió- aceleraría el desplome de la aeronave como resultado de la mayor pérdida de sustentación. Consecuente con lo anterior, la decisión del piloto de efectuar un viraje a su izquierda, sin sopesar la condición de vuelo que experimentaba la aeronave, supone vulneración y desapego manifiestos de la instrucción contenida en los “Procedimientos Ampliados de Emergencia” del Manual de Vuelo de la aeronave, aplicable a esa coyuntura, que instruía: “*La pronta bajada de la nariz para mantener la velocidad y establecer una actitud de planeo es la primera respuesta a una falla de motor después del despegue. En la mayoría de los casos, el aterrizaje debería ser planificado en la recta con cambios*

pequeños de dirección para salvar o evitar obstáculos. La altitud y la velocidad son raramente suficientes para ejecutar virajes de 180° necesarios para regresar a la pista en planeo”.

Detalla que la responsabilidad del Fisco de Chile viene dada por los Arts. 6 inciso 3° y 7 inciso 3°, que recepcionan el principio de la responsabilidad de los órganos del Estado, y por el Art. 38 inciso 2° de la Constitución Política de la República. En concordancia con tales disposiciones, el artículo 4° de la Ley N° 18.575, señala: “El Estado será responsable por los daños que causen los órganos de la Administración en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de las responsabilidades que pudieren afectar al funcionario que los hubiere ocasionado”. El daño puede provenir de la actividad material o jurídica de la Administración. En subsidio de la responsabilidad directa de los órganos de la Administración del Estado que refiere, a estos hechos son aplicables las reglas generales de responsabilidad extracontractual, conforme a la cual toda persona debe indemnizar los perjuicios que sufran terceros, cuando tales perjuicios han sido causados como consecuencia de la violación de normas a que debía sujetarse y de la infracción de deberes de cuidado.

El día 27 de febrero de 2008, Mariana Victoria Fierro Valderas, de 38 años, fue víctima de un accidente aéreo, al encontrarse en tierra y caer sobre ella la aeronave siniestrada, provocando su muerte luego de 11 días de agonía, todo lo cual ha provocado un sufrimiento y dolor que acompañará a la familia por el resto de la vida. El daño moral causado por el dolor sufrido, la aflicción, el desconsuelo, la desolación, las expectativas incumplidas, el quiebre del proyecto de familia y, en general, por el detrimento afectivo y emocional experimentado, revelado por la actual condición de sus representados, desmembrados de su madre y cónyuge, asumir la actual conformación de la familia, manifestado y significado por esta brutal pérdida y profundo daño, resulta incalculable, pero sólo para efectos de esta demanda lo avalúan en la suma de \$1.200.000.000.- (mil doscientos millones de pesos) para el cónyuge, más la suma de \$600.000.000.- (seiscientos millones de pesos) por cada uno de los 3 hijos, lo que corresponde a un total de \$3.000.000.000.- (tres mil millones de pesos) por concepto de daño moral, o la suma que V.S. en definitiva, de justicia estime.

Finalizando, y conforme lo expuesto, solicita se sirva tener por interpuesta demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios, en contra del Fisco de Chile, representado por don Carlos Mackenney Urzúa, abogado, Presidente del Consejo de Defensa del Estado, ambos ya individualizados, acogerla a tramitación y, en definitiva, dar lugar a ella en todas sus partes, condenando a pagar a los demandantes la suma de \$3.000.000.000.- (tres mil millones de pesos); o, en subsidio, las sumas y cantidades que S.S. estime de justicia, de acuerdo al mérito de autos, debidamente reajustadas y con intereses desde que la sentencia quede ejecutoriada, con costas.

CUATRAGESIMO SEGUNDO: Que, a fojas 1578, Tomo V, de los autos Rol C-7241-2010 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Décimo Quinto Juzgado Civil de Santiago, se presenta doña María Teresa Muñoz Ortúzar, Abogado Procurador Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, por el Fisco de Chile, quien en la representación que inviste, procede a **contestar la demanda** en base a los fundamentos de hecho y de derecho que expone.

Señala que los abogados Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, en representación convencional de don Francisco Vásquez Carrasco; de los menores Abraham Ignacio y Martín Thomas; y de doña Mariana Francisca, estos últimos todos de apellido Vásquez Fierro, interponen demanda de indemnización de perjuicios en contra del Fisco de Chile reclamando el pago de \$3.000.000.000.- (tres mil millones de pesos) como resarcimiento por el daño moral sufrido a raíz del fallecimiento de su cónyuge y madre –doña Mariana Fierro Valderas-, cuyo deceso se produjo con motivo del accidente aéreo acaecido el día 27 de febrero de 2008, en circunstancias en que un avión Cessna 210 M matrícula CC-KKU, conducido por funcionarios de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros, se precipitó a tierra en la comuna de Peñalolén, Santiago, fundamentando su demanda en los artículos 6º, 7º y 38 inciso 2º de la Constitución Política de la República, los artículos 1º y 4º de la Ley de Bases Generales de la Administración del Estado (LBGAE), el artículo 1 de la Ley N°18.961, Orgánica Constitucional de Carabineros de Chile, y, en subsidio, las reglas generales de la responsabilidad extracontractual del artículo 2314 de Código Civil.

La parte demandada controvierte que los hechos descritos hayan ocurrido del modo que se presentan en la demanda. Respecto de las excepciones y defensas, expresa que en cuanto al régimen aplicable a la controversia, y teniendo presente el principio de especialidad del artículo 4º del Código Civil, ésta debe ser resuelta con arreglo al estatuto específico que regula pormenorizadamente la aeronavegación, esto es el contemplado en el Código Aeronáutico en su título IX. Agrega que la aeronavegación tiene un estatuto especial, entre los cuales se encuentra el artículo 175 del Código Aeronáutico, que dispone: *“Las acciones establecidas en este título prescribirán en el plazo de un año contado desde el día de los hechos, desde el día en que la aeronave llegó a su destino o desde que el transporte fue interrumpido, según el caso”*, por consiguiente, siendo un hecho pacífico entre las partes que el accidente tuvo lugar el día 27 de febrero de 2008, sólo cabe concluir que la acción indemnizatoria intentada por los actores se extinguió por prescripción el día 27 de febrero de 2009, en circunstancias que la demanda de autos fue notificada recién el día 22 de junio de 2010, oponiendo, por tanto la excepción de prescripción del artículo 175 del Código referido. En subsidio de la prescripción, señala, existe un límite legal para el monto de la indemnización, contemplado en los Capítulos II y V del Título IX del Código Aeronáutico, normas legales que prevén un sistema indemnizatorio exclusivo, sobre la base de un baremo

reparatorio progresivo, en relación al PMD (Peso Máximo de Despegue) de la aeronave causante de los perjuicios, agregando que el avión Cessna CC-KKU siniestrado tenía un peso máximo de despegue de 3.800 libras, que equivalen a 1.721,4 kilogramos, de modo que, por mandato legal, el monto total de la indemnización a distribuir entre todas aquellas personas que hubieren resultado dañadas no podría superar las 8.607 unidades de fomento, excediendo con creces al máximo legal el pago que se reclama por los demandantes.

En subsidio de lo anterior, opone las siguientes alegaciones y defensas de conformidad al régimen general.

Señala que la “teoría del caso” sobre la cual la demandante intenta construir su acción indemnizatoria está dada por: a) Problemas de mantenimiento (cuestiona condición de aeronavegabilidad), y b) Actuación culpable del piloto.

Expone que incorrectamente se sostiene en la demanda que el piloto don Sebastián Rodríguez Torres (QEPD) era un “*alumno en práctica en curso de instrucción básica para habilitación de pilotos privados*”, por el contrario, se trataba de un piloto acreditado con licencia totalmente vigente, quien además contaba con la habilitación necesaria para llevar a cabo el vuelo en cuestión. Destaca que el “Entrenamiento Complementario Interno”, ECI, no es parte del proceso de formación básica para la obtención de la licencia de piloto, lo que ocurre es que Carabineros de Chile contempla, como norma interna, un adiestramiento ADICIONAL y complementario destinado a MEJORAR la seguridad operacional de los pilotos a cargo de las aeronaves, exponiendo, asimismo, la información curricular de los mismos.

Relata que el día 27 de febrero de 2008 y pasadas las 09,46 hrs., los pilotos señores Sebastián Rodríguez y Luciano Castro iniciaban un vuelo junto a 4 pasajeros en la aeronave marca Cessna Modelo 210-M, matrícula CC-KKU. El propósito del vuelo era despegar desde el aeródromo Eulogio Sánchez, para dirigirse a la zona denominada “Delta-11” con el fin de concluir un “*Entrenamiento Complementario Interno*” (ECI) para traslado de pasajeros. Sin embargo, luego de 1.36 minutos de inicio del despegue el avión se precipitó a tierra, falleciendo sus ocupantes, siendo importante precisar que el avión siniestrado no se encontraba realizando maniobras al momento del accidente, y que el vuelo abruptamente interrumpido era el CUARTO y último del denominado *entrenamiento complementario interno* que, hasta ese momento, se había desarrollado sin incidente alguno-

A raíz del accidente, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 181 del Código Aeronáutico, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) llevó a cabo una exhaustiva investigación con el fin de determinar las causas del trágico incidente, la que concluyó con la emisión del Informe Final N°1479ES, de 27 de septiembre de 2008.

Respecto al supuesto incumplimiento de los requisitos de mantenimiento y falta de vigencia del certificado de aeronavegabilidad alegado por la parte demandante, el certificado de aeronavegabilidad estaba plenamente vigente y así se constató en la investigación de la DGAC, que el fabricante del avión no considera ningún boletín en especial para la toma de compresiones de cilindros, más aún, el manual del fabricante del motor aún recomienda la aplicación del boletín del año 1973, calificado por los actores como “antiguo”, y que no es efectivo que el mantenimiento se haya hecho conforme al Service Bulletin de 1973, agregado que el motor había sorteado con éxito la inspección de las 200 horas el día 24 de enero de 2008, apenas un mes antes del accidente.

Expone que en el Informe Final N°1479ES, de 27 de septiembre de 2008, el perito investigador descartó como causa probable del accidente una actuación dolosa o culpable por parte de los miembros de la tripulación y, en lugar de ello, analizando la maniobra de viraje, concluyó que puede explicarse teniendo en consideración lo recomendado por quien mejor conocía la aeronave y su funcionamiento, es decir, el propio fabricante del avión.

Opone, además, la concurrencia de caso fortuito o fuerza mayor como eximente de responsabilidad que impide el nacimiento de la obligación de resarcir el daño sufrido por las víctimas, y cuyos elementos de imprevisibilidad e irresistibilidad o inevitabilidad se configuran de la siguiente forma: respecto del primero, toda vez que el mantenimiento de la aeronave se encontraba en regla y es por ello que el propio informe final de la investigación expresa en sus conclusiones que “(...) *lo más probable es que se produjo una falla IMPREVISTA de uno de los magnetos durante la fase inicial de ascenso*”, desperfecto que no fue ni podía ser detectado en las revisiones regulares de la máquina; respecto del segundo, quedó demostrado a la luz de la investigación de la DGAC que el viraje que precedió a la caída del Cessna, no constituyó una contravención a los procedimientos de emergencia del manual de vuelo de la aeronave, sino que fue una maniobra que la tripulación se vio obligada a efectuar, con el objeto de retornar a la pista de aterrizaje, tal como lo recomienda el manual del fabricante, y que fue la única alternativa que les quedaba frente a la repentina pérdida de potencia ocasionada por la falla del magneto

Alega, subsidiariamente, que el daño moral debe ser acreditado, y que existen pólizas de seguros comprometidas que se hicieron o harán efectivas, lo que se deberá tomar en cuenta al fijar el quantum indemnizatorio, y, asimismo, alega la improcedencia de reajustes e intereses, en la forma solicitada por la demandante, al constituir una ganancia adicional carente de causa o motivo.

CUADRAGESIMO TERCERO: Que, la parte demandante a fojas 1601, Tomo V, evacúa el trámite de **réplica**, en los términos ya descritos en el

considerando sexto de este fallo, los que se tienen por reproducidos para todos los efectos legales.

CUADRAGESIMO CUARTO: Que, asimismo la parte demandada al evacuar el trámite de **dúplica**, a fojas 1619, Tomo V, lo hace en los mismos términos descritos en el basamento séptimo, los que se tienen por reproducidos en esta etapa de la sentencia.

CUADRAGESIMO QUINTO: Que, la parte demandante recibida que fuera la causa a prueba, acompañaron los siguientes **documentos**, con citación:

1.- Certificado de nacimiento de Mariana Victoria Fierro Valderas, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 17 de mayo de 2010, rolante a fojas 1514, Tomo V;

2.- Certificado de defunción de Mariana Victoria Fierro Valderas, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 12 de mayo de 2010, rolante a fojas 1515, Tomo V;

3.- Certificado de matrimonio de Francisco Raúl Vásquez Carrasco, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 17 de mayo de 2010, rolante a fojas 1516, Tomo V;

4.- Certificado de nacimiento de Abraham Ignacio Vásquez Fierro, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 23 de abril de 2010, rolante a fojas 1517, Tomo V;

5.- Certificado de nacimiento de Martín Thomas Vásquez Fierro, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 23 de abril de 2010, rolante a fojas 1518, Tomo V;

6.- Certificado de nacimiento de Mariana Francisca Vásquez Fierro, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 23 de abril de 2010, rolante a fojas 1519, Tomo V;

7.- Informe psicológico de doña Mariana Francisca Vásquez Fierro, suscrito por el psicólogo don Giorgio Agostini Visentini, rolante a fojas 3741 a fojas 3742, Tomo XI, que concluyó que la Srta. Mariana Vásquez F. exhibió en el peritaje psicológico, practicado, signos y síntomas compatibles con la existencia de un cuadro depresivo. Ansioso de severidad moderada, directamente asociado al fallecimiento de su madre, por accidente ocurrido en febrero 2008. Se observó, por lo tanto, en la Srta. Vásquez un grado de daño psicológico muy severo, además tuvo que asumir rol de madre y dueña de casa con el desgaste físico – emocional a su depresión cronificada, debido a la pérdida de su madre.

8.- Informe Peritaje Psicológico, de fojas 3788 a fojas 3789, evacuado por Dr.Giorgio Agostini Visentini, correspondiente a Francisco Vásquez Carrasco, que concluyó que el peritado presentó en el peritaje psicológico practicado signos y síntomas compatibles con la existencia de un trastorno de estrés post-traumático (TEPT) con

complicaciones clínicas, que corresponden a la presencia de un cuadro depresivo severo. Exhibió en el momento de ser evaluado, un daño psicológico de severidad alta, asociado directamente a la pérdida traumática sufrida por la pérdida de su esposa, con importante menoscabo de capacidad de funcionamiento psicológico, tanto en el plano familiar como en los planos social y laboral. No se encontraba, al momento de ser evaluado, en tratamiento de su condición de anormalidad psicológica y reportó haber abandonado todo tipo de tratamiento, con fuerte anhedonia y escapa hacia el alcohol y las drogas. Indispensable una psicoterapia psiquiátrica y psicológica y familiar.

9.- Informe peritaje Psicológico de Martín Vásquez Fierro, 7 años, rolante a fojas 3781 a fojas 3782, Tomo XI, emitido por Dr. Giorgio Agostini Visentini, que señala como conclusión que el menor presenta un cuadro depresivo fuertemente somatizado, también denominado depresión encubierta con claros mecanismos de negación. Sufre” bullying escolar” que junto con su vulnerabilidad y baja autoestima se niega ir al colegio. Le afectó la pérdida de su madre ocultando su pena en un comportamiento fuertemente introvertido puntaje EEAG 40.

10.- Informe Peritaje Psicológico de Abraham Vásquez Fierro, 9 años, emitido por Dr. Giorgio Agostini Visentini, de fojas 3784 a fojas 3785, Tomo XI, que concluyó que el menor presenta una importante depresión. Puntaje EEAG 40 que se manifiesta con irritabilidad, enojo, bajo rendimiento académico. Manifiesta su falta de mamá a partir de la comparación con la comida que hacía ella. La comida es un símbolo universal de afecto de ahí su clara expresión de carencia del amor contenedor que brinda la mamá. Se sugiere terapia individual por la elaboración del duelo de la pérdida materna y terapia familiar para todos ellos.

Que, mediante presentación de fojas 4091, Tomo XII, la parte demandante **reitera** dentro del probatorio, los documentos que en su oportunidad fueron acompañados en la causa Rol C-7248-2010, llevada ante el Noveno Juzgado Civil de Santiago, y la cual se encuentra acumulada a estos autos:

11.- Documento acompañado mediante escrito que rola a fojas 1099 a 1102, Tomo IV, con fecha 19 de agosto de 2011, los cuales constan de fojas 921 a 1098, Tomo IV, consisten en piezas autorizadas de los autos seguidos antes la Sexta Fiscalía Militar de Santiago, Rol 1571-2011, caratulado “Accidente de Aeronave Matricula CC-KKU”.

12.- Informe Operativo del accidente de fecha 27 de febrero de 2008 de la aeronave marca Cessna, modelo 210 Centurión, matrícula CC-KKU, acompañado mediante escrito de fecha 08 de agosto de 2011, que rola de fojas 885 del Tomo IV, realizado por el piloto don Jaime Gastón Parra Santos, en calidad de piloto e ingeniero aeronáutico, a través del cual manifiesta su opinión experta sobre las causas del accidente materia de autos, el cual fue ratificado mediante declaración testimonial que consta a fojas 912 y siguientes, Tomo IV de autos, realizado con fecha 17 de agosto de 2011 ante el Noveno Juzgado Civil de Santiago.

13.- Informe pericial del análisis del accidente de aviación a través del cual los pilotos señores Patricio Herrera Díaz y don Arturo Miquel Bañados entregan su opinión experta respecto a las causas del accidente de autos, el cual fue acompañado en el primer otrosí de escrito de fecha 10 de agosto de 2011 que rola a fojas 887, Tomo III, el cual fue ratificado por ambos mediante prueba testimonial de fecha 16 de agosto de 2011, que rolan a fojas 892 y 895, Tomo III.

14.- Copia autorizada de l sentencia dictada por el Cuarto Juzgado Civil de Santiago, con fecha 12 de junio de 2014, en la C-39.999-2014, caratulada “Isapre Cruz Blanca con Carabineros de Chile”.

CUADRAGESIMO SEXTO: Que, la demandante de autos hizo concurrir a estrados, a fojas 3640, Tomo XI, a la **testigo** doña **Gloria Del Carmen Riveros Medina**, cédula de identidad N°12.083.313-8, quien expuso que si existe perjuicio a raíz del accidente, no recuerda exactamente la fecha de este, porque se destruye la familia, antes ellos se veían juntos como familia, ella veía a sus vecinos en la feria, comprando verduras y frutas, ayudándose entre ellos con las bolsas. Dice que en los almacenes se los encontraba y estaban compartiendo helados, y en la panadería comprando siempre juntos, también en misa los veía en familia siempre juntos, salían de vacaciones y cuando ella pasaba frente a la casa de éstos, los veía en el antejardín con los niños jugando, a Mariana regando y haciendo una vida natural como cualquier familia, y después del accidente en muere Mariana, el cambio fue muy brusco y ella se informó por la TV que había caído una avioneta en la Municipalidad de Peñalolén, donde personas que hacían deportes, entre ella Mariana su vecina, desgraciadamente la avioneta cae sobre estas personas y ella fallece. Agrega que después de los funerales la familia desaparece de la vida social, todos se preocuparon. Con los niños, con el colegio y al pasar unos tres meses se encontró con Francisco, marido de Mariana, estaba muy triste, opaco, barbón, su presentación personal era otra, estaba muy descuidado y triste, le preguntó cómo estaba y sus hijos, éste muy brevemente le dijo que “pasándola” y se retiró evitando la conversación, se veía muy angustiado. Indica que sus hijos van al mismo colegio que los niños de Mariana, de nombres Abraham y Martín, y ha presenciado en el horario de almuerzo, cuando acude a dejar la colación a sus hijos, que Abraham golpea con furia un tarro de basura, dice groserías, improperios, se acercó a él para preguntarle que le sucede y él responde con rabia que su mamá no está, como antes que lo retiraba del colegio y llevaba sus colaciones, maldiciendo la vida que llevaba en ese momento al no tener a su madre, que había fallecido. Precisa que días después, cercano al mes de diciembre de 2008, fue a visitar a la familia de Mariana para hacerle una invitación de navidad, ya que en la cuadra los vecinos se reúnen para celebrar la navidad, y estando en la casa de Francisco y sus hijos, vió desde la entrada una foto de Mariana como puesta en un altar, tenía flores, velas y santos a su lado como también una virgen María, luego Francisco la hace pasar al living, le dice que lo iba a invitar, él llama a sus hijos y Abraham le dice que es tonta, que no existe la navidad y que no

quiere ir, en tanto el menor de ellos de nombre Martín, llorando abraza a su padre diciéndole que tampoco quiere ir y la niña Mariana también.

A fojas 4245, Tomo XII, comparece doña **Gloria Yolanda Fabres Oyanedel**, cédula de identidad N°10.157.335-4, expresa que debido al accidente de avión ocurrido hace años atrás, donde Francisco Vásquez perdió a su señora, Mariana, éste tuvo que cambiarse de casa, ya que tenía dos hijos pequeños y una hermana de él Martita. Dice que Francisco puso a los niños en el colegio en donde están sus niños, ahí lo conoció y supo de su pérdida, éste estaba muy mal psicológicamente, ya que al hablar del tema en una reunión de padres se puso a llorar y les pedía que oraran por su señora. Añade que contó que tuvo que ponerse en tratamiento él y los niños, lo que hacen hasta el día de hoy, ya que Martín uno de los hijos todavía está con problemas, no habla el tema, está muy rebelde y soberbio en el colegio, por su agresividad y no habla de su madre, no quiere tocar el tema, sólo se pone a llorar y no habla. Indica que hasta el día de hoy Francisco Vásquez no ha rehecho su vida por dedicarse a cuidar a sus hijos. Se le pregunta al testigo que hechos concretos se pudo evidenciar los problemas emocionales de Francisco, y responde que él no ha superado el tema del dolor ya que al hablar de él, llora, se quiebra y dice porque a él le pasó lo sucedido, no hay conformidad. Por último dice que conocía a Francisco con posterioridad al accidente.

DEMANDA DE FOJAS 1822, TOMO VI, CAUSA C-7428-2010, PRIMITIVAMENTE SUSTANCIADA ANTE EL SEXTO JUZGADO CIVIL DE SANTIAGO:

CUADRAGESIMO SEPTIMO: Que, a fojas 1822, Tomo VI, de los autos Rol C-7428-2010 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Sexto Juzgado Civil de Santiago, se presentan don Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, abogados, ambos en representación convencional de don **Víctor Manuel Fierro Osses**; doña **Mariana Delicia Valderas Opisso**; doña **Viviana Yolanda Fierro Valderas**; don **Víctor Manuel Fierro Valderas**, y de doña **Verónica Cecilia Fierro Valderas**, quienes, en la representación que invisten, interponen demanda de indemnización de perjuicios en contra del FISCO DE CHILE, representado por don Carlos Mackenney Urzúa, abogado, Presidente del Consejo de Defensa del Estado, a objeto que sea condenado a indemnizar los perjuicios causados a sus representados con ocasión del accidente de aviación acaecido el día 27 de febrero de 2008 en la comuna de Peñalolén, fundado en los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho que exponen.

Señala que don **Víctor Manuel Fierro Osses**, doña **Mariana Delicia Valderas Opisso**, doña **Verónica Cecilia Fierro Valderas**, doña **Viviana Yolanda Fierro Valderas**, y don **Víctor Manuel Fierro Valderas**, son respectivamente padres y hermanos de doña **Mariana Victoria Fierro Valderas**

(QEPD), y de doña **Beatriz Del Carmen Fierro Valderas**, ambas víctimas del accidente aéreo acaecido el día 27 de febrero de 2008 en la comuna de Peñalolén, la primera de ellas con resultado de muerte, y la segunda resultando con gravísimas secuelas producto del accidente que relata. Expone que ese día 27 de febrero de 2008, siendo las 09:46 horas, la aeronave marca Cessna modelo 210 M Centurión, matrícula CC-KKU, tipo monomotor, Serie N° 210-62332, con 8.110 horas de vuelo, año de fabricación 1.978, a cargo de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, en su carácter de explotador de la aeronave y de propiedad del Club Aéreo de Carabineros, efectuó un vuelo de instrucción (transporte de personas), con una tripulación de vuelo de dos personas y con cuatro pasajeros a bordo. El avión era piloteado por don Luciano Albino Castro Adasme, Capitán de Carabineros, instructor de vuelo, de 35 años de edad, en calidad de piloto al mando y comandante de la aeronave, y por don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres, Teniente de Carabineros, de 24 años de edad, alumno en práctica en curso de instrucción básica para habilitación de pilotos privados, quien precisamente realizaba un vuelo de instrucción complementario interno dispuesto por la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, e impartido por el referido Capitán Castro. Ambos oficiales policiales formaban parte del personal de la citada Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile. Don Luciano Albino Castro Adasme, contaba con Licencia de Piloto N° 10.953 y don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres, la había obtenido el día 13 de febrero de 2008 (catorce días antes del accidente), por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, licencia de piloto privado de aviones N° 13.075. Al momento de ocurrir la tragedia, los oficiales que piloteaban la aeronave se encontraban cumpliendo actos propios de servicio, pues el accidente ocurrió mientras efectuaban funciones asumidas por la institución, realizando el vuelo local D-11, de instrucción, cumpliendo la Orden de Instrucción N° 16-A, emitida el 18 de febrero de 2008 por la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, que ordenaba realizar vuelo de habilitación con pasajeros, en un tiempo disponible estandarizado de 4 horas, a cargo del Capitán Castro, instrucción que el Teniente Rodríguez debía aprobar para cumplir con el entrenamiento interno de transporte de pasajeros dispuesto por dicha Prefectura. Además de los dos oficiales tripulantes, iban en la aeronave cuatro pasajeros, alumnos en práctica del Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo de Carabineros, estudiantes de mecánica de mantenimiento de aeronaves, para quienes el vuelo no formaba parte de su Programa de Instrucción, el que no contempla plan de vuelo, como contenido formativo, necesario u obligatorio en su plan de estudios. En consecuencia, su inclusión se debió a que fueron invitados a subir al avión para servir como “pasajeros a transportar” a los fines del entrenamiento que como labores funcionarias debían cumplir el Capitán Castro y el Teniente Rodríguez, en el marco del *entrenamiento complementario interno* impuesto por la mentada Orden de Instrucción N° 16-A, de la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile. El plan de vuelo consistía en despegar desde el

Aeródromo Eulogio Sánchez Errázuriz (conocido como Aeródromo Tobalaba), para dirigirse a la zona denominada Delta-11, hacia el Sur del aeródromo, zona de instrucción donde el Teniente Rodríguez debía completar su entrenamiento en traslado de pasajeros y luego retornar al mismo lugar de despegue. Iniciado el vuelo, luego de despegar en forma normal y transcurrido tan sólo 1 minuto y 36 segundos, encontrándose la aeronave en fase inicial de ascenso con rumbo al sur, habiendo alcanzado una velocidad de 90 nudos, la velocidad de la aeronave disminuyó, desaceleración que puede atribuirse o fundarse técnicamente en dos hipótesis, una de carácter operacional y otra mecánica. La primera, en que la disminución de potencia y consecuentemente de velocidad, se haya originado en una decisión voluntaria o deliberada de la tripulación de vuelo, ya sea para simular fallas de motor en el despegue u otra motivación. La segunda hipótesis consistente simplemente en una falla de tipo mecánico en los elementos o sistemas de la aeronave. Según la misma investigación, como consecuencia de esta disminución de velocidad, inferior a la *performance* de vuelo normal, el avión descendió a una altitud de 100 pies AGL (sobre el nivel del suelo), que equivale a 30,48 metros de altura, circunstancia en la cual la tripulación de la aeronave decide efectuar un repentino viraje a la izquierda, agravando su pérdida de altura por lo que se precipita a tierra, derechamente desplomándose y cayendo sobre la multicancha de un complejo deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, ubicado en calle Ricardo Grellet de los Reyes N° 2.152, comuna de Peñalolén, falleciendo siete personas en tierra, y los seis ocupantes de la aeronave. La decisión de efectuar el viraje, explica, fue técnicamente equivocada, pues no evaluó el inminente efecto que tal maniobra tendría en la sustentación de la aeronave, atendida su falta de velocidad y altura suficiente, es decir, la completa falta de parámetros de vuelo seguro para acometer un retorno en tales circunstancias. La toma de decisión que se adopta, materializada en el viraje en un ángulo excesivo, se tradujo en la inevitable pérdida de sustentación en su componente vertical (stall) y la inevitable pérdida de control de la aeronave, precipitándose ésta a tierra.

Al momento del impacto de la aeronave, se encontraban realizando actividades deportivas impartidas por la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, un grupo de aproximadamente 30 personas, resultando fallecidos siete de ellas, entre los que se encontraba doña Mariana Fierro Valderas, de 38 años de edad, además de los seis ocupantes de la aeronave. La muerte de la señora Fierro Valderas se produjo el día 09 de marzo de 2008, luego de once días de dolorosa agonía, lapso en el que fue intervenida quirúrgicamente en varias ocasiones, lo que se acreditará en la oportunidad procesal correspondiente. Cabe hacer presente que presentó severas quemaduras en un 80% de su cuerpo, manteniéndose en estado de extrema gravedad todo el período, en shock, con reanimación volumétrica, practicándosele fasciotomía de cara y cuello y diversos injertos.

Por su parte, dentro de este grupo, se encontraba también doña Beatriz Del Carmen Fierro Valderas, de 39 años de edad, quien resultó con lesiones gravísimas, que consistieron en daños positivos sufridos, manifestados tanto en aflicciones físicas como psicológicas, la que han sido provocados fundamentalmente por: a) la amputación completa de la extremidad inferior derecha a nivel trocante (inguinal); b) la fractura con minuta subtrocantérea con gran compromiso de partes blandas y sección de paquete vásculonervioso femoral en extremidad izquierda; c) quemaduras en cara, cuello, borde anterior de antebrazo derecho, en cara anterior de tórax y cara posterolateral de extremidad superior e inferior izquierda; d) Infecciones recurrentes en la otra pierna, la que muy probablemente también deberá ser amputada; d) dolores fantasma en extremidad ausente; e) dolor y picazón en todo el cuerpo; f) la destrucción de órganos genitales; g) el impedimento para evacuar orines; h) la posición actual de las caderas le impiden adoptar una postura cómoda para dormir; i) no tolerar el calor ni el frío; j) el uso de parches de morfina a diario, que no le quitan totalmente el dolor; k) la destrucción de su cuerpo que provoca que una sensación estética tremendamente desmejorada.

Expone que los dos oficiales de Carabineros de Chile, que conformaban la *tripulación de vuelo*, se encontraban cumpliendo actos propios de servicio, ya que el accidente de aviación acaeció mientras efectuaban funciones de entrenamiento para servicios propios de la institución. El vuelo local de instrucción, correspondía a una exigencia interna de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, impartida por la Orden de Instrucción N° 16-A, de 18 de febrero de 2008 de la Sección Docencia de dicha Prefectura, la que se enmarca, a su vez, en la Directiva de Funcionamiento de la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile. Esta orden de instrucción ordenaba la realización de vuelo de habilitación con pasajeros, a cargo del Capitán de Carabineros, don Luciano Albino Castro Adasme lo que, en conformidad a lo dispuesto en el Art. 63 de la Ley N° 18.961, Ley Orgánica Constitucional de Carabineros de Chile, en concordancia con el Art. 89° inciso 3° del D.F.L. N° 2 de 1968, constituye un acto de servicio.

El accidente de aviación y su investigación administrativa y criminal, dejó de manifiesto una serie de graves infracciones de normas aeronáuticas, concernientes a seguridad, tanto por parte de los pilotos a cargo de la aeronave como de parte de los organismos e instituciones que forman parte de la operación de vuelo, especialmente del explotador, a cargo de la mantención de la aeronave, del Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo de Carabineros y de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Esta inobservancia de la normativa pertinente, asegura, hace ostensible el incumplimiento de determinados deberes de conducta exigidos precisamente para la seguridad del vuelo, configurando casos de culpa-negligencia por conductas omisivas y culpa-imprudencia por conductas positivas. Especialmente destaca la grave y

notoria impericia de los pilotos, evidenciada en decisiones y maniobras absolutamente anómalas, atribuible, sin la menor duda, a falta de la mínima capacidad técnica requerida.

La responsabilidad del Fisco de Chile, sostiene, viene dada por los Arts. 6 inciso 3° y 7 inciso 3°, que recepcionan el principio de la responsabilidad de los órganos del Estado, y por el Art. 38 inciso 2° de la Constitución Política de la República, En concordancia con tales disposiciones, el artículo 4° de la Ley N° 18.575, señala: “El Estado será responsable por los daños que causen los órganos de la Administración en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de las responsabilidades que pudieren afectar al funcionario que los hubiere ocasionado”. El “Informe técnico de accidente”, del Departamento de Prevención de Accidentes de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en hoja 36 del informe final establece, en su literal G) sobre “Historial de Mantenimiento”, la comprobación, por parte del investigador técnico señor Carlos Riquelme Sandoval, que el personal de mecánicos del Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo del Personal de Carabineros, quienes participaron en la toma de presión diferencial del motor de la aeronave efectuada el día 24 de enero de 2008, aplicaron el procedimiento siguiendo el denominado Service Bulletin M73-19 de TCM, instructivo de fecha 03 de diciembre de 1973 (que ya no está en uso), el que describe un procedimiento “*antiguo*”, obviando practicar la anotación de los valores de presión diferencial “*por olvido*” (sic). Estas negligencias y omisiones contrastan con lo establecido en la norma DAR 08 numeral 3.1.1 sobre “Condiciones Generales del Mantenimiento de Aeronaves”, en el sentido que “*el certificado de aeronavegabilidad de una aeronave se encontrará vigente si se cumplen las siguientes condiciones: Letra h) Si se han efectuado las anotaciones que correspondan en los registros de mantenimiento, en la forma aceptada por la DGAC*”. La alusión a procedimiento “antiguo”, se explica por el reemplazo que hace varios años efectuó el fabricante estableciendo un nuevo procedimiento, contenido en el documento individualizado como BS03-3 de fecha 28 de marzo de 2003, haciendo perder al denominado Service Bulletin M73-19 de 1973, la condición de documentación aplicable por no ser ya la norma técnica vigente y actualizada. De esta forma, explica, la omisión o desatención de exigencias que importan deberes de cuidado configuran, por sí sola la culpa del explotador, al no controlar que los trabajos aeronáuticos de mantención realizados en su aeronave fueran ejecutados conforme los manuales actualizados los que, como señala la normativa, constituyen *documentación técnica de las aeronaves*. Este descuido es grave porque hace verosímil que la condición aeronáutica de la aeronave haya sido afectada, por haberse obviado una revisión adecuada mediante procedimientos vigentes, naturalmente más rigurosos y eficientes que aquéllos definidos con 35 años de antigüedad.

En la misma órbita de responsabilidad, sostiene, se halla la actuación de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que igualmente revela,

incumplimiento de deberes de conducta exigidos por la norma, en su rol institucional de brindar seguridad y eficiencia a las operaciones aéreas, y comprobar y certificar, seria y verazmente, la concurrencia de las condiciones necesarias para el otorgamiento o emisión de la real acreditación de aeronavegabilidad, es decir, de la completa aptitud de vuelo de una aeronave.

Durante la fase inicial de ascenso, explica, la aeronave sufrió una pérdida gradual de velocidad, alcanzando una altura inferior a la proyectada, según tabla de *performance* del avión. De acuerdo al manual de vuelo de la aeronave, es posible explicar esta circunstancia por cuatro eventuales fallas. Los peritajes efectuados, antecedentes, evidencias y el análisis de éstos, determinaron que la tragedia aérea pudo tener como antecedente la falla de una de las dos magnetos del avión, falla que no fue debidamente detectada en la fase de mantención y revisión de la aeronave. Enfrentando ésta circunstancia, esto es, la pérdida de velocidad de la aeronave y a bajísima altura, la tripulación efectúa un pronunciado viraje por la izquierda, paradójal determinación que derivó en el consabido corolario. La caída de la aeronave se produce, en consecuencia, por el hecho de que al fallar los recursos disponibles, velocidad y altura, fruto de una falla de una magneto durante la fase inicial de ascenso, por la errada maniobra de iniciar un viraje a la izquierda, constituyendo una desacertada decisión al enfrentar una *condición de vuelo crítica*, generando así la pérdida de sustentación y el desplome de la aeronave como natural consecuencia

Al experimentar el avión una disminución de velocidad por debajo de la *performance* normal e ingresado en el régimen de velocidad de vuelo denominado *región de comando reverso*, y a tan sólo 100 pies AGL (30,48 metros sobre el nivel del suelo), devino en un vuelo en condiciones límite, o “condición de vuelo crítica”, caracterizada por la falta de recursos disponibles (velocidad y altura), genuina emergencia en vuelo que exigía al piloto la adopción de la decisión técnica más adecuada en esa desmedrada situación de vuelo, de modo que le permitiera planear y caer en los campos aledaños despejados, lo que resulta plenamente factible en dicha área. Tal situación de navegación, la proyección del vuelo de la aeronave, el factor de carga y el stall que generaría un viraje, con un forzoso ángulo de inclinación alar excesivo e inminente pérdida de sustentación, excluían absolutamente como alternativa técnica tal maniobra de viraje. La condición de vuelo que se experimentaba era inequívocamente equivalente a la falla de motor en vuelo por lo que la adopción de la decisión de retornar al Aeródromo de salida resultaba, a todas luces, impracticable y técnicamente errada. Esa impracticabilidad de la maniobra de retorno, sólo hacía aplicable a la situación una maniobra de planeo y en caso alguno un viraje que -como ocurrió- aceleraría el desplome de la aeronave como resultado de la mayor pérdida de sustentación. Consecuente con lo anterior, la decisión del piloto de efectuar un viraje a su izquierda, sin sopesar la condición de vuelo que experimentaba la aeronave, supone vulneración y

desapego manifiestos de la instrucción contenida en los “Procedimientos Ampliados de Emergencia” del Manual de Vuelo de la aeronave, aplicable a esa coyuntura, que instruya: *“La pronta bajada de la nariz para mantener la velocidad y establecer una actitud de planeo es la primera respuesta a una falla de motor después del despegue. En la mayoría de los casos, el aterrizaje debería ser planificado en la recta con cambios pequeños de dirección para salvar o evitar obstáculos. La altitud y la velocidad son rara vez suficientes para ejecutar virajes de 180° necesarios para regresar a la pista en planeo”*.

Explica que la responsabilidad del Fisco de Chile viene dada por los Arts. 6 inciso 3° y 7 inciso 3°, que recepcionan el principio de la responsabilidad de los órganos del Estado, y por el Art. 38 inciso 2° de la Constitución Política de la República. En concordancia con tales disposiciones, el artículo 4° de la Ley N° 18.575, señala: “El Estado será responsable por los daños que causen los órganos de la Administración en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de las responsabilidades que pudieren afectar al funcionario que los hubiere ocasionado”. El daño puede provenir de la actividad material o jurídica de la Administración. En subsidio de la responsabilidad directa de los órganos de la Administración del Estado que refiere, a estos hechos son aplicables las reglas generales de responsabilidad extracontractual, conforme a la cual toda persona debe indemnizar los perjuicios que sufran terceros, cuando tales perjuicios han sido causados como consecuencia de la violación de normas a que debía sujetarse y de la infracción de deberes de cuidado.

El día 27 de febrero de 2008, **Mariana Victoria Fierro Valderas**, de 38 años y **Beatriz Del Carmen Fierro Valderas**, actualmente de 43 años, fueron víctimas de un accidente aéreo, al encontrarse en tierra y caer sobre ellas la aeronave siniestrada, provocando la muerte de Mariana luego de 11 días de agonía, y Beatriz resultó herida de gravedad y hasta el día de hoy tiene profundas lesiones, algunas de ellas irreparables como la mutilación de una de sus extremidades inferiores, todo lo cual ha provocado un sufrimiento y dolor que acompañará a la familia por el resto de la vida. De esta manera, el daño moral causado por el dolor sufrido, la aflicción, el desconsuelo, la desolación, las expectativas incumplidas, el quiebre del proyecto de familia y, en general, por el detrimento afectivo y emocional experimentado, revelado por la actual condición psicológica que incide en la vida personal y cotidiana, privadas de la querida hija y hermana Mariana, y asumir el actual estado de Beatriz, manifestado y significado por esta brutal pérdida y profundo daño, resulta incalculable, pero sólo para efectos de la demanda lo avalúan en la suma de \$1.200.000.000.- (mil doscientos millones de pesos) para cada padre, más la suma de \$100.000.000.- (cien millones de pesos) por cada uno de los 3 hermanos, lo que corresponde a un total de \$2.700.000.000.- (dos mil setecientos millones de pesos) por concepto de daño moral, o la suma que V.S. en definitiva, de justicia estime.

En mérito de lo expuesto, solicita tener por interpuesta demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios, en contra del Fisco de Chile, representado por don Carlos Mackenney Urzúa, abogado, Presidente del Consejo de Defensa del Estado, ambos ya individualizados, acogerla a tramitación y, en definitiva, dar lugar a ella en todas sus partes, condenando a pagar a los demandantes la suma de \$2.700.000.000.- (dos mil setecientos millones de pesos); o, en subsidio, las sumas y cantidades que S.S. estime de justicia, de acuerdo al mérito de autos, debidamente reajustadas y con intereses desde que la sentencia quede ejecutoriada, con costas.

CUADRAGESIMO OCTAVO: Que, a fojas 1886, Tomo VI, de los autos Rol C-7428-2010 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Sexto Juzgado Civil de Santiago, se presenta doña Irma Soto Rodríguez, Abogado Procurador Fiscal de Santiago (S), del Consejo de Defensa del Estado, por el Fisco de Chile, quien en la representación que inviste, procede a **contestar la demanda** en base a los fundamentos de hecho y de derecho que expone.

Señala que los abogados Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, en representación convencional de don Víctor Manuel Fierro Osses, doña Mariana Delicia Valderas Opisso, y de Viviana Yolanda, Víctor Manuel y Verónica Cecilia, estos últimos todos de apellido Fierro Valderas, interponen demanda de indemnización de perjuicios en contra del Fisco de Chile reclamando el pago de \$2.700.000.000.- (dos mil setecientos millones de pesos) como resarcimiento por el daño moral sufrido a raíz del fallecimiento de su hija y hermana –doña Mariana Fierro Valderas- y del daño sufrido por las lesiones padecidas por su otra hija y hermana –Beatriz Fierro Valderas- cuyo deceso y lesiones respectivamente se produjeron con motivo del accidente aéreo acaecido el día 27 de febrero de 2008, en circunstancias en que un avión Cessna 210 M matrícula CC-KKU, conducido por funcionarios de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros, se precipitó a tierra en la comuna de Peñalolén, Santiago, fundamentando su demanda en los artículos 6°, 7° y 38 inciso 2° de la Constitución Política de la República, los artículos 1° y 4° de la Ley de Bases Generales de la Administración del Estado (LBGAE), el artículo 1 de la Ley N°18.961, Orgánica Constitucional de Carabineros de Chile, y, en subsidio, las reglas generales de la responsabilidad extracontractual del artículo 2314 de Código Civil.

La parte demandada controvierte que los hechos descritos hayan ocurrido del modo que se presentan en la demanda. Respecto de las excepciones y defensas, expresa que en cuanto al régimen aplicable a la controversia, y teniendo presente el principio de especialidad del artículo 4° del Código Civil, ésta debe ser resuelta con arreglo al estatuto específico que regula pormenorizadamente la aeronavegación, esto es el contemplado en el Código Aeronáutico en su título IX. Agrega que la aeronavegación tiene un estatuto especial, entre los cuales se encuentra el artículo 175 del Código

Aeronáutico, que dispone: *“Las acciones establecidas en este título prescribirán en el plazo de un año contado desde el día de los hechos, desde el día en que la aeronave llegó a su destino o desde que el transporte fue interrumpido, según el caso”*, por consiguiente, siendo un hecho pacífico entre las partes que el accidente tuvo lugar el día 27 de febrero de 2008, sólo cabe concluir que la acción indemnizatoria intentada por los actores se extinguió por prescripción el día 27 de febrero de 2009, en circunstancias que la demanda de autos fue notificada recién el día 22 de junio de 2010, oponiendo, por tanto la excepción de prescripción del artículo 175 del Código referido. En subsidio de la prescripción, señala, existe un límite legal para el monto de la indemnización, contemplado en los Capítulos II y V del Título IX del Código Aeronáutico, normas legales que prevén un sistema indemnizatorio exclusivo, sobre la base de un baremo reparatorio progresivo, en relación al PMD (Peso Máximo de Despegue) de la aeronave causante de los perjuicios, agregando que el avión Cessna CC-KKU siniestrado tenía un peso máximo de despegue de 3.800 libras, que equivalen a 1.721,4 kilogramos, de modo que, por mandato legal, el monto total de la indemnización a distribuir entre todas aquellas personas que hubieren resultado dañadas no podría superar las 8.607 unidades de fomento, excediendo con creces al máximo legal el pago que se reclama por los demandantes.

En subsidio de lo anterior, opone las siguientes alegaciones y defensas de conformidad al régimen general.

Señala que la “teoría del caso” sobre la cual la demandante intenta construir su acción indemnizatoria está dada por: a) Problemas de mantenimiento (cuestiona condición de aeronavegabilidad), y b) Actuación culpable del piloto.

Expone que incorrectamente se sostiene en la demanda que el piloto don Sebastián Rodríguez Torres (QEPD) era un *“alumno en práctica en curso de instrucción básica para habilitación de pilotos privados”*, por el contrario, se trataba de un piloto acreditado con licencia totalmente vigente, quien además contaba con la habilitación necesaria para llevar a cabo el vuelo en cuestión. Destaca que el “Entrenamiento Complementario Interno”, ECI, no es parte del proceso de formación básica para la obtención de la licencia de piloto, lo que ocurre es que Carabineros de Chile contempla, como norma interna, un adiestramiento ADICIONAL y complementario destinado a MEJORAR la seguridad operacional de los pilotos a cargo de las aeronaves, exponiendo, asimismo, la información curricular de los mismos.

Relata que el día 27 de febrero de 2008 y pasadas las 09,46 hrs., los pilotos señores Sebastián Rodríguez y Luciano Castro iniciaban un vuelo junto a 4 pasajeros en la aeronave marca Cessna Modelo 210-M, matrícula CC-KKU. El propósito del vuelo era despegar desde el aeródromo Eulogio Sánchez, para dirigirse a la zona denominada “Delta-11” con el fin de concluir un *“Entrenamiento Complementario*

Interno” (ECI) para traslado de pasajeros. Sin embargo, luego de 1.36 minutos de inicio del despegue el avión se precipitó a tierra, falleciendo sus ocupantes, siendo importante precisar que el avión siniestrado no se encontraba realizando maniobras al momento del accidente, y que el vuelo abruptamente interrumpido era el CUARTO y último del denominado *entrenamiento complementario interno* que, hasta ese momento, se había desarrollado sin incidente alguno.

A raíz del accidente, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 181 del Código Aeronáutico, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) llevó a cabo una exhaustiva investigación con el fin de determinar las causas del trágico incidente, la que concluyó con la emisión del Informe Final N°1479ES, de 27 de septiembre de 2008.

Respecto al supuesto incumplimiento de los requisitos de mantenimiento y falta de vigencia del certificado de aeronavegabilidad alegado por la parte demandante, el certificado de aeronavegabilidad estaba plenamente vigente y así se constató en la investigación de la DGAC, que el fabricante del avión no considera ningún boletín en especial para la toma de compresiones de cilindros, más aún, el manual del fabricante del motor aún recomienda la aplicación del boletín del año 1973, calificado por los actores como “antiguo”, y que no es efectivo que el mantenimiento se haya hecho conforme al Service Bulletin de 1973, agregado que el motor había sorteado con éxito la inspección de las 200 horas el día 24 de enero de 2008, apenas un mes antes del accidente.

Expone que en el Informe Final N°1479ES, de 27 de septiembre de 2008, el perito investigador descartó como causa probable del accidente una actuación dolosa o culpable por parte de los miembros de la tripulación y, en lugar de ello, analizando la maniobra de viraje, concluyó que puede explicarse teniendo en consideración lo recomendado por quien mejor conocía la aeronave y su funcionamiento, es decir, el propio fabricante del avión.

Opone, además, la concurrencia de caso fortuito o fuerza mayor como eximente de responsabilidad que impide el nacimiento de la obligación de resarcir el daño sufrido por las víctimas, y cuyos elementos de imprevisibilidad e irresistibilidad o inevitabilidad se configuran de la siguiente forma: respecto del primero, toda vez que el mantenimiento de la aeronave se encontraba en regla y es por ello que el propio informe final de la investigación expresa en sus conclusiones que “(...) *lo más probable es que se produjo una falla IMPREVISTA de uno de los magnetos durante la fase inicial de ascenso*”, desperfecto que no fue ni podía ser detectado en las revisiones regulares de la máquina; respecto del segundo, quedó demostrado a la luz de la investigación de la DGAC que el viraje que precedió a la caída del Cessna, no constituyó una contravención a los procedimientos de emergencia del manual de vuelo de la aeronave, sino que fue una maniobra que la tripulación se vio obligada a efectuar, con el objeto de

retornar a la pista de aterrizaje, tal como lo recomienda en manual del fabricante, y que fue la única alternativa que les quedaba frente a la repentina pérdida de potencia ocasionada por la falla del magneto

Alega, subsidiariamente, que el daño moral debe ser acreditado, y que existen pólizas de seguros comprometidas que se hicieron o harán efectivas, lo que se deberá tomar en cuenta al fijar el quantum indemnizatorio, y, asimismo, alega la improcedencia de reajustes e intereses, en la forma solicitada por la demandante, al constituir una ganancia adicional carente de causa o motivo.

CUADRAGESIMO NOVENO: Que, la parte demandante a fojas 1913, Tomo VI, evacúa el trámite de **réplica**, en los términos ya descritos en el considerando sexto de este fallo, los que se tienen por reproducidos para todos los efectos legales.

QUINCUAGESIMO: Que, asimismo la parte demandada al evacuar el trámite de **dúplica**, a fojas 1931, Tomo VI, lo hace en los mismos términos descritos en el basamento séptimo, los que se tienen por reproducidos en esta etapa de la sentencia.

QUINCUAGESIMO PRIMERO: Que, por su parte la parte demandante don **Víctor Manuel Fierro Osses, Mariana Delicia Valderas Oppiso, Viviana Yolanda Fierro Valderas, Víctor Manuel Fierro Valderas, y Verónica Cecilia Fierro Valderas**, a través de sus apoderados, presentaron los siguientes documentos:

1.- Certificado de nacimiento de Verónica Cecilia Fierro Valderas, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 23 de abril de 2010, rolante a fojas 1853, Tomo VI;

2.- Certificado de nacimiento de Mariana Victoria Fierro Valderas, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 17 de mayo de 2010, rolante a fojas 1855, Tomo VI;

3.- Certificado de nacimiento de Beatriz del Carmen Fierro Valderas, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 23 de abril de 2010, rolante a fojas 1857, Tomo VI;

4.- Certificado de defunción de Mariana Victoria Fierro Valderas, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 12 de mayo de 2010, rolante a fojas 1858, Tomo VI;

5.- Certificado de matrimonio de Víctor Manuel Fierro Osses y Mariana Delicia Valderas Oppiso, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 12 de mayo de 2010, rolante a fojas 1859, Tomo VI;

6.- Certificado de nacimiento de Viviana Yolanda Fierro Valderas, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 23 de abril de 2010, folio a folios 1860, Tomo VI;

7.- Certificado de nacimiento de Víctor Manuel Fierro Valderas, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 23 de abril de 2010, folio a folios 1861, Tomo VI;

8.- Informe Psicológico de Mariana Delicia Valderas Oppiso, de folios 3820 a 3822, Tomo XI, suscrito por el Dr. Giorgio Agostini Visentini, Psicólogo Presidente Peritos Judiciales Criminalista de Chile, que concluyó que la Sra. Mariana Valderas Oppiso presentó en el peritaje psicológico practicado, signos y síntomas compatibles con la existencia de un trastorno de estrés post-traumático (TEPT) con complicaciones clínicas, asociado directamente al fallecimiento de una hija por la caída de la aeronave en lugar público donde esta se encontraba, en febrero de 2008, y a la contingencia de sobrevivencia de otra hija, que resultó con graves secuelas como resultado del mismo accidente. Estas complicaciones corresponden a la presencia de un cuadro depresivo-ansioso severo de evolución prolongada. Exhibió en el momento de ser evaluada, un daño psicológico de severidad alta, con importante menoscabo de su capacidad adaptativa y de funcionamiento psicológico en diversos planos. Se indica que la Sra. Mariana Valderas Oppiso debe mantenerse en tratamiento psiquiátrico y psicológico por el tiempo que los profesionales a cargo estimen pertinente, además de una psicoterapia familiar sistémica.

9.- Informe Psicológico agregado a folios 3823 a folios 3824, Tomo XI, de Víctor Manuel Fierro Osses, suscrito por el Dr. Giorgio Agostini Visentini, Psicólogo Presidente Peritos Judiciales Criminalista de Chile, que concluyó que el Sr. Víctor Fierro Osses, presentó en el peritaje psicológico practicado, signos y síntomas compatibles con la existencia de un trastorno de estrés post-traumático (TEPT) severo negando la depresión que afecta de manera significativa su adaptación y desempeño social, familiar y laboral. Exhibió, en consecuencia, un daño psicológico de alta severidad con mecanismo de negación e intelectualización asociado directamente a la pérdida traumática sufrida por la muerte de una hija (hermana) y sobrevivencia de otra, que resultó con gravísimas secuelas en el mismo accidente ocurrido en febrero de 2008.

10.- Informe psicológico de Viviana Yolanda Fierro Valderas, de folios 3828 a folios 3830, Tomo XI, elaborado por el Dr. Giorgio Agostini Visentini, Psicólogo Presidente Peritos Judiciales Criminalista de Chile, que concluye que la Sra. Viviana Fierro Valderas exhibió, en el momento de ser evaluada, un daño psicológico de severidad muy alta, con importante menoscabo de su capacidad de funcionamiento psicológico en todo plano, asociado directamente a la pérdida traumática sufrida por la muerte de una hermana y el impacto que ha tenido en su sistema familiar la sobrevivencia de otra hermana, gravemente secuestrada por el mismo accidente. Este daño psicológico muy severo sería compatible con la presencia de un duelo psicológico no elaborado

adecuadamente por la Sra. Fierro. Se hace presente que Francisco Vásquez al quedar viudo, se trasladó con todos sus hijos al hogar de Viviana lo que significó un trastorno familiar completo generando rivalidades y crisis en todas ellas.

11.- Informe Psicológico de Verónica Cecilia Fierro Valderas, elaborado por el Dr. Giorgio Agostini Visentini, Psicólogo Presidente Peritos Judiciales Criminalista de Chile, rolante a fojas 3831 a fojas 3834, que concluyó que la Sra. Verónica Fierro, presentó en el peritaje psicológico practicado signos y síntomas compatibles con la existencia de un trastorno de estrés post traumático (TEPT) con complicaciones clínicas, que corresponden a la presencia de un cuadro depresivo-ansioso severo, con fuerte compromiso a nivel psicosomático (nauseas, vómitos, taquicardia, sensación de ahogo, tensión muscular). Exhibió en el momento de ser evaluada, un daño psicológico de severidad muy alta, como consecuencia directa de la pérdida traumática sufrida por fallecimiento de una hermana y del impacto que ha tenido en su sistema familiar la sobrevida de otra hermana, gravemente secuelada a causa de dicho accidente. Indica que la periciada presenta un importante menoscabo de su capacidad de funcionamiento psicológico en todo plano, este daño muy severo sería compatible con la presencia de un duelo psicológico no elaborado adecuadamente, de evolución prolongada. Se sugiere tratamiento psicológico y psiquiátrico.

12.- Informe psicológico de Víctor Manuel Fierro Valderas, de fojas 3835 a fojas 3838, Tomo XI, evacuado por el Dr. Giorgio Agostini Visentini, Psicólogo Presidente Peritos Judiciales Criminalista de Chile, que concluye que Víctor Fierro presentó en el peritaje psicológico practicado signos y síntomas compatibles con la existencia de un trastorno de estrés post traumática (TEPT) con complicaciones clínicas, que corresponden a la presencia de un cuadro depresivo ansioso severo, de evolución prolongada. Exhibió en el momento de ser evaluado un daño psicológico de severidad alta, asociado directamente a la pérdida traumática sufrida, con importante menoscabo de su capacidad de funcionamiento psicológico en diversos planos. Este daño psicológico severo sería compatible con la presencia de un duelo psicológico no elaborado adecuadamente, de evolución prolongada. Se sugiere tratamiento psicológico y psiquiátrico.

Que, mediante presentación de fojas 4091, Tomo XII, la parte demandante **reitera** dentro del probatorio, los documentos que en su oportunidad fueron acompañados en la causa Rol C-7248-2010, llevada ante el Noveno Juzgado Civil de Santiago, y la cual se encuentra acumulada a estos autos:

13.- Documento acompañado mediante escrito que rola a fojas 1099 a 1102, Tomo IV, con fecha 19 de agosto de 2011, los cuales constan de fojas 921 a 1098, Tomo IV, consiste en piezas autorizadas de los autos seguidos antes la Sexta Fiscalía Militar de Santiago, Rol 1571-2011, caratulado “Accidente de Aeronave Matricula CC-KKU”.

14.- Informe Operativo del accidente de fecha 27 de febrero de 2008 de la aeronave marca Cessna, modelo 210 Centurión, matrícula CC-KKU, acompañado mediante escrito de fecha 08 de agosto de 2011, que rola de fojas 885 del Tomo IV, realizado por el piloto don Jaime Gastón Parra Santos, en calidad de piloto e ingeniero aeronáutico, a través del cual manifiesta u opinión experta sobre las causas del accidente materia de autos, el cual fue ratificado mediante declaración testimonial que consta a fojas 912 y siguientes, Tomo IV de autos, realizado con fecha 17 de agosto de 2011 ante el Noveno Juzgado Civil de Santiago.

15.- Informe pericial del análisis del accidente de aviación a través del cual los pilotos señores Patricio Herrera Díaz y don Arturo Miquel Bañados entregan su opinión experta respecto a las causas del accidente de autos, el cual fue acompañado en el primer otrosí de escrito de fecha 10 de agosto de 2011 que rola a fojas 887, Tomo III, el cual fue ratificado por ambos mediante prueba testimonial de fecha 16 de agosto de 2011, que rolan a fojas 892 y 895, Tomo III.

16.- Copia autorizada de l sentencia dictada por el Cuarto Juzgado Civil de Santiago, con fecha 12 de junio de 2014, en la C-39.999-2014, caratulada “Isapre Cruz Blanca con Carabineros de Chile”.

QUINCUAGESIMO SEGUNDO: Que, la parte demandante presentó como **testigo** a doña **Jacqueline Del Tránsito Jaidar Arias**, cédula de identidad N°10.570.245-0, quien a fojas 3645, Tomo XI, señala que los hechos sucedieron por la caída de una avioneta en las canchas municipales de Peñalolén, esto fue seis o siete años atrás, un 27 de febrero, varias personas estaban haciendo gimnasia en la cancha Municipal de Peñalolén, entre ellas Mariana Fierro y su hermana Beatriz Fierro, quienes a consecuencia de esta caída, en el caso de Mariana falleció y Beatriz quedó con quemaduras en su cuerpo con el 80 u 85% y además la amputación de una pierna y todo lo conlleva ese accidente. Dice que ella conoce a Viviana Fierro, hermana de las personas antes señaladas, a Viviana le cambió la vida familiar un 100%, debido a que tuvo que apoyar a la familia de su hermana Mariana, preocuparse de ir a ver a Beatriz y preocuparse de la familia de Mariana, quien había fallecido, y a la vez preocuparse de su propia familia, compuesta por dos hijos y marido. Dice que esto ha afectado la familia de Viviana, ahora tiene al hijo menor con problemas emocionales, con bipolaridad e intento de suicidio, y ella en sí está más retraída, ya no está alegre, pero siempre se hace la fuerte, apoyando a su hijo, además se le ha acabado la vida familiar y su vida personal, porque depende 100% de cuidar a su hijo y sus cambios de ánimo, además Viviana necesita un apoyo psicológico. Se le pregunta en que se manifiesta esta falta de vida personal y familiar, respondiendo en que ahora sale menos, comparte menos, siempre hay un motivo de salud y no tiene ánimo, muy por el contrario a como era antes del accidente. Se le pide señale en que cosas concretas tuvo que Viviana apoyar a sus sobrinos y al viudo de Mariana, señalando que con el viudo Sr. Vásquez, con sus

hijos y con los hijos del Sr. Vásquez y su propio marido tuvieron que compartir casa, para ayudar a cuidar los niños, debido a que estaban en etapa escolar, educar a los niños, mandarlos al colegio, mientras el papá trabajaba y dejó parte de su vida familiar para preocuparse de esta otra familia. Se le consulta cómo ha afectado a la familia Fierro en general esta restructuración familiar, como los cambios constantes de casa, y manifiesta que bastante porque ellos eran una familia muy aclinada, muy unidos y llegó el momento del accidente y tuvieron que empezar a compartir las preocupaciones y emocionalmente dentro de la familia se produjeron quiebres, los hijos tuvieron problemas, al menos los de Viviana, ya que uno de ellos, el menor de nombre Diego, empezó con problemas psicológicos. Se le pregunta si estos problemas emocionales tuvieron como consecuencia tratamientos psicológicos por parte de los miembros de la familia Fierro, y responde que sí, por ejemplo Diego, hijo de Viviana, hasta el día de hoy esta con tratamiento psicológico, en algún momento el hijo de Verónica, hermana de Mariana, de Viviana y de Beatriz, también estuvo en tratamiento psicológico. Se le consulta como afectó la vida social de cada uno de los miembros de la familia Fierro, con ocasión del accidente, y señaló que ellos no salen, no hacen vida social, se reúnen entre ellos, y dice que esto que ha declarado lo sabe porque su marido es compañero de trabajo de Viviana Fierro, y se conocen hace 21 años, por eso está al tanto de la tragedia que les ocurrió. Se consulta por último si con ocasión del accidente, ella advirtió cambios conductuales en los familiares de las víctimas y consignó que sí, mucho porque perdieron su vida diaria en pro a sus hermanas y familiares, Viviana dejó de trabajar para ayudar a cuidar a sus sobrinos, incluso se fueron a vivir a otra casa, y con respecto a Verónica, también dejó su casa para vivir con Beatriz, y a las amistades dejaron de visitar, por dedicarse a la vida familiar, para los hijos también fue un cambio grande, porque de vivir en su entorno, tuvieron que compartir con los primos en otra casa que no era la suya y otro cambió fue la alegría que solía tener Viviana que hasta el día de hoy no la ha recuperado.

Por su lado, el testigo don **Luis Antonio Hernández Jiménez**, a fojas 3650, Tomo XI, señaló que recuerda que él estaba en el trabajo, un día x en la mañana, no recuerda fecha exacta, escucho las noticias de un accidente en Peñalolén, que se había caído una avioneta en una cancha de fútbol, que habían sufrido accidentes unas señoras que estaban haciendo ejercicios, ese mismo día en la tarde, junto a sus otros compañeros de trabajo, que habían dos hermanas del compañero Víctor Fierro, que estaban involucradas en el accidente, posteriormente se enteró que una de ellas había fallecido, no sabe su nombre y que la otra estaba muy grave. Precisa que después de este accidente Víctor Fierro lo vio muy poco, si mal no recuerda pidió licencia y estaba muy preocupado por el estado de salud de su hermana que estaba muy grave, recuerda que éste ocupaba la hora de almuerzo para ir a ver a su hermana y también lo vio muy desconcentrado en su trabajo, lo vio muy triste, a pesar que él era una persona alegre,

deportista, lo que recuerda era que veía muy preocupado a Víctor por el estado de salud de su hermana. Agrega que años después lo volvió a ver por un proyecto que Víctor tenía dentro de la empresa en donde trabajaban, era un campamento de baby fútbol y la gerencia aceptó el proyecto, el cual sigue hasta ahora, pero en las reuniones de delegados del campamento, él Sr. Víctor Fierro le ha comentado que ya no tiene ganas de seguir participando y jugando, ya que no tienen ganas, se siente cansado y desmotivado; él lo que observa de él, como dijo anteriormente es su alegría que antes tenía y que hoy cuando lo ve, no lo percibe igual. Se le pregunta en que hechos concretos se manifiesta aquella falta de alegría y tristeza de Víctor Fierro, a que hace referencia, respondiendo que a veces cuando se ha encontrado con Víctor, se ha dado cuenta lo muy callado que está y muy aislado, todo esto lo ha observado en el trabajo. Se le consulta en que hechos concretos se manifiesta la desconcentración laboral a la que hace referencia, y señala que cuando trabajan junto en la oficina, escuchaba constantemente reparos de errores que él cometía en su trabajo, y estos errores comenzaron a ocurrir después del accidente de sus hermanas.

Posteriormente la testigo doña **Elizabeth Carol Rivera Olivares**, a fojas 3652, Tomo XI, señala que sí hubo daño en la persona de Verónica Fierro, sabe del caso porque vive en el sector del accidente y además es amiga de la hermana de Verónica, doña Beatriz Fierro, y debido al accidente Verónica tuvo que hacerse cargo de los hijos Beatriz, mudarse a la casa de ésta con toda su familia, Verónica llevaba todos los días a los hijos de Beatriz al hospital a visitarla, sabe que los llevaba tanto a su familia como a los hijos de su hermana a médico, psicólogos y psiquiatra hasta el día de hoy, tuvo que cambiar a sus hijos de colegio, su vida le cambió al cien por ciento, teniendo una vida familiar tranquila, tuvo que hacerse cargo de dos familias, la de ella y la de Beatriz Fierro. Agrega que sus hijos son compañeros de curso de los hijos de Beatriz y Verónica, y sabe que los chicos son sacados del colegio para asistir a horas médicas, debido a los traumas que han tenido por el accidente. Consigna que Verónica Fierro se ve una persona muy retraída, no da a conocer sus emociones, se ve triste, el hijo mayor de nombre Mario, es quien se ha visto más afectado y tiene problemas con su comportamiento psicológico y repitencia de curso. Se le pregunta que labores cumple Verónica Fierro en la casa que comparte con Beatriz Fierro, manifestando que es la dueña de casa, hace todo, las compras del supermercado, está a cargo de los niños, los lleva a médico, está pendiente de los remedios que hay que darle a Beatriz, la ha visto ponerle una máquina en la noche para estimular los músculos en la pierna que le quedó a Beatriz, debido a que la otra fue amputada. Se le pregunta cómo este cambio de casa y el cambio de labores afectó en la vida social y amistades de doña Verónica Fierro, respondiendo que por lo que sabe era una persona muy tranquila, y debido al accidente el entrar y salir gente de la casa la afectó, pues no estaba acostumbrada a ese ritmo de vida y tiene que estar dispuesta a eso ya que Beatriz es muy sociable comparándola con

Verónica. Se le pregunta que cuidados debió realizar Verónica con respecto a Beatriz, y dice que al principio Beatriz, no tenía movilidad en sus manos entonces había que darle la comida, remedios, ponerle y sacarle la bolsa de drenaje estomacal, ayudarla a ir al baño, ponerle la máquina en la noche para estimulación, llevarla al médico y hacerle curaciones cuando se requieren. Se le pregunta como afectó este cambio a la vida familiar de Verónica y su relación con sus hijos y marido, y responde que un cien por ciento, ya que antes del accidente vivían en su casa solos, y tuvieron que cambiarse a la casa de Beatriz, vivir en un principio hacinados, depender mucho de los cuidados de Beatriz, no poder salir de vacaciones por cuidar a Beatriz, no realizar vida familiar y lo que antes ha dicho le consta porque es amiga de Beatriz y acude a su casa a visitarla semanalmente.

Por su parte el testigo don **Germán Avelino Pizarro Acuña**, a fojas 4204, Tomo XII, expone que lo más que le impresiona a él es el perjuicio moral de Mariana Valderas, perjuicio psicológico, que ella a hecho notar en las oportunidades que se encuentran, él la ha visto sufrir físicamente, la ha visto llorar, lo que le ha impresionado mucho, porque él ha vivido la pérdida de un ser querido, y más desgracia que sucedió con ella con motivo del accidente. Añade que los perjuicios la han afectado en su día a día, en su estado de ánimo, llorar y sufrir en silencio, es muy triste, muy impresionante y también afecta mucho a las personas en el desenvolvimiento de su actividad y los perjuicios no los puede evaluar porque son morales, son psicológicos, afectan su salud y no todas las personas tienen la capacidad de valorarla. Se le pregunta al testigo como le consta el sufrimiento que describe y responde que lo ha visto, lo ha presenciado cuando ha estado reunido con ella y a él le impresiona porque también lo vivió, ella perdió a su hija de su mismo nombre, también Mariana y dice que también el accidente afectó a otra de sus hijas llamada Beatriz, que quedó invalida, postrada, con una pierna menos, para una madre es muy terrible.

Por su parte, la testigo doña **Rosa Del Carmen Meyer Cocio**, a fojas 4206, Tomo XII, manifestó que efectivamente hay perjuicios enormes sufridos por Viviana Fierro Valderas, empezando el día del accidente el 27 de febrero, ya van a hacer 8 años, al tener que asistir a un llamado que se le hace para ir a ver a sus hermanas, al llegar allá le dicen tiene que reconocer a su hermana, un shock emocional de saber que sus hermanas están accidentadas, Mariana Fierro Valderas y Beatriz Fierro Valderas, ambas hacían el taller de gimnasia, hacían ingresado recién cuando ocurrió el accidente. Expresa que el shock emocional que ella sufrió fue impactante al ver la tragedia en el recinto y poder identificar a sus dos hermanas, a quienes identifica luego de un largo

proceso ya que quedó paralizada, su reacción fue de gritar y desesperarse, porque no sabía a quién de las dos ver primero, logra reconocer primero a Mariana y ver que su cuerpo y cara estaban quemados y la ropa pegada a la piel, después reconoce a Beatriz, la cual estaba totalmente quemada, en todo su cuerpo. Añade que de esto se enteró por la tele, estaba en su casa, su hija la llama y le cuenta de la tragedia en el estadio y estaban nombrando a las hermanas Fierro, ahí ella le dijo no puede ser, se puso a ver lo que estaban mirando y fue impactante, como habían cuerpos dispersos, los restos de la avioneta, la gente desesperada tratando de reconocer a sus seres queridos, ahí ella acudió al lugar para ver si podía ayudar en algo, pero no dejaban pasar, por lo que fue imposible llegar al lugar, solamente en la tarde, como a las 6 o 7, tratando de comunicarse con alguno de ellos, supo por otras personas que estaban en el Hospital Tizne, y al conocerlas como vecina pensó que le correspondía ir a apoyarlas en forma espiritual y corporal para ver que necesitaban. Señala que al verlos a ellos, el estado en que se encontraban, estaban todos en crisis, y ella lo único que hizo fue abrazar a Viviana que estaba muy mal y transmitirle mucho cariño y amor, en ese momento era lo único que se podía hacer. Añade que desde que partió este proceso tan lamentable, Viviana le ha costado mucho recuperarse hasta la fecha, ha estado con psiquiatra y psicólogo, es un daño moral y además encontrarse que no encuentran ayuda en las partes que deberían de hacer algo por ellos. Expone que los Carabineros fueron los que hicieron todo el apoyo para Mariana, porque la trasladaron al Tizne, al Hospital de Carabineros, pero no se podía hacer más porque eran muy grandes las quemaduras. Precisa que Viviana siempre hizo de cabeza en todo el proceso de esta terrible tragedia que sucedió. Señala que mentalmente ella no se ha podido reponer, han pasado los años y el daño psicológico, mental, no la dejan hacer una vida normal como debiera ser y lo que ella da gracias a Dios es que su hermana Beatriz está viva, después de todas las cirugías que han tenido que hacerle, debido a que quedó totalmente deforme y la pena grande que tiene, es que de parte de la Municipalidad y del Gobierno, no han recibido nunca ninguna ayuda, de ninguna índole. Indica que esto le ha traído también una enfermedad bipolar al hijo de Viviana, Diego Alfaro Fierro, en estos momentos ellos pasan por momentos críticos, por la enfermedad del hijo, porque se agrava cada vez más, los daños son incalculables, ellos han tenido de alguna manera sacar fuerzas y responder a todos los gastos, los daños son invaluable. Se le pregunta cómo se ha visto afectada la vida familiar, social y laboral de Viviana a consecuencia del accidente, y dice principalmente en forma económica porque ella trabajaba y tuvo que dejar de hacerlo hasta ahora, ella

está cuidando a un hijo de una de las hijas de Mariana Fierro Valderas, también daña la vida familiar porque comienzan a ver roces con su pareja, el trata de apoyarla lo más que puede, para que ella no caiga en un abismo y la enfermedad del hijo que es a raíz del propio del accidente y lo peor de todo es que ella no quiere pensar que su hermana está muerta y que la otra está en el estado en que se encuentra. Expone que ha servido también para que se unan más con las otras hermanas y hacer una vida más en común, pasar más juntas, el apoyo grande que ella tiene es su madre, la Sra. Mariana.

Por su lado, la testigo doña **Otilia Isabel Luengo Cabrera**, cédula de identidad N°6.063.748-2, señala que es vecina de don Víctor Fierro, padre, a quien lo conoce hace alrededor de doce años, era un señor muy amable con todos los vecinos y cuando ocurrió la tragedia don Víctor estaba trabajando en el Sur, ella vio las noticias en la TV y no lo relacionó con la familia de don Víctor, a los tres días de haber ocurrido el accidente, vio a su vecino Víctor y le preguntó cómo estaba y le contó la tragedia de la caída de la avioneta en Peñalolén y que esta había caído sobre sus dos hijas y otras personas. Consigna que don Víctor estaba desbastado, cree que no hay dolor más grande de un padre cuando muere una hija y en este caso fueron dos las que estaban muy graves, finalmente una de ellas después de 10 o 12 días, que murió, fue Mariana y la otra estaba gravemente herida y amputada de una pierna que le había cercenado la propia avioneta. Emocionalmente don Víctor sigue destruido, y lo dice porque él personalmente le ha dicho en varias ocasiones, que él debía haber estado allí en el lugar donde estaban sus hijas, que él tendría que haber sido el que recibiera todos los daños que recibieron sus hijas y es más, a modo de confidencia le ha dicho que le daría mil veces su pierna a su hija para ella volviera a caminar, ahora el Sr. Fierro es una persona retraída, no comparte como antes con los vecinos y estuvo en un tratamiento psicológico, pero no sabe si terminó.

Acto seguido comparece don **Juan Del Carmen Garat Cuadra**, cédula de identidad N°7.155.406-6, quien a fojas 4243, Tomo XII, quien indica que Verónica Fierro era una chica muy conversadora y después del accidente cambió mucho, como que se quedó para adentró, desarmó su casa para ir a vivir con su hermana Beatriz, quien sufrió la pérdida de su pierna a raíz del accidente del avión y quedó en sillas de ruedas. Dice que Verónica, se fue junto su marido y dos hijos, a vivir con su hermana para ayudarla, cuando ocurrió el accidente sus hijos eran chicos, uno de 8 y otro de 12 años, también ellos sufrieron por haber salido de su casa, cambió su entornó y su modo de vivir, su mamá pasó a atender

a su hermana. Se le pregunta cómo cambió la personalidad y modo de vida de Verónica producto del accidente y dice que se puso más tímida, callada, dejó de hacer sus actividades, se encerró con su hermana. Dice que lo antes declarado lo sabe porque la ve ocasionalmente y en ese momento han conversado y a la pregunta si ha concurrido a la casa de la Sra. Verónica, dice que no.

DEMANDA DE FOJAS 1975, Tomo VI, CAUSA ROL C-7427-2010, PRIMITIVAMENTE DEL SEXTO JUZGADO CIVIL DE SANTIAGO:

QUINGUAGESIMO TERCERO: Que, a fojas 1975 de los autos Rol C-7427-2010 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Sexto Juzgado Civil de Santiago, se presentan don Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, abogados, ambos en representación convencional de doña **Beatriz Del Carmen Fierro Valderas**, quienes, en la representación que invisten, interponen demanda de indemnización de perjuicios en contra del FISCO DE CHILE, representado por don Carlos Mackenney Urzúa, abogado, Presidente del Consejo de Defensa del Estado, a objeto que sea condenado a indemnizar los perjuicios causados a sus representados con ocasión del accidente de aviación acaecido el día 27 de febrero de 2008 en la comuna de Peñalolén, fundado en los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho que expone.

Señalan que doña **Beatriz Del Carmen Fierro Valderas**, fue víctima del accidente aéreo acaecido el día 27 de febrero de 2008 en la comuna de Peñalolén, resultando con gravísimos daños, secuelas y detrimento físico y espiritual, sufrido con ocasión del accidente aéreo que relata. Ese día 27 de febrero de 2008, siendo las 09:46 horas, la aeronave marca Cessna modelo 210 M Centurión, matrícula CC-KKU, tipo monomotor, Serie N° 210-62332, con 8.110 horas de vuelo, año de fabricación 1.978, a cargo de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, en su carácter de explotador de la aeronave y de propiedad del Club Aéreo de Carabineros, efectuó un vuelo de instrucción (transporte de personas), con una tripulación de vuelo de dos personas y con cuatro pasajeros a bordo. El avión era piloteado por don Luciano Albino Castro Adasme, Capitán de Carabineros, instructor de vuelo, de 35 años de edad, en calidad de piloto al mando y comandante de la aeronave, y por don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres, Teniente de Carabineros, de 24 años de edad, alumno en práctica en curso de instrucción básica para habilitación de pilotos privados, quien precisamente realizaba un vuelo de instrucción complementario interno dispuesto por la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, e impartido por el referido Capitán Castro. Ambos oficiales policiales formaban parte del personal de la citada Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile. Don Luciano Albino Castro Adasme, contaba con Licencia de Piloto N° 10.953 y don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres, la había obtenido el día 13 de febrero de 2008 (catorce días antes del accidente), por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, licencia de piloto privado de aviones N° 13.075.

Al momento de ocurrir la tragedia, los oficiales que piloteaban la aeronave se encontraban cumpliendo actos propios de servicio. En efecto, el accidente ocurrió mientras efectuaban funciones asumidas por la institución, realizando el vuelo local D-11, de instrucción, cumpliendo la Orden de Instrucción N° 16-A, emitida el 18 de febrero de 2008 por la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, que ordenaba realizar vuelo de habilitación con pasajeros, en un tiempo disponible estandarizado de 4 horas, a cargo del Capitán Castro, instrucción que el Teniente Rodríguez debía aprobar para cumplir con el entrenamiento interno de transporte de pasajeros dispuesto por dicha Prefectura. Además de los dos oficiales tripulantes, iban en la aeronave cuatro pasajeros, alumnos en práctica del Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo de Carabineros, estudiantes de mecánica de mantenimiento de aeronaves, para quienes el vuelo no formaba parte de su Programa de Instrucción, el que no contempla plan de vuelo, como contenido formativo, necesario u obligatorio en su plan de estudios. En consecuencia, su inclusión se debió a que fueron invitados a subir al avión para servir como “pasajeros a transportar” a los fines del entrenamiento que como labores funcionarias debían cumplir el Capitán Castro y el Teniente Rodríguez, en el marco del *entrenamiento complementario interno* impuesto por la mentada Orden de Instrucción N° 16-A, de la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile. El plan de vuelo consistía en despegar desde el Aeródromo Eulogio Sánchez Errázuriz (conocido como Aeródromo Tobalaba), para dirigirse a la zona denominada Delta-11, hacia el Sur del aeródromo, zona de instrucción donde el Teniente Rodríguez debía completar su entrenamiento en traslado de pasajeros y luego retornar al mismo lugar de despegue. Iniciado el vuelo, luego de despegar en forma normal y transcurrido tan sólo 1 minuto y 36 segundos, encontrándose la aeronave en fase inicial de ascenso con rumbo al sur, habiendo alcanzado una velocidad de 90 nudos, la velocidad de la aeronave disminuyó, desaceleración que puede atribuirse o fundarse técnicamente en dos hipótesis, una de carácter operacional y otra mecánica. La primera, en que la disminución de potencia y consecuentemente de velocidad, se haya originado en una decisión voluntaria o deliberada de la tripulación de vuelo, ya sea para simular fallas de motor en el despegue u otra motivación. La segunda hipótesis consistente simplemente en una falla de tipo mecánico en los elementos o sistemas de la aeronave. Según la misma investigación, como consecuencia de esta disminución de velocidad, inferior a la *performance* de vuelo normal, el avión descendió a una altitud de 100 pies AGL (sobre el nivel del suelo), que equivale a 30,48 metros de altura, circunstancia en la cual la tripulación de la aeronave decide efectuar un repentino viraje a la izquierda, agravando su pérdida de altura por lo que se precipita a tierra, derechamente desplomándose y cayendo sobre la multicancha de un complejo deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, ubicado en calle Ricardo Grellet de los Reyes N° 2.152, comuna de Peñalolén, falleciendo siete personas en tierra, y los seis ocupantes de la aeronave. La decisión de efectuar el viraje, explica,

fue técnicamente equivocada, pues no evaluó el inminente efecto que tal maniobra tendría en la sustentación de la aeronave, atendida su falta de velocidad y altura suficiente, es decir, la completa falta de parámetros de vuelo seguro para acometer un retorno en tales circunstancias. La toma de decisión que se adopta, materializada en el viraje en un ángulo excesivo, se tradujo en la inevitable pérdida de sustentación en su componente vertical (stall) y la inevitable pérdida de control de la aeronave, precipitándose ésta a tierra.

Al momento del impacto de la aeronave, se encontraban realizando actividades deportivas impartidas por la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, un grupo de aproximadamente 30 personas, resultando fallecidos, además de los seis ocupantes de la aeronave, siete personas, entre los que se encontraban las hermanas, doña Mariana Fierro Valderas, de 38 años de edad, fallecida producto del accidente y doña Beatriz Del Carmen Fierro Valderas, de 39 años de edad, sobreviviente del trágico suceso. La muerte de la señora Fierro Valderas se produjo el día 09 de marzo de 2008, luego de once días de dolorosa agonía, lapso en el que fue intervenida quirúrgicamente en varias ocasiones, lo que se acreditará en la oportunidad procesal correspondiente. Cabe hacer presente que presentó severas quemaduras en un 80% de su cuerpo, manteniéndose en estado de extrema gravedad todo el período, en shock, con reanimación volumétrica, practicándosele fasciotomía de cara y cuello y diversos injertos.

Por su parte, resultó con lesiones gravísimas doña Beatriz Del Carmen Fierro Valderas, lesiones que consistieron en daños positivos sufridos, manifestados tanto en aflicciones físicas como psicológicas, las que han sido provocados fundamentalmente por: a) la amputación completa de la extremidad inferior derecha a nivel trocante (inguinal); b) la fractura con minuta subtrocantérea con gran compromiso de partes blandas y sección de paquete vásculonervioso femoral en extremidad izquierda; c) quemaduras en cara, cuello, borde anterior de antebrazo derecho, en cara anterior de tórax y cara posterolateral de extremidad superior e inferior izquierda; d) Infecciones recurrentes en la otra pierna, la que muy probablemente también deberá ser amputada; e) dolores fantasma en extremidad ausente; f) dolor y picazón en todo el cuerpo; y g) la destrucción de diversos órganos.

Añade que los dos oficiales de Carabineros de Chile, que conformaban la *tripulación de vuelo*, se encontraban cumpliendo actos propios de servicio, ya que el accidente de aviación acaeció mientras efectuaban funciones de entrenamiento para servicios propios de la institución. El vuelo local de instrucción, correspondía a una exigencia interna de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, impartida por la Orden de Instrucción N° 16-A, de 18 de febrero de 2008 de la Sección Docencia de dicha Prefectura, la que se enmarca, a su vez, en la Directiva de Funcionamiento de la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile. Esta orden de

instrucción ordenaba la realización de vuelo de habilitación con pasajeros, a cargo del Capitán de Carabineros, don Luciano Albino Castro Adasme lo que, en conformidad a lo dispuesto en el Art. 63 de la Ley N° 18.961, Ley Orgánica Constitucional de Carabineros de Chile, en concordancia con el Art. 89° inciso 3° del D.F.L. N° 2 de 1968, constituye un acto de servicio.

El accidente de aviación y su investigación administrativa y criminal, dejó de manifiesto una serie de graves infracciones de normas aeronáuticas, concernientes a seguridad, tanto por parte de los pilotos a cargo de la aeronave como de parte de los organismos e instituciones que forman parte de la operación de vuelo, especialmente del explotador, a cargo de la mantención de la aeronave, del Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo de Carabineros y de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Esta inobservancia de la normativa pertinente, asegura, hace ostensible el incumplimiento de determinados deberes de conducta exigidos precisamente para la seguridad del vuelo, configurando casos de culpa-negligencia por conductas omisivas y culpa-imprudencia por conductas positivas. Especialmente destaca la grave y notoria impericia de los pilotos, evidenciada en decisiones y maniobras absolutamente anómalas, atribuible, sin la menor duda, a falta de la mínima capacidad técnica requerida.

La responsabilidad del Fisco de Chile, sostiene, viene dada por los Arts. 6 inciso 3° y 7 inciso 3°, que recepcionan el principio de la responsabilidad de los órganos del Estado, y por el Art. 38 inciso 2° de la Constitución Política de la República, En concordancia con tales disposiciones, el artículo 4° de la Ley N° 18.575, señala: “El Estado será responsable por los daños que causen los órganos de la Administración en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de las responsabilidades que pudieren afectar al funcionario que los hubiere ocasionado”. El “Informe técnico de accidente”, del Departamento de Prevención de Accidentes de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en hoja 36 del informe final establece, en su literal G) sobre “Historial de Mantenimiento”, la comprobación, por parte del investigador técnico señor Carlos Riquelme Sandoval, que el personal de mecánicos del Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo del Personal de Carabineros, quienes participaron en la toma de presión diferencial del motor de la aeronave efectuada el día 24 de enero de 2008, aplicaron el procedimiento siguiendo el denominado Service Bulletin M73-19 de TCM, instructivo de fecha 03 de diciembre de 1973 (que ya no está en uso), el que describe un procedimiento “*antiguo*”, obviando practicar la anotación de los valores de presión diferencial “*por olvido*” (sic). Estas negligencias y omisiones contrastan con lo establecido en la norma DAR 08 numeral 3.1.1 sobre “Condiciones Generales del Mantenimiento de Aeronaves”, en el sentido que “*el certificado de aeronavegabilidad de una aeronave se encontrará vigente si se cumplen las siguientes condiciones: Letra h) Si se han efectuado las anotaciones que correspondan en los registros de mantenimiento, en*

la forma aceptada por la DGAC". La alusión a procedimiento "antiguo", se explica por el reemplazo que hace varios años efectuó el fabricante estableciendo un nuevo procedimiento, contenido en el documento individualizado como BS03-3 de fecha 28 de marzo de 2003, haciendo perder al denominado Service Bulletin M73-19 de 1973, la condición de documentación aplicable por no ser ya la norma técnica vigente y actualizada. De esta forma, explica, la omisión o desatención de exigencias que importan deberes de cuidado configuran, por sí sola la culpa del explotador, al no controlar que los trabajos aeronáuticos de mantención realizados en su aeronave fueran ejecutados conforme los manuales actualizados los que, como señala la normativa, constituyen *documentación técnica de las aeronaves*. Este descuido es grave porque hace verosímil que la condición aeronáutica de la aeronave haya sido afectada, por haberse obviado una revisión adecuada mediante procedimientos vigentes, naturalmente más rigurosos y eficientes que aquéllos definidos con 35 años de antigüedad.

En la misma órbita de responsabilidad, sostiene, se halla la actuación de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que igualmente revela, incumplimiento de deberes de conducta exigidos por la norma, en su rol institucional de brindar seguridad y eficiencia a las operaciones aéreas, y comprobar y certificar, seria y verazmente, la concurrencia de las condiciones necesarias para el otorgamiento o emisión de la real acreditación de aeronavegabilidad, es decir, de la completa aptitud de vuelo de una aeronave.

Durante la fase inicial de ascenso, explica, la aeronave sufrió una pérdida gradual de velocidad, alcanzando una altura inferior a la proyectada, según tabla de *performance* del avión. De acuerdo al manual de vuelo de la aeronave, es posible explicar esta circunstancia por cuatro eventuales fallas. Los peritajes efectuados, antecedentes, evidencias y el análisis de éstos, determinaron que la tragedia aérea pudo tener como antecedente la falla de una de las dos magnetos del avión, falla que no fue debidamente detectada en la fase de mantención y revisión de la aeronave. Enfrentando ésta circunstancia, esto es, la pérdida de velocidad de la aeronave y a bajísima altura, la tripulación efectúa un pronunciado viraje por la izquierda, paradójica determinación que derivó en el consabido corolario. La caída de la aeronave se produce, en consecuencia, por el hecho de que al fallar los recursos disponibles, velocidad y altura, fruto de una falla de una magneto durante la fase inicial de ascenso, por la errada maniobra de iniciar un viraje a la izquierda, constituyendo una desacertada decisión al enfrentar una *condición de vuelo crítica*, generando así la pérdida de sustentación y el desplome de la aeronave como natural consecuencia.

Al experimentar el avión una disminución de velocidad por debajo de la *performance* normal e ingresado en el régimen de velocidad de vuelo denominado *región de comando reverso*, y a tan sólo 100 pies AGL (30,48 metros sobre el nivel del suelo), devino en un vuelo en condiciones límite, o "condición de vuelo crítica",

caracterizada por la falta de recursos disponibles (velocidad y altura), genuina emergencia en vuelo que exigía al piloto la adopción de la decisión técnica más adecuada en esa desmedrada situación de vuelo, de modo que le permitiera planear y caer en los campos aledaños despejados, lo que resulta plenamente factible en dicha área. Tal situación de navegación, la proyección del vuelo de la aeronave, el factor de carga y el stall que generaría un viraje, con un forzoso ángulo de inclinación alar excesivo e inminente pérdida de sustentación, excluían absolutamente como alternativa técnica tal maniobra de viraje. La condición de vuelo que se experimentaba era inequívocamente equivalente a la falla de motor en vuelo por lo que la adopción de la decisión de retornar al Aeródromo de salida resultaba, a todas luces, impracticable y técnicamente errada. Esa impracticabilidad de la maniobra de retorno, sólo hacía aplicable a la situación una maniobra de planeo y en caso alguno un viraje que -como ocurrió- aceleraría el desplome de la aeronave como resultado de la mayor pérdida de sustentación. Consecuente con lo anterior, la decisión del piloto de efectuar un viraje a su izquierda, sin sopesar la condición de vuelo que experimentaba la aeronave, supone vulneración y desapego manifiestos de la instrucción contenida en los “Procedimientos Ampliados de Emergencia” del Manual de Vuelo de la aeronave, aplicable a esa coyuntura, que instruía: *“La pronta bajada de la nariz para mantener la velocidad y establecer una actitud de planeo es la primera respuesta a una falla de motor después del despegue. En la mayoría de los casos, el aterrizaje debería ser planificado en la recta con cambios pequeños de dirección para salvar o evitar obstáculos. La altitud y la velocidad son raramente suficientes para ejecutar virajes de 180° necesarios para regresar a la pista en planeo”*.

Expone que la responsabilidad del Fisco de Chile viene dada por los Arts. 6 inciso 3° y 7 inciso 3°, que recepcionan el principio de la responsabilidad de los órganos del Estado, y por el Art. 38 inciso 2° de la Constitución Política de la República. En concordancia con tales disposiciones, el artículo 4° de la Ley N° 18.575, señala: “El Estado será responsable por los daños que causen los órganos de la Administración en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de las responsabilidades que pudieren afectar al funcionario que los hubiere ocasionado”. El daño puede provenir de la actividad material o jurídica de la Administración. En subsidio de la responsabilidad directa de los órganos de la Administración del Estado que refiere, a estos hechos son aplicables las reglas generales de responsabilidad extracontractual, conforme a la cual toda persona debe indemnizar los perjuicios que sufran terceros, cuando tales perjuicios han sido causados como consecuencia de la violación de normas a que debía sujetarse y de la infracción de deberes de cuidado.

El día 27 de febrero de 2008, Mariana Victoria Fierro Valderas, de 38 años, fue víctima de un accidente aéreo, al encontrarse en tierra y caer sobre ella la aeronave siniestrada, provocando su muerte luego de 11 días de agonía, todo lo cual ha

provocado un sufrimiento y dolor que acompañará a la familia por el resto de la vida. El daño moral causado, sufrido por el actuar del demandado, se traduce en el dolor y sufrimiento provocados por la pérdida de la hermana de su representada y por la actual condición de salud de Beatriz Del Carmen Fierro Valderas. La pérdida de un ser querido ha afectado gravemente las posibilidades de desarrollar una vida de la manera más normal posible, lo que evidentemente les produjo un daño psicológico y espiritual, pues han debido sufrir las consecuencias propias de la severa pérdida experimentada, lo que ha producido un evidente detrimento en su espíritu y que han determinado la frustración de sus planes de vida, y que han privado de los agrados normales de los que gozaba: i) Ha dejado de ser una persona autónoma, requiriendo ayuda para moverse, bañarse, realizar actividades básicas, lo que la hace sentir una persona inútil y que no es tomada en consideración para las decisiones de su propia vida; ii) ha visto afectada la relación con sus hijos a quienes ya no puede acompañar ni apoyar ni en las más mínimas tareas ni problemas; iii) ha visto afectada la relación con su pareja; iv) jamás podrá volver a hacer ejercicios ni actividad física alguna, relevante en miras de que antes del accidente mantenía una rutina semanal de 12 horas de ejercicios físicos. De esta manera, el daño moral causado por el dolor sufrido, la aflicción, el desconsuelo, la desolación, las expectativas incumplidas, el quiebre del proyecto de familia y, en general, por el detrimento afectivo y emocional experimentado, revelado por la actual condición psicológica que incide en la vida personal y cotidiana de nuestra representada, y su permanente privada de su hermana, de su autonomía, de su salud, de su propio cuerpo; asumir la actual conformación de la familia, luego de esta brutal pérdida y profundo daño, resulta evidentemente incalculable, pero sólo para efectos de la demanda lo avalúan en la suma de \$3.000.000.000 (tres mil millones de pesos), por concepto de daño moral, o la suma que V.S. en definitiva, de justicia estime, haciendo reserva expresa de las acciones que puedan derivar de daños que sobrevengan en el futuro y tengan su origen en el accidente y que, por lo mismo, no pueden ser incluidas en la demanda.

Conforme lo expuesto, solicita se sirva tener por interpuesta demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios, en contra del Fisco de Chile, representado por don Carlos Mackenney Urzúa, abogado, Presidente del Consejo de Defensa del Estado, ambos ya individualizados, acogerla a tramitación y, en definitiva, dar lugar a ella en todas sus partes, condenando a pagar a los demandantes la suma de \$3.000.000.000 (tres mil millones de pesos), por concepto de daño extrapatrimonial; o, en subsidio, la suma que S.S. estime de justicia, de acuerdo al mérito de autos, debidamente reajustadas y con intereses desde que la sentencia quede ejecutoriada, con costas.

QUINGUAGESIMO CUARTO: Que, a fojas 2035 de los autos Rol C-7427-2010 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Sexto Juzgado Civil de Santiago, se presenta doña María Teresa Muñoz Ortúzar, Abogado Procurador Fiscal de Santiago del Consejo de Defensa del Estado, por el Fisco de Chile, quien en la

representación que inviste, procede a **contestar la demanda** en base a los fundamentos de hecho y de derecho que expone.

Señala que los abogados Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, en representación convencional de doña Beatriz Fierro Valderas, interponen demanda de indemnización de perjuicios en contra del Fisco de Chile reclamando el pago de \$3.000.000.000.- (tres mil millones de pesos) como resarcimiento por el daño moral sufrido a raíz de las lesiones sufridas por ella y por el fallecimiento de su hermana –doña Mariana Fierro Valderas- producidos con motivo del accidente aéreo acaecido el día 27 de febrero de 2008, en circunstancias en que un avión Cessna 210 M matrícula CC-KKU, conducido por funcionarios de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros, se precipitó a tierra en la comuna de Peñalolén, Santiago, fundamentando su demanda en los artículos 6º, 7º y 38 inciso 2º de la Constitución Política de la República, los artículos 1º y 4º de la Ley de Bases Generales de la Administración del Estado (LBGAE), el artículo 1 de la Ley N°18.961, Orgánica Constitucional de Carabineros de Chile, y, en subsidio, las reglas generales de la responsabilidad extracontractual del artículo 2314 de Código Civil.

La parte demandada controvierte que los hechos descritos hayan ocurrido del modo que se presentan en la demanda. Respecto de las excepciones y defensas, expresa que en cuanto al régimen aplicable a la controversia, y teniendo presente el principio de especialidad del artículo 4º del Código Civil, ésta debe ser resuelta con arreglo al estatuto específico que regula pormenorizadamente la aeronavegación, esto es el contemplado en el Código Aeronáutico en su título IX. Agrega que la aeronavegación tiene un estatuto especial, entre los cuales se encuentra el artículo 175 del Código Aeronáutico, que dispone: *“Las acciones establecidas en este título prescribirán en el plazo de un año contado desde el día de los hechos, desde el día en que la aeronave llegó a su destino o desde que el transporte fue interrumpido, según el caso”*, por consiguiente, siendo un hecho pacífico entre las partes que el accidente tuvo lugar el día 27 de febrero de 2008, sólo cabe concluir que la acción indemnizatoria intentada por los actores se extinguió por prescripción el día 27 de febrero de 2009, en circunstancias que la demanda de autos fue notificada recién el día 22 de junio de 2010, oponiendo, por tanto la excepción de prescripción del artículo 175 del Código referido. En subsidio de la prescripción, señala, existe un límite legal para el monto de la indemnización, contemplado en los Capítulos II y V del Título IX del Código Aeronáutico, normas legales que prevén un sistema indemnizatorio exclusivo, sobre la base de un baremo reparatorio progresivo, en relación al PMD (Peso Máximo de Despegue) de la aeronave causante de los perjuicios, agregando que el avión Cessna CC-KKU siniestrado tenía un peso máximo de despegue de 3.800 libras, que equivalen a 1.721,4 kilogramos, de modo que, por mandato legal, el monto total de la indemnización a distribuir entre todas aquellas personas que hubieren resultado dañadas no podría superar las 8.607 unidades

de fomento, excediendo con creces al máximo legal el pago que se reclama por los demandantes.

En subsidio de lo anterior, opone las siguientes alegaciones y defensas de conformidad al régimen general.

Señala que la “teoría del caso” sobre la cual la demandante intenta construir su acción indemnizatoria está dada por: a) Problemas de mantenimiento (cuestiona condición de aeronavegabilidad), y b) Actuación culpable del piloto.

Expone que existe ausencia de culpa en el estado de mantención de la aeronave, y que la conducta de los pilotos fue ajustada al respectivo manual de operación, y que el desperfecto de magneto constituye un caso fortuito. Agrega que incorrectamente se sostiene en la demanda que el piloto don Sebastián Rodríguez Torres (QEPD) era un *“alumno en práctica en curso de instrucción básica para habilitación de pilotos privados”*, por el contrario, se trataba de un piloto acreditado con licencia totalmente vigente, quien además contaba con la habilitación necesaria para llevar a cabo el vuelo en cuestión. Destaca que el “Entrenamiento Complementario Interno”, ECI, no es parte del proceso de formación básica para la obtención de la licencia de piloto, lo que ocurre es que Carabineros de Chile contempla, como norma interna, un adiestramiento ADICIONAL y complementario destinado a MEJORAR la seguridad operacional de los pilotos a cargo de las aeronaves, exponiendo, asimismo, la información curricular de los mismos.

Para analizar la decisión de los pilotos, sostiene, es preciso situarla en el contexto de las condiciones de vuelo, esto es, se presentó una pérdida súbita de velocidad y potencia del motor, falta de claridad del origen de esa anomalía, condición del entorno, tiempo disponible para la toma de decisión y cercanía del aeródromo, habiendo transcurrido 1,36 minutos desde el despegue y una distancia de 1.287 metros. A su vez, en el informe de la DGAC se concluyó, respecto del “factor humano”, que a diferencia de lo expuesto por los actores, el viraje no sólo era la mejor alternativa frente al escenario que enfrentaron, sino además esa maniobra se puede explicar *“si se considera lo recomendado en el manual de vuelo para este tipo de falla”* y que *“En el contexto del accidente investigado; el análisis fotográfico del entorno (Anexo W) y de acuerdo con lo señalado en el párrafo 2.3.2.3, es posible determinar que la tripulación, habiendo percibido una situación anormal posterior al despegue, efectuó un viraje a la izquierda, aparentemente con el propósito de regresar a la pista, tal como lo señala el procedimiento para una eventual falla de magneto (1.15.5.2) al considerar que ésta era la mejor alternativa frente a la situación presentada”*. No existe, por tanto, evidencia que la causa del accidente haya sido por una actuación negligente de los pilotos del avión siniestrado.

Respecto al supuesto incumplimiento de los requisitos de mantenimiento y falta de vigencia del certificado de aeronavegabilidad, agrega que el certificado de aeronavegabilidad estaba plenamente vigente y así se constató en la investigación de la DGAC, que el fabricante del avión no considera ningún boletín en especial para la toma de compresiones de cilindros, más aún, el manual del fabricante del motor todavía recomienda la aplicación del boletín calificado por los actores como “antiguo”, y que no es efectivo que el mantenimiento se haya hecho conforme al Service Bulletin de 1973, agregado que el motor había sorteado con éxito la inspección de las 200 horas el día 24 de enero de 2008, apenas un mes antes del accidente.

Relata que el día 27 de febrero de 2008 y pasadas las 09,46 hrs., los pilotos señores Sebastián Rodríguez y Luciano Castro iniciaban un vuelo junto a 4 pasajeros en la aeronave marca Cessna Modelo 210-M, matrícula CC-KKU. El propósito del vuelo era despegar desde el aeródromo Eulogio Sánchez, para dirigirse a la zona denominada “Delta-11” con el fin de concluir un “*Entrenamiento Complementario Interno*” (ECI) para traslado de pasajeros. Sin embargo, luego de 1.36 minutos de inicio del despegue el avión se precipitó a tierra, falleciendo sus ocupantes, siendo importante precisar que el avión siniestrado no se encontraba realizando maniobras al momento del accidente, y que el vuelo abruptamente interrumpido era el CUARTO y último del denominado *entrenamiento complementario interno* que, hasta ese momento, se había desarrollado sin incidente alguno.

Con motivo del accidente, y de conformidad con el mandato legal del artículo 181 del Código Aeronáutico, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) llevó a cabo una exhaustiva investigación, la que concluyó con la emisión del Informe Final N°1479ES, de 27 de septiembre de 2008, el que concluyó que la aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente, no presentando observaciones de aeronavegabilidad ni de mantenimiento y estableciendo como causa más probable del accidente la falla imprevista de uno de sus magnetos durante la fase inicial de ascenso. Los magnetos (2) cumplen una importante función en la operatividad de toda aeronave y consisten en generar corriente eléctrica para el encendido de las bujías con el fin de que éstas produzcan las chispas necesarias para la combustión de la mezcla (combustible y aire), comprimidos al interior de los cilindros y generar con ello el movimiento de los pistones del motor, por lo que su falla causaría una repentina pérdida de potencia, tal como da cuenta el informe de la DGAC.

Expone que en el Informe Final N°1479ES, de 27 de septiembre de 2008, el perito investigador descartó como causa probable del accidente una actuación dolosa o culpable por parte de los miembros de la tripulación y, en lugar de ello, analizando la maniobra de viraje, concluyó que puede explicarse teniendo en

consideración lo recomendado por quien mejor conocía la aeronave y su funcionamiento, es decir, el propio fabricante del avión.

Opone, además, la concurrencia de caso fortuito o fuerza mayor como eximente de responsabilidad que impide el nacimiento de la obligación de resarcir el daño sufrido por las víctimas, y cuyos elementos de imprevisibilidad e irresistibilidad o inevitabilidad se configuran de la siguiente forma: respecto del primero, toda vez que el mantenimiento de la aeronave se encontraba en regla y es por ello que el propio informe final de la investigación expresa en sus conclusiones que “(...) *lo más probable es que se produjo una falla IMPREVISTA de uno de los magnetos durante la fase inicial de ascenso*”, desperfecto que no fue ni podía ser detectado en las revisiones regulares de la máquina; respecto del segundo, quedó demostrado a la luz de la investigación de la DGAC que el viraje que precedió a la caída del Cessna, no constituyó una contravención a los procedimientos de emergencia del manual de vuelo de la aeronave, sino que fue una maniobra que la tripulación se vio obligada a efectuar, con el objeto de retornar a la pista de aterrizaje, tal como lo recomienda en manual del fabricante, y que fue la única alternativa que les quedaba frente a la repentina pérdida de potencia ocasionada por la falla del magneto

Alega, subsidiariamente, que existen pólizas de seguros comprometidas que se hicieron o harán efectivas, lo que se deberá tomar en cuenta al fijar el quantum indemnizatorio, y, asimismo, alega la improcedencia de reajustes e intereses, en la forma solicitada por la demandante, al constituir una ganancia adicional carente de causa o motivo.

QUINGUAGESIMO QUINTO: Que, la parte demandante a fojas 2061, Tomo VI, evacúa el trámite de **réplica**, en los términos ya descritos en el considerando sexto de este fallo, los que se tienen por reproducidos para todos los efectos legales.

QUINGUAGESIMO SEXTO: Que, asimismo la parte demandada al evacuar el correspondiente trámite de **dúplica**, a fojas 2080, Tomo VI, lo hace en los mismos términos descritos en el basamento séptimo, los que se tienen por reproducidos en esta etapa de la sentencia.

QUINGUAGESIMO SEPTIMO: Que, recibida que fuera la causa a prueba, don Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, ambos en representación convencional de doña **Beatriz Del Carmen Fierro Valderas**, acompañaron los siguientes **documentos**:

1.- Certificado de nacimiento de Mariana Victoria Fierro Valderas, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 17 de mayo de 2010, rolante a fojas 2003, Tomo VI;

2.- Certificado de nacimiento de Beatriz del Carmen Fierro Valderas, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 23 de abril de 2010, rolante a fojas 2004, Tomo VI;

3.- Certificado de defunción de Mariana Victoria Fierro Valderas emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 12 de mayo de 2010, rolante a fojas 2005, Tomo VI;

4.- Informe psicológico de Beatriz Del Carmen Fierro Valderas, que va de fojas 3825 a fojas 3827, Tomo XI; emitido por el Dr. Giorgio Agostini Visentini, Psicólogo Presidente Peritos Criminalistas de Chile, que concluyó que la peritada se aprecia una persona con buen nivel intelectual, profundamente afectada por el accidente que le provocó un estrés agudo con un efecto de estrés post traumático, acompañado de daños físicos que limitan su desempeño. Diagnostico Descriptivo asimilable al DSM IV de uso internacional y también en Chile. Eje I, ausencia de psicosis, psicopatía o daño orgánico cerebral. Presencia de depresión ansiosa severa; Eje II, personalidad con sentimiento de desesperanzas, ideas suicidas fuente de inestabilidad emocional; Eje III, antecedentes quirúrgicos importantes y Eje IV, evaluación global (escala Gaf) puntaje 35 deterioro agudo. Señala que de alta relevancia es la situación dramática de Beatriz, quemaduras grado 3 principalmente localizada en su genitales totalmente quemados desde labios exteriores, interiores y parte vulva, provocando una vulvodinea crónica severa lo que significa que nunca más podrá tener vida sexual ni auto erotismo. Presenta una amputación de una pierna con fuertes dolores fantasmales que requiere permanentemente uso de morfina y para completar esta trágica situación su pareja, al constatar el daño físico y emocional de ella, optó por abandonarla. Esta lesión física permanente e insuperable hace que su futuro quede absolutamente truncado con pérdida total de los planes de vida y expectativa que ahora debe renunciar. El acontecimiento vivido por la Sra. Beatriz Fierro, da muestra de signos y síntomas propios de estrés post traumático, sueños y recuerdos desagradables recurrentes e invasivo en su mente del trágico acontecimiento flash backs de imágenes estresantes con sensación de revivir la experiencia. Tiende a realizar esfuerzos para contrarrestar los pensamientos y sensaciones asociados a estrés agudo vivido. Presenta adormas disomnia y amnesia psicógena y demostración de afecto restringido. Aumento de arousal con dificultad de concentración hipervigilancia y reactiva fisiológica frente a los flash backs. Todo lo anterior coincide con el daño psicológico grave derivado del estrés agudo inicial y los efectos del estrés post traumático ya citados en el autor Echburria E. y Col de 1993. , considerado desde el punto de vista jurídico como daño psicológico equivalente a daño moral.

Que, mediante presentación de fojas 4091, Tomo XII, la parte demandante **reitera** dentro del probatorio, los documentos que en su oportunidad fueron acompañados en la causa Rol C-7248-2010, llevada ante el Noveno Juzgado Civil de Santiago, y la cual se encuentra acumulada a estos autos:

5.- Documento acompañado mediante escrito que rola a fojas 1099 a 1102, Tomo IV, con fecha 19 de agosto de 2011, los cuales constan de fojas 921 a 1098, Tomo IV, consisten en piezas autorizadas de los autos seguidos antes la Sexta Fiscalía Militar de Santiago, Rol 1571-2011, caratulado “Accidente de Aeronave Matricula CC-KKU”.

6.- Informe Operativo del accidente de fecha 27 de febrero de 2008 de la aeronave marca Cessna, modelo 210 Centurión, matrícula CC-KKU, acompañado mediante escrito de fecha 08 de agosto de 2011, que rola de fojas 885 del Tomo IV, realizado por el piloto don Jaime Gastón Parra Santos, en calidad de piloto e ingeniero aeronáutica, a través del cual manifiesta u opinión experta sobre las causas del accidente materia de autos, el cual fue ratificado mediante declaración testimonial que consta a fojas 912 y siguientes, Tomo IV de autos, realizado con fecha 17 de agosto de 2011 ante el Noveno Juzgado Civil de Santiago.

7.- Informe pericial del análisis del accidente de aviación a través del cual los pilotos señores Patricio Herrera Díaz y don Arturo Miquel Bañados entregan su opinión experta respecto a las causas del accidente de autos, el cual fue acompañado en el primer otrosí de escrito de fecha 10 de agosto de 2011 que rola a fojas 887, Tomo III, el cual fue ratificado por ambos mediante prueba testimonial de fecha 16 de agosto de 2011, que rolan a fojas 892 y 895, Tomo III.

8.- Copia autorizada de l sentencia dictada por el Cuarto Juzgado Civil de Santiago, con fecha 12 de junio de 2014, en la C-39.999-2014, caratulada “Isapre Cruz Blanca con Carabineros de Chile”.

QUINCUAGESIMO OCTAVO: Que, a fojas 3642, Tomo XI, la parte demandante presentó al siguiente **testigo**, don **Jorge Andrés Ronda Cárdenas**, cédula de identidad N°8.816.829-1, quien manifestó que un 27 de febrero de 2008, en la mañana Beatriz Fierro se encontraba en clases de gimnasia en Peñalolén, al momento que cayó un avión en la cancha donde estaba haciendo los ejercicios; producto del impactó la hélice le corto una pierna y la otra la dejó en un hilito, también producto de la explosión quedo aproximadamente con un 70 % del cuerpo quemado, eso con referencia al accidente sufrido por Beatriz. A raíz de lo anterior, Beatriz estuvo internada en el Hospital del Trabajador en la sección quemados, ahí se le puso un tubo para poder derivar las deposiciones, porque obviamente su parte inferior estaba inutilizable y el tratamiento de injerto para la piel quemada, él personalmente contó 150 operaciones. Precisa que estuvo cerca de un año internada en el Hospital, volvió a su casa con las dificultades propias de una invalida que no tiene una casa apropiada para ello, llámese baño, rampla, ascensor al segundo piso, por lo que tuvo que cambiarse a la casa de un piso. Luego en el período post- hospital, Beatriz tuvo que seguir haciéndose operaciones de injertos de piel, y su vida cambió totalmente, perdió toda privacidad y la vida de pareja se termina, sexualmente hablando, ya que cuando ocurrió el accidente

ella tenía 42 años, si mal no recuerda, esto lo dice por el entorno que ella tenía, ya que siempre tenía que estar asistida. Agrega que también en el último tiempo que estuvo con ella, empezó a manifestar un desgano por continuar adelante con las operaciones, de hecho hasta el día de hoy esta con el tubo digestivo, y con muy pocas ganas de forzar un cambio, producto de una depresión que ha venido en aumento, a pesar que está tratada, y dice que como dato al margen, en los últimos tres años ella no se ha sometido a ninguna operación, él cree que producto de lo anteriormente expuesto, cree que ese es el daño moral fuerte que ella ha tenido, aparte del cambio profundo que ha habido en su familia, al día de hoy ella vive sola con sus hijos y con la ayuda de una hermana. Se le pide que aclare a que se refiere con los cambios que esto provocó en la familia de Beatriz, respondiendo que en lo que a él respecta, el cambio más importante es el término de la relación de pareja, con todo lo que ella implica, con respecto a los niños ellos tuvieron que absorber el cambio de una mamá activa y presente, a una mamá pasiva y no tan presente, ya que no puede ir a reuniones de colegio, no puede estar con sus hijos plenamente. Por otra parte, la llegada de una hermana de Beatriz al entorno familiar provoca cambios y situaciones propias de la llegada de una persona ajena a la familia, ya que ella llega con su marido y con sus hijos a compartir la misma casa. Se le pregunta que consecuencias en la vida cotidiana de Beatriz, tuvo la implementación del tubo digestivo, indicando que primero un costo altísimo, ya que las bolsitas se cambian dos veces al día y son muy caras, y cree que no tienen reembolso, por parte de la Isapre, ella al menos alegaba mucho por ello, por otro lado en su cuerpo cada día que está puesto este tubo ahí implica atrofia de las partes sistema digestivo, como por ejemplo el esfínter anal, además la necesidad de contratar a una persona para cambiar esta bolsa dos veces al día o más según la cantidad de comida, también es importante mencionar que este proceso lleva un riesgo permanente de infección. Se le consulta que consecuencias tuvo para la vida cotidiana de Beatriz los injertos que ha señalado, indicando primero que se ve afectada profundamente su condición de mujer, por el hecho de estar quemada, no es agradable para ella estar quemada y que la vean así, no puede estar expuesta al sol ningún segundo, por lo que tiene que salir tapada, además las operaciones de injertos no son definitivas porque los injertos se van achicando, lo que implica varias operaciones en la misma zona antes de quedar con una piel definitiva, por ejemplo la han operado de la boca cinco veces, ya que los injertos se empiezan a achicar y dificulta su hablar. A la pregunta de cómo ha afectado a la vida social y de amistades de Beatriz los distintos cambios físicos sufridos con ocasión del accidente, responde que por su condición de invalida, la vida social de Beatriz se fue a cero, ella no tiene animo de salir de la casa, ni le gusta que la vean en público en la condición que quedó. Se le pregunta cómo afectó la vida familiar de Beatriz, la llegada a su hogar de su hermana y sobrinos, y dice que él no le echaría la culpa a la hermana, sin embargo, lo que sí cambió fue la vida en pareja de Beatriz, producto del cambio del entorno familiar, ya que nunca fue lo mismo, ella quedó muy afectada después del término de su

relación. Se pregunta si conoce la existencia de algún seguro a favor de la Sra. Beatriz y que cubrieron los daños que relato, respondiendo que salvo la Isapre, no conoce ningún seguro, tampoco sabe el porcentaje del costo total que cubrió la Isapre.

A fojas 4210, Tomo XII, comparece el testigo don **Juan Manuel Urrutia Báez**, quien señala que viene a declarar por Beatriz Fierro Valderas, y en cuanto a la existencia de daños son afectivos, los vivió personalmente, porque las niñas eran amigas del colegio, cuando ocurrió el hecho se juntaron varios papás del colegio, estaban al tanto de lo que pasaba con ella, ocasionalmente hasta el día de hoy acude a verla. Señala que ella tiene secuelas como una bolsa para sus deposiciones, no puede estar mucho rato sentada, debe estar en cama, el último día que la vio se puso a llorar, porque ya no es la misma persona que era, físicamente le falta una extremidad de su pierna, lo que le imposibilita moverse, su cara desfigurada por las quemaduras, lo ha visto él mismo y con respecto a los niños, ellos están en un tratamiento psicológico, lo sabe porque su hija se lo cuenta y también por conversaciones que tiene con la hija de Beatriz Fierro, cuando la niña va a su casa, se ha puesto a llorar varias veces. Precisa que los daños que ella sufrió son afectivos, obviamente con los daños que sufrió ella no se puede movilizar, debe estar en una pieza, tiene a su hermana que la cuida debido a que no puede estar sola, no puede hacer una vida normal, desde el momento que tuvo el accidente. Los daños son invaluable, pues ya no es la misma persona, ya no puede caminar y no puede hacer nada por sí sola, no puede poner una cifra para ello. Se le pregunta cómo ha cambiado la vida social y familiar de Beatriz y responde que él la ve ocasionalmente y ha tenido la oportunidad de verla en su casa, ella ya no sale, no puede hacerlo, esta postrada en su cama, no comparte mucho, está casi siempre en su dormitorio, psicológicamente se siente sola, lo que sabe por lo que ha visto y por lo que ha podido conversar con ella, obviamente el accidente le cambio totalmente la vida.

Seguidamente depone como testigo doña **Carmen María Pasten Rivera**, quien a fojas 4212, Tomo XII, manifestó que ella conoce a Beatriz Fierro, a su hija Camila y a su hijo Lucas, los tres sufrieron daños espantosos debido a este accidente, estuvieron en tratamiento con psicólogos, con psiquiatra, no se conforman con lo sucedido. Señala que Beatriz estuvo mucho tiempo en Hospital, eso fue espantoso y los niños tenían que estar solos, con familiares. Precisa que ella fue personalmente a visitarla una vez, y menos mal pudo controlarse, nunca se imaginó la situación en que estaba, eran tantas sus ganas de vivir por sus hijos, que ella prefirió estar así y luchar por la vida, ella lo que

quería era vivir, porque sus probabilidades de muerte eran del 95% y ella igual luchaba, porque quería estar con sus hijos, no los quería dejar solos. Añade que la niña que era tan comunicativa se tornó para adentro, el chico lloraba, pero también para adentro, como que no querían expresarlo para que el resto de la gente los viera, y además como murió en el mismo accidente la hermana, era un accidente sin precedente. Dice Beatriz era una persona tan buena para hacer cosas con los niños, ella se caracterizaba por ser muy llena de vida, como que ahora este postrada en esa silla, no pueda participar, ni hacer cosas, es una situación muy penosa, yo creo que en el caso de ella hubiera preferido irme, pero ella sigue dando la pelea por sus hijos. Ella ha tenido daños psicológicos, físicos muchos, también era profesora diferencial porque hizo los cursos, y trataba de ayudar a sus sobrinos que quedaron huérfanos. Precisa que una vez la vio en la iglesia, no obstante, el morbo de la gente que la mira por sus daños físicos, cicatrices en la cara, en los brazos, de los trasplantes, tiene una sola pierna porque la otra se le corto en el accidente bien arriba, como en la cadera y la otra no le sirve mucho, fue implantada y no tiene mucha fuerza y se le hinchan mucho, es terrible. Tampoco puede estar mucho rato sentada, más de una hora, hora y media, algo tiene que no funciona bien, también tiene una bolsita para sus necesidades, lo que es realmente incomodo, porque a veces se le ha salido eso. Precisa que los hijos como que todavía no saben las consecuencias de la vida, están como desorientados, se preguntan porque a ellos, no saben lo que va a pasar. Indica que no podría evaluar los daños, no hay un precio para esto, aunque le dieran toda la plata del mundo, no lo cambiaria, no hay dinero que pueda ayudar en estas circunstancias de la vida.

A fojas 4215, Tomo XII, comparece la testigo doña **Norma Elena Jerez Muñoz**, quien expuso que viene a declarar por Beatriz Fierro y sus hijos Lucas del Real y Camila del Real, dice que por un lado Lucas le comenzó a ir muy mal en el colegio, empezó con estados depresivos, fue al psicólogo y últimamente va al psiquiatra, desde octubre del año pasado a la fecha. Con respecto a Camila, es exactamente lo mismo, ambos estuvieron con el psicólogo y ahora ambos con el psiquiatra, la ha afectado en sus cambios de ánimo y estabilidad emocional. En cuanto a Beatriz Fierro, ella quedó con una pierna menos, amputada, la otra no tiene movimiento, está en silla de ruedas y no puede estar más de una hora u hora y media en la silla por los dolores constantes, así que debe estar en cama. Señala que no ha podido hacer una función de madre como lo hace la mayoría de la gente, no puede llevar a los niños al colegio, no

pudo seguir haciendo vida su normal, también estaba con psicólogo, además su hermana murió a los 10 días de haber sufrido el accidente y eso ha llevado a todos los problemas que circunda a la familia. Todo lo anterior le consta porque ella trabajó con el esposo de ella, justo en el período del accidente y la visitaron en el Hospital, ocasionalmente la ha visto por eso conoce de su condición. Precisa que no podría dar un monto de evaluación de los daños. Se le pregunta a la testigo como ha afectado la vida familiar y social de Beatriz este accidente y responde que cree que ha sido muy fuerte, porque nada ha sido como antes, ya no tiene vida social, no se relaciona con la gente como lo hacía antes del accidente, ya no puede salir, ni corre, ni trota, ni puede ir a pagar sus cuentas, ni ir al colegio, no puede ir a las reuniones de apoderado, todo eso afecta a dos personas. Además ya no hay una vida familiar, se le murió también una hermana y todo eso quiebra una familia.

A fojas 4217, Tomo XII, se presenta la testigo **doña Ingrid Bárbara Acín Araya**, cédula de identidad N°10.400.934-4, quien señaló que viene a declarar por doña Beatriz Fierro Valderas, a quien conoce hace diez años, son apoderadas del mismo curso, por eso se conocen y agrega que son efectivos los daños reclamados por ella y su familia, hay daño psicológico. Dice que Beatriz antes del accidente era una persona muy activa, muy preocupada de ella físicamente, una persona muy segura y participativa en las actividades de sus hijos, sobre todo en el colegio, una mamá muy presente. Consigna que cuando sucedió lo del accidente, después de estar tanto tiempo en el tribunal, al momento de llegar a su casa, sufrió un gran cambio en su vida, sobre todo en la parte emocional de ella y sus hijos, éstos de ver una mamá que era tan activa, se encontraron con una situación totalmente distinta, una mamá postrada que no podía realizar las labores típicas de mamá que ellos necesitaban. Indica que ahora la vida de Beatriz es ahora totalmente dependiente de otros, si bien es cierto que se cambió a una casa más funcional para ella, no puede ya realizar sus labores, la silla de ruedas no le permite llegar a los muebles, no puede hacer sus labores de casa en la cocina, ni normales, ella sabe a Beatriz eso le afecta mucho, se recuerda una vez que los niños le pidieron a ella les hiciera un café helado, una cosa tan sencilla y ella no pudo. Precisa que los niños están en tratamiento psicológico desde el accidente hasta ahora, hasta el año pasado, permanente y ahora iniciaron uno con psiquiatra por depresión. Añade que Beatriz no puede estar más de una hora u hora y media sentada, porque sufre de dolores en sus caderas, por lo tanto tampoco puede salir con sus hijos al cine, incluso para ella

pueda salir depende de que alguien la lleve y ahí comienzan los problemas, porque para subir al auto debe usar una madera que la usa como resbalin y generalmente sólo sale cuando va al médico, también es un problema cuando no hay acceso para sillas de ruedas y se han enfrentado a ello, donde vaya sufre, además las miradas curiosas de las personas en general, ya que ella tiene su rostro quemado y le falta una pierna y eso a ella le afecta mucho. El otro problema es que ella le hicieron una colostomía para evitar riesgos de infecciones y según lo que ella ve, una de las cosas que más le afectan en su vida diaria es tener que andar con una bolsa para ostomizados, ella sólo puede controlar su esfínter de orina, por lo tanto no controla cuando quiere defecar y eso le ha traído problemas, porque en algunas ocasiones esa bolsa se ha abierto y ella se ha sentido muy mal porque es una situación incómoda. Precisa que a raíz de uso de esta bolsa, ella tiene que tomar una cápsula que son de clorofila para evitar el olor permanente que tiene esa bolsa y realmente eso también le afecta mucho emocionalmente, en su dormitorio siempre hay un incienso o aromatizante para disimular un poco el olor. Agrega que Beatriz nunca más se ha mirado a un espejo, ver su rostro desfigurado, no es algo que ella quiera apreciar, y a raíz de su discapacidad, ella tiene que vivir con su hermana y eso genera conflictos en su casa, porque son dos familias, distintos hábitos, donde hay cuatro adolescentes y mucha veces tiene problemas, desde su perspectiva no puede hacer mucho para solucionarlo y eso la frustra. Precisa que los hijos de Beatriz antes del accidente eran niños sociables y alegres, y a raíz de esto pasaron a ser unos niños difícil de abordar, cerrados, su comportamiento cambio mucho, Lucas, que el hijo menor de 7 años, al momento del accidente, por lo que le costó más entender porque su mamá ya no era la antes y en muchas ocasiones él le pidió que la quería volver a ver de pie y a Camila, quizás a ella le afectó de distintas forma, pero el hecho de tener a una mamá más ausente que antes, ella se embarazó muy joven y hasta el día de hoy no tiene la claridad de lo que va a ser de su vida, ha desertado de dos carreras y no tiene estabilidad como pareja. Indica que todo lo anterior le consta porque lo ha visto y ha sufrido con ello y dice que no podría evaluar económicamente estos daños, son invaluable. Por último manifiesta que Beatriz toma una tremenda cantidad de remedios para distintas cosas, entre otras principalmente para el dolor físico, que la hacen tomar pastillas y ponerse parches de morfina, la expresión de su cara cuando tiene dolores es tremenda, solamente al mirarla uno no puede estar indiferente.

A fojas 4249, Tomo XII, se presenta como testigo a doña **Rosa Cecilia Marincovich Romero**, cédula de identidad N°8.531.124-7, quien señaló que conoce a la Sra. Fierro hace 14 años, eran apoderadas en el colegio y agrega que ella vivía cerca del estadio de la Municipalidad de Peñalolén, y sintió la explosión de cuando se estrelló el avión, posteriormente vio las noticias el nombre de las víctimas y ahí se enteró de que Beatriz Fierro había resultado herida. Indica que se enteró que estaba gravemente herida por el accidente y fue a visitarla, ella estaba hospitalizada, ahí constato que estaba quemada y había perdido una extremidad. Posteriormente Beatriz volvió a su casa y sus dos hijos eran compañeros de curso de sus hijos, por eso apreció que la vida había cambiado radicalmente para ella, su hermana debió trasladarse con su familia a vivir a su casa para poder ayudarlo en las cosas donde ella no era autónoma, los niños empezaron a depender de otros adultos. Emocionalmente Beatriz estaba muy dañada, en un principio ella usaba una máscara con dificultad de asumir lo que le había pasado y estaba prácticamente postrada con fuertes dolores y el rendimiento de sus hijos en el colegio se vio afectado por la situación y su estado anímico. Indica que de todo lo relatado se enteraba por comentarios de sus hijos. Se le pregunta cómo afectó el accidente a la vida social y familiar y manifestó que fue cambio radical en su vida, está afectada emocionalmente y en su capacidad física, ve a sus hijos sufrir por lo que le ocurrió y ella también sufre en su individualidad. Se le pregunta si producto de estos hechos tanto Beatriz y sus hijos han recibido tratamiento psicológica y responde que sí, desde el comienzo, esto lo sabe porque sus hijos se lo han comentado.

Comparece a fojas 4250, Tomo XII, la testigo doña **Yolanda Ximena del Carmen Veliz González**, cédula de identidad N°4.813.266-9, quien expone que existió perjuicio físico y otros más que no puede detallar en la persona de Beatriz Fierro, esto lo dice porque la vio de lejos cuando estuvo en el Hospital, preguntó por su estado y supo que estaba muy dañada físicamente. Se le pregunta si producto del accidente Beatriz tuvo cambios emocionales y dice que por la hija se enteró que la mamá no hablaba, que estaba muy mal.

**DEMANDA FOJAS 2152, TOMO VII, CAUSA C-7168
PRIMITIMANETE SUSTANCIADA ANTE EL VIGESIMO PRIMER
JUZGADO CIVIL DE SANTIAGO:**

QUINCUAGESIMO NOVENO: Que, a fojas 2152, Tomo VII, de los autos Rol C-7168-2011 acumulados, rectificada a fojas 2172, primitivamente sustanciados ante el Vigésimo Primer Juzgado Civil de Santiago, se presentan doña

Florentina del Carmen Saavedra Lagos; don Alejandro Florentino Álvarez Saavedra; don Luis Alejandro Molina Acevedo; y doña Ana María Acevedo Acevedo, quienes deducen demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios, en contra del FISCO DE CHILE, representado para estos efectos por don Sergio Urrejola Monckeberg, abogado, en su calidad de Presidente del Consejo de Defensa del Estado, todos con domicilio en calle Agustinas N°1678 de la comuna de Santiago, con el fin de que se le condene al pago de las indemnizaciones por los perjuicios que se les han causado, como consecuencia del accidente de aviación verificado el día 27 de febrero del año 2008 en la comuna de Peñalolén.

Señalan que el 27 de febrero de 2008, aproximadamente a las 09:46 horas, la aeronave marca Cessna, modelo 210 M Centurión, matrícula CC-KKU, monomotor Serie N°210-62332, con 8.110 horas de vuelo, año de fabricación 1978, -que operaba bajo control de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, que lo explotaba para fines propios; y, de propiedad del Club Aéreo de Carabineros- despegó desde el Aeródromo Eulogio Sánchez, de Tobalaba, con plan de vuelo registrado rumbo a la zona “Delta-11”, hacia el Sur del aeródromo, para efectuar un vuelo de instrucción de personal, con seis personas a bordo, dos en calidad de tripulantes y cuatro como pasajeros. Dirigía este artefacto -dentro de sus labores habituales- como piloto y comandante, don Luciano Albino Castro Adasme, funcionario en servicio activo de Carabineros con el grado de Capitán. Le acompañaba don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres, Teniente de Carabineros, alumno en práctica del curso de instrucción básica para habilitación de pilotos privados, que realizaba un vuelo de instrucción complementario dispuesto por la Prefectura Aeropolicial de Carabineros, e impartido por el referido Capitán Castro. Ambos oficiales eran -por destinación regular de su mando- integrantes del personal de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, con la misión específica de desempeñarse como pilotos de aeronaves de la institución, pues don Luciano Albino Castro Adasme, contaba con Licencia de Piloto N°10.953 y don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres contaba con la licencia de piloto N°13.075, y quienes se encontraban ejecutando actos propios de sus cargos, pues el accidente reseñado ocurrió cuando desarrollaban funciones dispuestas por la institución, realizando un vuelo de instrucción, en cumplimiento de la Orden de Instrucción N° 16-A, emitida el 18 de febrero de 2008 por la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, para realizar vuelo de habilitación con pasajeros, a cargo del Capitán Castro, capacitación que el Teniente Rodríguez debía aprobar para cumplir con el entrenamiento interno de transporte de pasajeros. Iban de pasajeros en la nave cuatro alumnos en práctica, del Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo de Carabineros, subidos al vuelo para cumplir el requisito de realizarse con pasajeros, exigido dentro del entrenamiento, según consta en la citada Orden de Instrucción N° 16-A.

Exponen que a pesar de haberse producido un despegue normal y, sólo tras 1 minuto y 36 segundos, mientras la nave se empinaba a 90 nudos, la velocidad disminuyó bruscamente lo que puso a la aeronave en un rango de velocidad inferior al mínimo tolerado para darle sustentación, descendiendo el avión a 100 pies, ante lo cual el piloto inició un brusco viraje a la izquierda, que agravó la pérdida de altura y desplomó la nave, la que cayó sobre una multicancha existente en la comuna de Peñalolén, donde una multitud de personas se encontraban realizando actividades de esparcimiento, promovidas por la Ilustre Municipalidad de esa comuna, provocando la muerte a siete personas en tierra y a los seis ocupantes de la aeronave. La multicancha donde se verificó el accidente es parte de un complejo deportivo, ubicado en calle Ricardo Grellet de los Reyes N° 2.152, comuna de Peñalolén. Según consta de los certificados de defunción, fallecieron a consecuencias de dicho accidente doña Ana Elizabeth Álvarez Saavedra, chilena, soltera, domiciliada en Avda. Lo Blanco N° 324, paradero 39, Gran Avenida; a consecuencia de carbonización de partes blandas y la menor Elizabeth Estefanía Anastasia Molina Álvarez, hija de la anterior, chilena, soltera, del mismo domicilio, la que falleció a consecuencia también de la carbonización de sus partes blandas.

Aclaran que estaban relacionados, por vínculos parentales y/o de convivencia con ambas personas fallecidas: así, doña Florentina del Carmen Saavedra Lagos es la abuela de la menor Elizabeth Estefanía Anastasia Molina Álvarez, de 4 años de edad al momento de su deceso y, madre de Ana Elizabeth Álvarez Saavedra, de 26 años de edad al momento de su deceso; don Alejandro Florentino Álvarez Saavedra, es tío de la menor Elizabeth Molina Álvarez y hermano de Ana Álvarez Saavedra; don Luis Alejandro Molina Acevedo era el padre de la menor Elizabeth Molina Álvarez y mantenía una relación estable de convivencia con su madre, la también occisa Ana Elizabeth Álvarez Saavedra. Finalmente, doña Ana María Acevedo Acevedo, era abuela de la menor Elizabeth Estefanía Anastasia Molina Álvarez.

Para establecer las razones del accidente, explican, se debe recordar que los aviones son máquinas sofisticadas, que realizan una actividad altamente riesgosa, tanto para sus ocupantes como para los terceros que puedan tener contacto con ellas, por lo que no están concebidas para fallar, motivo por el que deben ser sometidas –por recomendación obligatoria del fabricante- de manera sistemática a mantenimiento y revisión del estado de operación del conjunto de sus piezas y partes y, a la sustitución oportuna de todas aquellas que por uso hayan cumplido su vida útil, como única forma de prevenir la producción de accidentes, por lo que la pérdida de aceleración, sólo puede explicarse por una falla mecánica no detectada oportunamente, lo que evidenciaría claramente que alguna de sus piezas o partes no tenía la mantención adecuada y que –además- fallaron las revisiones obligatorias, todo lo cual es responsabilidad –según la ley y los reglamentos aplicables- del operador de la nave. Pero, previenen, en la producción

del accidente y generación de los resultados dañosos que se han causado no existe una causa única, pues producida una falla existen manuales para enfrentarla, donde se contienen instrucciones específicas acerca de las operaciones que deben realizar los pilotos para evitar un desastre, instrucciones que tienen el carácter de mandatorias u obligatorias para los pilotos, so pena de liberar al fabricante de responsabilidad respecto de los resultados, por lo que se deben investigar dos circunstancias gravitantes en el desarrollo del accidente: la primera, la pérdida de velocidad y consecuentemente de altura; y, la segunda, la idoneidad de la maniobra del piloto para enfrentar la emergencia. A raíz de estos hechos, se inició una investigación administrativa por la Dirección General de Aeronáutica Civil y, otra por la Fiscalía de Aviación bajo el rol 17-2008, en la que analizándose el “Manual de Operaciones del Piloto”, en relación a situaciones como esta, se constató que dicho manual explica que la pérdida de potencia puede generarse como producto de fallas en la bujías, en la bomba del combustible del motor; una baja presión de aceite, o mal funcionamiento de los magnetos. El Informe de Investigación de Accidente Aéreo N° 1479ES, emitido por el Departamento de Prevención de Accidentes de la DGAC, en el número 2.3.2.2.2., señala: *“De estos factores, es factible descartar los tres primeros en virtud de las inspecciones y peritajes antes mencionados. Respecto al mal funcionamiento de magnetos, no fue posible determinarlo en atención a la destrucción post impacto”*, es decir sostiene como tesis de causa una fundada en el defectuoso funcionamiento de una pieza, que debió ser obligatoriamente sometida a revisión y funcionamiento. El segundo elemento es la maniobra intentada por el piloto para enfrentar la emergencia y, que en el caso presente consistió en un brusco viraje a la izquierda, seguramente para intentar volver al aeródromo de salida. La determinación de realizar esta maniobra fue, desde la perspectiva de los manuales y técnica, errada, al no considerar el inminente efecto que tal maniobra tendría en la sustentación de la aeronave, atendida su falta de velocidad y la baja altura a la que volaba, la que no daba espacio para ninguna maniobra alternativa. Si dichos factores hubieren sido correctamente ponderados, era evidente que el avión se desplomaría, con las consecuencias tristemente conocidas y, por lo tanto, la maniobra era temeraria, peligrosa e inadecuada.

Esta actividad fue dispuesta por la Orden de Instrucción N° 16-A, de 18 de febrero de 2008 por la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, que ordenó efectuar vuelo de habilitación con pasajeros. Los dos Oficiales de Carabineros de Chile tripulantes del vuelo, se encontraban cumpliendo actos propios del servicio, ya que el accidente ocurrió mientras realizaban labores de entrenamiento para servicios propios de la institución. La investigación administrativa evidenció múltiples infracciones de normas relativas a seguridad, tanto por parte de los pilotos, como del explotador a cargo de la mantención de la aeronave y, del Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo de Carabineros. Esta vulneración de las normas

implica incumplimiento de deberes de conducta exigidos para la seguridad del vuelo, destacando la impericia de los pilotos en el manejo de la emergencia, evidenciada en maniobras erradas, atribuibles sólo a falta de la capacidad técnica requerida. El “Informe técnico de accidente”, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en la hoja 36 del informe final establece que el personal de mecánicos del Centro de Mantenimiento Aeronáutico del Club Aéreo del Personal de Carabineros, que realizaron la toma de presión diferencial del motor de la aeronave el día 24 de enero de 2008, aplicaron el procedimiento siguiendo el “Service Bulletin M73-19 de TCM”, de fecha 03 de diciembre de 1973, ya sustituido por el fabricante, el que describe un procedimiento hoy obsoleto, pues con fecha 28 de marzo del 2003 fue reemplazado según instrucción contenida en el “Service Bulletin BS03-3”. De esta forma, el incumplimiento de exigencias que importan deberes de cuidado configuran, por sí solas, la culpa del explotador, al no controlar que los trabajos de mantención de su aeronave fueran ejecutados conforme a los manuales actualizados, los que constituyen documentación técnica de las aeronaves. Este grave descuido hace verosímil que la condición aeronáutica de la aeronave haya sido afectada por el operador, por haberse obviado una revisión adecuada mediante procedimientos vigentes.

La responsabilidad del Fisco de Chile, añaden, viene dada por lo señalado en los artículos 6 inciso 3° y 7 inciso 3°, de la Constitución Política, que recogen el principio de la responsabilidad de los órganos del Estado, y principalmente por el Art. 38 inciso 2° de la misma Constitución Política de la República, que reconoce que: “Cualquier persona que sea lesionada en sus derechos por la Administración del Estado, de sus organismos o de las Municipalidades, podrá reclamar ante los Tribunales que determine la Ley, sin perjuicio de la responsabilidad que pudiere afectar al funcionario que hubiere causado el daño”. En concordancia con tales disposiciones, el artículo 4° de la Ley N° 18.575, señala: “El Estado será responsable por los daños que causen los órganos de la Administración en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de las responsabilidades que pudieren afectar al funcionario que los hubiere ocasionado”. El daño puede provenir de la actividad material o jurídica de la Administración.

En subsidio de la responsabilidad directa de los órganos de la Administración del Estado, explican, son aplicables también las reglas generales de responsabilidad extracontractual de los artículos 2314 y siguientes del Código Civil, y por la cual toda persona debe indemnizar los perjuicios que sufran terceros, cuando tales perjuicios han sido causados como consecuencia de la violación de normas a que debía sujetarse y de la infracción de deberes de cuidado. Es clara y evidente la negligencia e imprudencia en que incurrieron los funcionarios o agentes del Estado en la operación del vuelo, al no realizar la maniobra que correspondía y, en cambio, tomar la decisión de efectuar un pronunciado viraje, sin contar con parámetros de vuelo seguros para tal maniobra, incurriendo en un grave e inexcusable error que se tradujo en la súbita

pérdida de sustentación de la aeronave. También hubo culpa y descuido al haber acreditado la idoneidad de una aeronave cuya mantención se efectuaba mediante procedimientos obsoletos, posibilitando que no se detectaran fallas de piezas y sistemas de la máquina, todo lo cual ha provocado el daño de que han sido víctimas, especialmente en su salud psíquica y espiritual.

Como consecuencia de los hechos narrados, y en especial de la muerte de Elizabeth Estefanía Anastasia Molina Álvarez y su madre de Ana Elizabeth Álvarez Saavedra; quienes eran hijas, nieta, hermana y pareja, respectivamente, cuestión que naturalmente era suficiente para causar severos daños morales, como consecuencia de las alteraciones emocionales que tanto la muerte, inesperada y violenta, ha provocado, como la forma en que ella se ha producido. El daño moral causado, sufrido por el actuar del demandado, se traduce en el dolor y sufrimiento provocados por las pérdidas experimentadas, de hijas, hermana y pareja, respectivamente, es decir, de varias clases de personas de aquellas que son esenciales para la estabilidad y adecuado desarrollo de las personas, por tratarse de las relaciones más duraderas y relevantes que un ser humano puede entablar durante su vida. De esta manera, explican, el daño moral causado por el dolor sufrido, la aflicción, el desconsuelo, la desolación, las expectativas incumplidas, el quiebre del proyecto de familia y, en general, por el detrimento afectivo y emocional experimentado, revelado por la actual condición psicológica que incide en sus vidas personales y cotidianas; el asumir la actual conformación de la familia, luego de esta brutal pérdida y profundo daño, resulta evidentemente incalculable, pero sólo para efectos de esta demanda lo avalúan de la siguiente manera: a) La Suma de \$500.000.000.- para doña Florentina Saavedra Lagos, como consecuencia de los daños morales experimentados tras el deceso de su hija, Ana Elizabeth Álvarez Saavedra; o la cantidad que SS. con un mejor estudio de los antecedentes estime adecuada y justa; b) La suma de \$500.000.000.- para doña Florentina Saavedra Lagos, como consecuencia de los daños morales sufridos tras el deceso de su nieta, doña Elizabeth Estefanía Anastasia Molina Álvarez; o la cantidad que SS. con un mejor estudio de los antecedentes estime adecuada y justa; c) La suma de \$500.000.000.- para don Luis Alejandro Molina Acevedo, como consecuencia del deceso de su pareja y madre de su hija, doña Ana Elizabeth Álvarez Saavedra, o la cantidad que SS. con un mejor estudio de los antecedentes estime adecuada y justa; d) La suma de \$500.000.000.- para don Luis Alejandro Molina Acevedo, como consecuencia de los daños morales experimentados tras el deceso de su hija, doña Elizabeth Estefanía Anastasia Molina Álvarez, o la cantidad que SS. con un mejor estudio de los antecedentes estime adecuada y justa; e) La suma de \$200.000.000.- para don Alejandro Florentino Álvarez Saavedra, como consecuencia del fallecimiento de su hermana, doña Ana Elizabeth Álvarez Saavedra, o la cantidad que SS. con un mejor estudio de los antecedentes estime adecuada y justa; y e) La suma de \$200.000.000.- para don Alejandro Florentino Álvarez

Saavedra, como consecuencia de los daños morales experimentados tras el deceso de su sobrina, doña Elizabeth Estefanía Anastasia Molina Álvarez; o la suma que US. estime ajustada al mérito de los antecedentes. f) La suma de \$250.000.000.- para doña Ana María Acevedo Acevedo, como consecuencia de los daños morales experimentados tras el deceso de su nieta, Elizabeth Estefanía Anastasia Molina Álvarez; o la suma que US. estime ajustada al mérito de los antecedentes, haciendo reserva expresa de las acciones que puedan derivar de daños que sobrevengan en el futuro y tengan su origen en el accidente y que, por lo mismo, no pueden ser incluidas en la demanda.

Finalmente, y conforme lo expuesto, solicitan se sirva tener por interpuesta demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios, en contra del Fisco de Chile, representado por don Carlos Mackenney Urzúa, abogado, Presidente del Consejo de Defensa del Estado, ambos ya individualizados, acogerla a tramitación y, en definitiva, dar lugar a ella en todas sus partes, condenando a pagar a los demandantes las cantidades antes referidas, las que, así determinadas, deberán ser pagadas con más los intereses corrientes entre la fecha de ejecutoria de la sentencia y la de su pago efectivo; y reajustadas entre la fecha de los hechos y su pago efectivo; o entre las fechas que el tribunal determine en definitiva, con costas de la causa.

SEXAGESIMO Que, a fojas 2175, Tomo VII, de los autos Rol C-7168-2011 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Vigésimo Primer Juzgado Civil de Santiago, se presenta doña Irma Soto Rodríguez, Abogado Procurador Fiscal de Santiago, Subrogante, del Consejo de Defensa del Estado, por el Fisco de Chile, quien en la representación que inviste, procede a **contestar la demanda** en base a los fundamentos de hecho y de derecho que expone.

Señala que doña Florentina del Carmen Saavedra Lagos, don Alejandro Florentino Álvarez Saavedra, Luis Alejandro Molina Acevedo y Ana María Acevedo Acevedo interponen demanda de indemnización de perjuicios en contra del Fisco de Chile reclamando el pago de \$2.650.000.000.- (dos mil seiscientos cincuenta millones de pesos) como resarcimiento por el daño moral sufrido a raíz del fallecimiento de doña Ana Elizabeth Alvarez Saavedra y de Elizabeth Estefanía Anastasia Molina Alvarez (madre e hija respectivamente) producidos con motivo del accidente aéreo acaecido el día 27 de febrero de 2008, en circunstancias en que un avión Cessna 210 M matrícula CC-KKU, pilotado por funcionarios de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros, se precipitó a tierra en la comuna de Peñalolén, Santiago, fundamentando su demanda en los artículos 6º, 7º y 38 inciso 2º de la Constitución Política de la República, los artículos 1º y 4º de la Ley de Bases Generales de la Administración del Estado (LBGAE), el artículo 1 de la Ley N°18.961, Orgánica Constitucional de Carabineros de Chile, y, en subsidio, las reglas generales de la responsabilidad extracontractual del artículo 2314 de Código Civil.

La parte demandada controvierte que los hechos descritos hayan ocurrido del modo que se presentan en la demanda. Respecto de las excepciones y defensas, expresa que en cuanto al régimen aplicable a la controversia, y teniendo presente el principio de especialidad del artículo 4° del Código Civil, ésta debe ser resuelta con arreglo al estatuto específico que regula pormenorizadamente la aeronavegación, esto es el contemplado en el Código Aeronáutico en su título IX. Agrega que la aeronavegación tiene un estatuto especial, entre los cuales se encuentra el artículo 175 del Código Aeronáutico, que dispone: *“Las acciones establecidas en este título prescribirán en el plazo de un año contado desde el día de los hechos, desde el día en que la aeronave llegó a su destino o desde que el transporte fue interrumpido, según el caso”*, por consiguiente, siendo un hecho pacífico entre las partes que el accidente tuvo lugar el día 27 de febrero de 2008, sólo cabe concluir que la acción indemnizatoria intentada por los actores se extinguió por prescripción el día 27 de febrero de 2009, en circunstancias que la demanda de autos fue notificada recién el día 10 de mayo de 2011, oponiendo, por tanto la excepción de prescripción del artículo 175 del Código referido. En subsidio de la prescripción, señala, existe un límite legal para el monto de la indemnización, contemplado en los Capítulos II y V del Título IX del Código Aeronáutico, normas legales que prevén un sistema indemnizatorio exclusivo, sobre la base de un baremo reparatorio progresivo, en relación al PMD (Peso Máximo de Despegue) de la aeronave causante de los perjuicios, agregando que el avión Cessna CC-KKU siniestrado tenía un peso máximo de despegue de 3.800 libras, que equivalen a 1.721,4 kilogramos, de modo que, por mandato legal, el monto total de la indemnización a distribuir entre todas aquellas personas que hubieren resultado dañadas no podría superar las 8.607 unidades de fomento, excediendo con creces al máximo legal el pago que se reclama por los demandantes.

En subsidio de lo anterior, opone las siguientes alegaciones y defensas de conformidad al régimen general.

Señala que la “teoría del caso” sobre la cual los demandantes intentan construir su acción indemnizatoria está dada por la concomitancia de tres factores: a) Problemas de mantenimiento (cuestiona condición de aeronavegabilidad), b) Falla Mecánica, c) Falla Humana.

Expone que existe ausencia de culpa en el estado de mantención de la aeronave, y que la conducta de los pilotos se encuentra ajustada al respectivo manual de operación. Agrega que incorrectamente se sostiene en la demanda que el piloto don Sebastián Rodríguez Torres (QEPD) era un *“alumno en práctica en curso de instrucción básica para habilitación de pilotos privados”*, por el contrario, se trataba de un piloto acreditado con licencia totalmente vigente, quien además contaba con la habilitación necesaria para llevar a cabo el vuelo en cuestión, y que los demandantes lo reconocen al

señalar que el señor Rodríguez contaba con “licencia de piloto N°13.075”. Destaca que el “Entrenamiento Complementario Interno”, ECI, no es parte del proceso de formación básica para la obtención de la licencia de piloto, lo que ocurre es que Carabineros de Chile contempla, como norma interna, un adiestramiento ADICIONAL y complementario destinado a MEJORAR la seguridad operacional de los pilotos a cargo de las aeronaves, exponiendo, asimismo, la información curricular de los mismos.

Para analizar la decisión de los pilotos, sostiene, es preciso situarla en el contexto de las condiciones de vuelo, esto es, se presentó una pérdida súbita de velocidad y potencia del motor, falta de claridad del origen de esa anormalidad, condición del entorno, tiempo disponible para la toma de decisión y cercanía del aeródromo, habiendo transcurrido 1,36 minutos desde el despegue y una distancia de 1.287 metros. A su vez, en el informe de la DGAC se concluyó, respecto del “factor humano”, que a diferencia de lo expuesto por los actores, el viraje no sólo era la mejor alternativa frente al escenario que enfrentaron, sino además esa maniobra se puede explicar *“si se considera lo recomendado en el manual de vuelo para este tipo de falla”* y que *“En el contexto del accidente investigado; el análisis fotográfico del entorno (Anexo W) y de acuerdo con lo señalado en el párrafo 2.3.2.3, es posible determinar que la tripulación, habiendo percibido una situación anormal posterior al despegue, efectuó un viraje a la izquierda, aparentemente con el propósito de regresar a la pista, tal como lo señala el procedimiento para una eventual falla de magneto (1.15.5.2) al considerar que ésta era la mejor alternativa frente a la situación presentada”*. No existe, por tanto, evidencia que la causa del accidente haya sido por una actuación negligente de los pilotos del avión siniestrado.

Respecto al supuesto incumplimiento de los requisitos de mantenimiento y falta de vigencia del certificado de aeronavegabilidad, agrega que el certificado de aeronavegabilidad estaba plenamente vigente y así se constató en la investigación de la DGAC, que el fabricante del avión no considera ningún boletín en especial para la toma de compresiones de cilindros, más aún, el manual del fabricante del motor todavía recomienda la aplicación del boletín calificado por los actores como “obsoleto”, y que no es efectivo que el mantenimiento se haya hecho conforme al Service Bulletin de 1973, agregado que el motor había sorteado con éxito la inspección de las 200 horas el día 24 de enero de 2008, apenas un mes antes del accidente.

Relata que el día 27 de febrero de 2008 y pasadas las 09,46 hrs., los pilotos señores Sebastián Rodríguez y Luciano Castro iniciaban un vuelo junto a 4 pasajeros en la aeronave marca Cessna Modelo 210-M, matrícula CC-KKU. El propósito del vuelo era despegar desde el aeródromo Eulogio Sánchez, para dirigirse a la zona denominada “Delta-11” con el fin de concluir un *“Entrenamiento Complementario Interno”* (ECI) para traslado de pasajeros. Sin embargo, luego de 1.36 minutos de inicio

del despegue el avión se precipitó a tierra, falleciendo sus ocupantes, siendo importante precisar que el avión siniestrado no se encontraba realizando maniobras al momento del accidente, y que el vuelo abruptamente interrumpido era el CUARTO y último del denominado *entrenamiento complementario interno* que, hasta ese momento, se había desarrollado sin incidente alguno.

Con motivo del accidente, y de conformidad con el mandato legal del artículo 181 del Código Aeronáutico, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) llevó a cabo una exhaustiva investigación, la que concluyó con la emisión del Informe Final N°1479ES, de 27 de septiembre de 2008, el que concluyó que la aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente, no presentando observaciones de aeronavegabilidad ni de mantenimiento y estableciendo como causa más probable del accidente la falla imprevista de uno de sus magnetos durante la fase inicial de ascenso. Los magnetos (2) cumplen una importante función en la operatividad de toda aeronave y consisten en generar corriente eléctrica para el encendido de las bujías con el fin de que éstas produzcan las chispas necesarias para la combustión de la mezcla (combustible y aire), comprimidos al interior de los cilindros y generar con ello el movimiento de los pistones del motor, por lo que su falla causaría una repentina pérdida de potencia, tal como da cuenta el informe de la DGAC.

Expone que en el Informe Final N°1479ES, de 27 de septiembre de 2008, el perito investigador descartó como causa probable del accidente una actuación dolosa o culpable por parte de los miembros de la tripulación y, en lugar de ello, analizando la maniobra de viraje, concluyó que puede explicarse teniendo en consideración lo recomendado por quien mejor conocía la aeronave y su funcionamiento, es decir, el propio fabricante del avión.

Opone, además, la concurrencia de caso fortuito o fuerza mayor como eximente de responsabilidad que impide el nacimiento de la obligación de resarcir el daño sufrido por las víctimas, y cuyos elementos de imprevisibilidad e irresistibilidad o inevitabilidad se configuran de la siguiente forma: respecto del primero, toda vez que el mantenimiento de la aeronave se encontraba en regla y es por ello que el propio informe final de la investigación expresa en sus conclusiones que “(...) *lo más probable es que se produjo una falla IMPREVISTA de uno de los magnetos durante la fase inicial de ascenso*”, desperfecto que no fue ni podía ser detectado en las revisiones regulares de la máquina; respecto del segundo, quedó demostrado a la luz de la investigación de la DGAC que el viraje que precedió a la caída del Cessna, no constituyó una contravención a los procedimientos de emergencia del manual de vuelo de la aeronave, sino que fue una maniobra que la tripulación se vio obligada a efectuar, con el objeto de retornar a la pista de aterrizaje, tal como lo recomienda en manual del fabricante, y que

fue la única alternativa que les quedaba frente a la repentina pérdida de potencia ocasionada por la falla del magneto

Alega, subsidiariamente, que existen pólizas de seguros comprometidas que se hicieron o harán efectivas, lo que se deberá tomar en cuenta al fijar el quantum indemnizatorio, y, asimismo, alega la improcedencia de reajustes e intereses, en la forma solicitada por la demandante, al constituir una ganancia adicional carente de causa o motivo.

SEXAGESIMO PRIMERO: Que, la parte demandante a fojas 2205, Tomo VII, evacúa el trámite de **réplica**, en los términos ya descritos en el considerando sexto de este fallo, los que se tienen por reproducidos para todos los efectos legales.

SEXAGESIMO SEGUNDO: Que, asimismo la parte demandada al evacuar el trámite de **dúplica**, a fojas 2219, Tomo VII, lo hace en los mismos términos descritos en el basamento séptimo, los que se tienen por reproducidos en esta etapa de la sentencia.

SEXAGESIMO TERCERO: Que, **Florentina del Carmen Saavedra Lagos; Alejandro Florentino Álvarez Saavedra; Luis Alejandro Molina Acevedo y Ana María Acevedo Acevedo**, representados por sus apoderados, acompañaron los siguientes **documentos**:

1.- Certificado de defunción de Elizabeth Estefanía Anastasia Molina Alvarez, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 31 de marzo de 2011, rolante a fojas 2147, Tomo VII;

2.- Certificado de defunción de Ana Elizabeth Álvarez Saavedra, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 27 de julio de 2010, rolante a fojas 2148, Tomo VII;

3.- Certificado de nacimiento de Elizabeth Estefanía Anastasia Molina Álvarez, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 18 de abril de 2010, rolante a fojas 3149, Tomo VII;

4.- Certificado de nacimiento de Ana Elizabeth Álvarez Saavedra, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 18 de abril de 2010, rolante a fojas 2150, Tomo VII;

5.- Certificado de nacimiento de Alejandro Florentino Álvarez Saavedra, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 18 de abril de 2010, rolante a fojas 2151, Tomo VII;

6.- Copia simple de informe fina de investigación de accidente de aviación N° 1479ES, emitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil, departamento de Prevención de Accidentes, guardado en custodia bajo el N° 2794-12;

7.- Informe médico suscrito por la Dr. Romina Aceituno B., de la Unidad de Psiquiatría del CRS Cordillera, referente a los tratamientos médicos brindados a la

paciente doña Ana Acevedo Acevedo, debido al diagnóstico de episodio depresivo severo y duelo complicado, agregado fojas 4093, Tomo XII;

8.- Certificado extendido por la Dr. Romina Aceituno B., de la Unidad de Psiquiatría del CRS Cordillera, que certifica que la paciente Ana Acevedo Acevedo ha recibido tratamiento farmacológico y psicológico con buena respuesta hasta la fecha, fojas 4094, Tomo XII.

9.- Informe Médico fechado el día 3 de noviembre de 2014, suscrito por el Dr. Francisco Peláez Quintana, Director del Cesfam Cardenal S.H. de la comuna de Peñalolén, en que consta que la SRa. Ana María Acevedo Acevedo se encuentra en tratamiento en el programa de salud mental desde marzo de 2009, a raíz de cuadro depresivo tras muerte violenta de su nieta y nuera ocurrido en Peñalolén en el año 2008, fojas 4095, Tomo XII.

10.- Resumen Historia Clínica actualizada al mes de noviembre de 2014, respecto del paciente Luis Molina Acevedo, en que se deja constancia de las múltiples actividades y tratamientos brindados al referido con el fin de enfrentar de mejor manera el duelo por la muerte de su pareja y de su hija, que va desde fojas 4096 a 4104, Tomo XII.

SEXAGESIMO CUARTO: Que, la parte demandante presentó **prueba testimonial** llamando a estrado a fojas 3680, Tomo XI, al testigo **Hernán Antonio Zamorano Valenzuela**, quien señaló que él conoció a don Luis Molina, porque él es gasfiter de la comunidad donde él esta, cuando ocurrió el accidente se supo por todos los medios como fue el asunto y la forma, fue trágico, ahí supieron que le había tocado a la nuera y nieta de don Luis Molina, así fue como supieron, se imaginó que debe ser el daño, la depresión, la pena por la muerte trágica de su gente. Se le pregunta al testigo si sabe quién es Luis Alejandro Molina Acevedo y doña Ana María Acevedo Acevedo, y dice que sabe que don Luis Molina y la Sra. Ana Acevedo son los abuelos de la niña que falleció, de la guagüita que falleció. Se le pregunta al testigo si don Luis Molina, hijo, y doña Ana María Acevedo experimentaron dolor, sufrimiento, fruto de éste accidente, indicando que él conoce a don Luis Molina, papá, y éste le comentaba lo mucho que sufrió su hijo por la pérdida de su nieta y la nuera, y dice que hasta ahora se mantiene el dolor por la muerte de su nieta. Expone que ella sabe que estaban en una actividad deportiva en un gimnasio de la Municipalidad de Peñalolén (le parece), y se les cayó un avión encima, matando a varias personas, entre ella Ana Álvarez y la niña Elizabeth Molina, esto lo sabe porque estaba don Luis Molina por ahí en la comunidad y se tuvo que ir a ver el accidente donde estaba su nieta, y además los periódicos ya que fue una noticia nacional.

Posteriormente comparece doña **Helia Dulcinia Araya Cortés**, quien a fojas 3683, Tomo XI, manifestó que la muerte de su hija y nieta, le provocó a doña Florentina Saavedra, un trastorno psicológico muy fuerte que hasta el día de hoy no lo

ha superado, está en tratamiento médico hasta ahora, la hija era única hija mujer y su única nieta. Dice que lo manifestado lo sabe porque conoce a la Sra. Florentina hace muchos años y la ha acompañado este tiempo en su dolor. En cuanto a los hechos y circunstancias que culminaron con la muerte de Ana Álvarez Saavedra y su hija Elizabeth Molina Álvarez, respondió que fue un accidente de la avioneta que les cayó, en una cancha haciendo gimnasia, ellas se encontraban participando de la actividad, que no está muy segura, pero la había organizado la Municipalidad y del accidente ella se enteró por las noticias y por los vecinos que se empezaron a comunicar.

Seguidamente depone el testigo **José Lino Arias Reyes**, quien a fojas 3684, Tomo XI, dice que el daño es inmenso por la Sra. Florentina ni duerme mucho en las noches y todavía llama a su hija, ella está en un trastorno psicológico hasta el día de hoy, su casa esta pareada a la de él, y escucha cuando llama a su hija en las noches, él se despierta, por eso sabe lo antes dicho. En cuanto al daño causado a don Alejandro Álvarez Saavedra, dice lo mismo porque cuando la mamá llama en la noche él debe levantarse a socorrerla por lo que también esta con ese daño psicológico permanente. En cuanto a las circunstancias, añade que sabía que se cayó una avioneta en una multicancha donde ellas estaban haciendo ejercicio, en esos días estaban viviendo con la pareja en Peñalolén, eso sabe él y como en ese tiempo hacían ejercicios en la multicancha, ya que los vecinos pedían permiso para esas actividades a las municipalidades, en este caso la de Peñalolén, él se enteró de esto por intermedio de la prensa por la noticias de esos días.

Por último comparece el testigo **Wilson Augusto Coñolef Gallardo**, quien a fojas 3685, Tomo XI, manifestó que el daño fue psicológico, porque en el tiempo que él los conoce a ellos hasta antes del accidente era una vida muy distinta a la que ahora llevan, eran felices y alegres y hoy día ve una familia quebrada emocionalmente y también psicológicamente por la tremenda perdida que ocasionó el accidente. Señala que de repente tiene contacto con ellos y por eso le pidieron que acudiera como testigo y ha visto personalmente que sus vidas han cambiado, familia de Luis Molina. En relación a las circunstancias dice que fue la caída de una avioneta en la mañana de ese día, ellas estaban bajo la cobertura de la Municipalidad de Peñalolén, haciendo gimnasia, y en forma imprevista y repentinamente cayó la avioneta sobre éste grupo de personas donde ella estaba junto a su niña. Él se enteró a través de los medios publicitarios y la televisión, fue en estos medios que vio también a Luis Molina, lo llamó y se acercó a él.

DEMANDA FOJAS 2246, TOMO VII, CAUSA C-5936-2011,
PRIMITIVAMENTE SUSTANCIADA ANTE EL DECIMO JUZGADO CIVIL
DE SANTIAGO:

SEXAGESIMO QUINTO: Que, a fojas 2246, Tomo VII, de los autos Rol C-5936-2011 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Décimo Juzgado Civil de Santiago, se presentan don Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, abogados, ambos en representación convencional de don **Rodrigo Enrique Del Real Pérez**, quien confirió mandato judicial en representación legal de su hijo matrimonial menor de edad, **Lucas Benjamín Del Real Fierro** y doña **Camila Beatriz Del Real Fierro**, quienes, en las calidades indicadas, interponen demanda de indemnización de perjuicios en contra del FISCO DE CHILE, representado por doña María Teresa Muñoz Ortúzar, Abogado Procurador Fiscal del Consejo de Defensa del Estado, ambos domiciliados en Agustinas N°1687, Santiago, a objeto que sea condenado a indemnizar los perjuicios causados con ocasión del accidente de aviación acaecido el día 27 de febrero de 2008 en la comuna de Peñalolén, fundado en los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho que expone.

Señala que doña **Beatriz Del Carmen Fierro Valderas**, madre de Camila Beatriz Del Real Fierro y Lucas Benjamín Del Real Fierro, fue víctima del accidente aéreo acaecido el día 27 de febrero de 2008 en la comuna de Peñalolén, resultando con gravísimos daños, secuelas y detrimento físico y espiritual, sufrido con ocasión del accidente aéreo que relata. Ese día 27 de febrero de 2008, siendo las 09:46 horas, la aeronave marca Cessna modelo 210 M Centurión, matrícula CC-KKU, tipo monomotor, Serie N° 210-62332, con 8.110 horas de vuelo, año de fabricación 1.978, a cargo de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, en su carácter de explotador de la aeronave y de propiedad del Club Aéreo de Carabineros, efectuó un vuelo de instrucción (transporte de personas), con una tripulación de vuelo de dos personas y con cuatro pasajeros a bordo. El avión era piloteado por don Luciano Albino Castro Adasme, Capitán de Carabineros, instructor de vuelo, de 35 años de edad, en calidad de piloto al mando y comandante de la aeronave, y por don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres, Teniente de Carabineros, de 24 años de edad, alumno en práctica en curso de instrucción básica para habilitación de pilotos privados, quien precisamente realizaba un vuelo de instrucción complementario interno dispuesto por la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, e impartido por el referido Capitán Castro. Ambos oficiales policiales formaban parte del personal de la citada Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile. Don Luciano Albino Castro Adasme, contaba con Licencia de Piloto N° 10.953 y don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres, la había obtenido el día 13 de febrero de 2008 (catorce días antes del accidente), por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, licencia de piloto privado de aviones N° 13.075. Al momento de ocurrir la tragedia, los oficiales que piloteaban la aeronave se encontraban cumpliendo actos propios de servicio, pues el accidente ocurrió mientras efectuaban funciones asumidas por la institución, realizando el vuelo local D-11, de instrucción, cumpliendo la Orden de Instrucción N° 16-A, emitida el 18 de febrero de 2008 por la

Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, que ordenaba realizar vuelo de habilitación con pasajeros, en un tiempo disponible estandarizado de 4 horas, a cargo del Capitán Castro, instrucción que el Teniente Rodríguez debía aprobar para cumplir con el entrenamiento interno de transporte de pasajeros dispuesto por dicha Prefectura. Además de los dos oficiales tripulantes, iban en la aeronave cuatro pasajeros, alumnos en práctica del Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo de Carabineros, estudiantes de mecánica de mantenimiento de aeronaves, para quienes el vuelo no formaba parte de su Programa de Instrucción, el que no contempla plan de vuelo, como contenido formativo, necesario u obligatorio en su plan de estudios. En consecuencia, su inclusión se debió a que fueron invitados a subir al avión para servir como “pasajeros a transportar” a los fines del entrenamiento que como labores funcionarias debían cumplir el Capitán Castro y el Teniente Rodríguez, en el marco del *entrenamiento complementario interno* impuesto por la mentada Orden de Instrucción N° 16-A, de la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile. El plan de vuelo consistía en despegar desde el Aeródromo Eulogio Sánchez Errázuriz (conocido como Aeródromo Tobalaba), para dirigirse a la zona denominada Delta-11, hacia el Sur del aeródromo, zona de instrucción donde el Teniente Rodríguez debía completar su entrenamiento en traslado de pasajeros y luego retornar al mismo lugar de despegue. Iniciado el vuelo, luego de despegar en forma normal y transcurrido tan sólo 1 minuto y 36 segundos, encontrándose la aeronave en fase inicial de ascenso con rumbo al sur, habiendo alcanzado una velocidad de 90 nudos, la velocidad de la aeronave disminuyó, desaceleración que puede atribuirse o fundarse técnicamente en dos hipótesis, una de carácter operacional y otra mecánica. La primera, en que la disminución de potencia y consecuentemente de velocidad, se haya originado en una decisión voluntaria o deliberada de la tripulación de vuelo, ya sea para simular fallas de motor en el despegue u otra motivación. La segunda hipótesis consistente simplemente en una falla de tipo mecánico en los elementos o sistemas de la aeronave. La primera, en que la disminución de potencia y consecuentemente de velocidad, se haya originado en una decisión voluntaria o deliberada de la tripulación de vuelo, ya sea para simular fallas de motor en el despegue u otra motivación. La segunda hipótesis consistente simplemente en una falla de tipo mecánico en los elementos o sistemas de la aeronave. Según la misma investigación, como consecuencia de esta disminución de velocidad, inferior a la *performance* de vuelo normal, el avión descendió a una altitud de 100 pies AGL (sobre el nivel del suelo), que equivale a 30,48 metros de altura, circunstancia en la cual la tripulación de la aeronave decide efectuar un repentino viraje a la izquierda, agravando su pérdida de altura por lo que se precipita a tierra, derechamente desplomándose y cayendo sobre la multicancha de un complejo deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, ubicado en calle Ricardo Grellet de los Reyes N° 2.152, comuna de Peñalolén, falleciendo siete personas en tierra, y los seis ocupantes de la aeronave. La decisión de efectuar el viraje, explica, fue técnicamente equivocada,

pues no evaluó el inminente efecto que tal maniobra tendría en la sustentación de la aeronave, atendida su falta de velocidad y altura suficiente, es decir, la completa falta de parámetros de vuelo seguro para acometer un retorno en tales circunstancias. La toma de decisión que se adopta, materializada en el viraje en un ángulo excesivo, se tradujo en la inevitable pérdida de sustentación en su componente vertical (stall) y la inevitable pérdida de control de la aeronave, precipitándose ésta a tierra. La decisión de efectuar el viraje, explica, fue técnicamente equivocada, pues no evaluó el inminente efecto que tal maniobra tendría en la sustentación de la aeronave, atendida su falta de velocidad y altura suficiente, es decir, la completa falta de parámetros de vuelo seguro para acometer un retorno en tales circunstancias. La toma de decisión que se adopta, materializada en el viraje en un ángulo excesivo, se tradujo en la inevitable pérdida de sustentación en su componente vertical (stall) y la inevitable pérdida de control de la aeronave, precipitándose ésta a tierra.

Al momento del impacto de la aeronave, señala, se encontraban realizando actividades deportivas impartidas por la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, un grupo de aproximadamente 30 personas, resultando fallecidos, además de los seis ocupantes de la aeronave, siete personas, entre los que se encontraban las hermanas, doña Mariana Fierro Valderas, de 38 años de edad, fallecida producto del accidente y doña Beatriz Del Carmen Fierro Valderas, actualmente de 44 años de edad, sobreviviente del trágico suceso, madre de los demandantes. La muerte de la señora Fierro Valderas se produjo el día 09 de marzo de 2008, luego de once días de dolorosa agonía, lapso en el que fue intervenida quirúrgicamente en varias ocasiones, lo que se acreditará en la oportunidad procesal correspondiente. Cabe hacer presente que presentó severas quemaduras en un 80% de su cuerpo, manteniéndose en estado de extrema gravedad todo el período, en shock, con reanimación volumétrica, practicándosele fasciotomía de cara y cuello y diversos injertos.

Por su parte, resultó con lesiones gravísimas doña **Beatriz Del Carmen Fierro Valderas**, lesiones que consistieron en daños positivos sufridos, manifestados tanto en aflicciones físicas como psicológicas, las que han sido provocados fundamentalmente por: a) la amputación completa de la extremidad inferior derecha a nivel trocante (inguinal); b) la fractura con minuta subtrocantérea con gran compromiso de partes blandas y sección de paquete vásculonervioso femoral en extremidad izquierda; c) quemaduras en cara, cuello, borde anterior de antebrazo derecho, en cara anterior de tórax y cara posterolateral de extremidad superior e inferior izquierda; d) Infecciones recurrentes en la otra pierna, la que muy probablemente también deberá ser amputada; d) dolores fantasma en extremidad ausente; e) dolor y picazón en todo el cuerpo; y f) la destrucción de diversos órganos.

Añade que los dos oficiales de Carabineros de Chile, que conformaban la *tripulación de vuelo*, se encontraban cumpliendo actos propios de servicio, ya que el accidente de aviación acaeció mientras efectuaban funciones de entrenamiento para servicios propios de la institución. El vuelo local de instrucción, correspondía a una exigencia interna de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, impartida por la Orden de Instrucción N° 16-A, de 18 de febrero de 2008 de la Sección Docencia de dicha Prefectura, la que se enmarca, a su vez, en la Directiva de Funcionamiento de la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile. Esta orden de instrucción ordenaba la realización de vuelo de habilitación con pasajeros, a cargo del Capitán de Carabineros, don Luciano Albino Castro Adasme lo que, en conformidad a lo dispuesto en el Art. 63 de la Ley N° 18.961, Ley Orgánica Constitucional de Carabineros de Chile, en concordancia con el Art. 89° inciso 3° del D.F.L. N° 2 de 1968, constituye un acto de servicio.

El accidente de aviación y su investigación administrativa y criminal, dejó de manifiesto una serie de graves infracciones de normas aeronáuticas, concernientes a seguridad, tanto por parte de los pilotos a cargo de la aeronave como de parte de los organismos e instituciones que forman parte de la operación de vuelo, especialmente del explotador, a cargo de la mantención de la aeronave, del Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo de Carabineros y de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Esta inobservancia de la normativa pertinente, asegura, hace ostensible el incumplimiento de determinados deberes de conducta exigidos precisamente para la seguridad del vuelo, configurando casos de culpa-negligencia por conductas omisivas y culpa-imprudencia por conductas positivas. Especialmente destaca la grave y notoria impericia de los pilotos, evidenciada en decisiones y maniobras absolutamente anómalas, atribuible, sin la menor duda, a falta de la mínima capacidad técnica requerida.

La responsabilidad del Fisco de Chile, sostiene, viene dada por los Arts. 6 inciso 3° y 7 inciso 3°, que recepcionan el principio de la responsabilidad de los órganos del Estado, y por el Art. 38 inciso 2° de la Constitución Política de la República, En concordancia con tales disposiciones, el artículo 4° de la Ley N° 18.575, señala: “El Estado será responsable por los daños que causen los órganos de la Administración en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de las responsabilidades que pudieren afectar al funcionario que los hubiere ocasionado”. El “Informe técnico de accidente”, del Departamento de Prevención de Accidentes de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en hoja 36 del informe final establece, en su literal G) sobre “Historial de Mantenimiento”, la comprobación, por parte del investigador técnico señor Carlos Riquelme Sandoval, que el personal de mecánicos del Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo del Personal de Carabineros, quienes participaron en la toma de presión diferencial del motor de la aeronave efectuada el día 24 de enero de

2008, aplicaron el procedimiento siguiendo el denominado Service Bulletin M73-19 de TCM, instructivo de fecha 03 de diciembre de 1973 (que ya no está en uso), el que describe un procedimiento “*antiguo*”, obviando practicar la anotación de los valores de presión diferencial “*por olvido*” (sic). Estas negligencias y omisiones contrastan con lo establecido en la norma DAR 08 numeral 3.1.1 sobre “Condiciones Generales del Mantenimiento de Aeronaves”, en el sentido que “*el certificado de aeronavegabilidad de una aeronave se encontrará vigente si se cumplen las siguientes condiciones: Letra h) Si se han efectuado las anotaciones que correspondan en los registros de mantenimiento, en la forma aceptada por la DGAC*”. La alusión a procedimiento “antiguo”, se explica por el reemplazo que hace varios años efectuó el fabricante estableciendo un nuevo procedimiento, contenido en el documento individualizado como BS03-3 de fecha 28 de marzo de 2003, haciendo perder al denominado Service Bulletin M73-19 de 1973, la condición de documentación aplicable por no ser ya la norma técnica vigente y actualizada. De esta forma, explica, la omisión o desatención de exigencias que importan deberes de cuidado configuran, por sí sola la culpa del explotador, al no controlar que los trabajos aeronáuticos de mantención realizados en su aeronave fueran ejecutados conforme los manuales actualizados los que, como señala la normativa, constituyen *documentación técnica de las aeronaves*. Este descuido es grave porque hace verosímil que la condición aeronáutica de la aeronave haya sido afectada, por haberse obviado una revisión adecuada mediante procedimientos vigentes, naturalmente más rigurosos y eficientes que aquéllos definidos con 35 años de antigüedad.

En la misma órbita de responsabilidad, sostiene, se halla la actuación de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que igualmente revela, incumplimiento de deberes de conducta exigidos por la norma, en su rol institucional de brindar seguridad y eficiencia a las operaciones aéreas, y comprobar y certificar, seria y verazmente, la concurrencia de las condiciones necesarias para el otorgamiento o emisión de la real acreditación de aeronavegabilidad, es decir, de la completa aptitud de vuelo de una aeronave.

Durante la fase inicial de ascenso, explica, la aeronave sufrió una pérdida gradual de velocidad, alcanzando una altura inferior a la proyectada, según tabla de *performance* del avión. De acuerdo al manual de vuelo de la aeronave, es posible explicar esta circunstancia por cuatro eventuales fallas. Los peritajes efectuados, antecedentes, evidencias y el análisis de éstos, determinaron que la tragedia aérea pudo tener como antecedente la falla de una de las dos magnetos del avión, falla que no fue debidamente detectada en la fase de mantención y revisión de la aeronave. Enfrentando ésta circunstancia, esto es, la pérdida de velocidad de la aeronave y a bajísima altura, la tripulación efectúa un pronunciado viraje por la izquierda, paradójica determinación que derivó en el consabido corolario. La caída de la aeronave se produce, en consecuencia, por el hecho de que al fallar los recursos disponibles, velocidad y altura, fruto de una falla de una magneto durante la fase inicial de ascenso, por la errada maniobra de iniciar

un viraje a la izquierda, constituyendo una desacertada decisión al enfrentar una *condición de vuelo crítica*, generando así la pérdida de sustentación y el desplome de la aeronave como natural consecuencia

Al experimentar el avión una disminución de velocidad por debajo de la performance normal e ingresado en el régimen de velocidad de vuelo denominado *región de comando reverso*, y a tan sólo 100 pies AGL (30,48 metros sobre el nivel del suelo), devino en un vuelo en condiciones límite, o “condición de vuelo crítica”, caracterizada por la falta de recursos disponibles (velocidad y altura), genuina emergencia en vuelo que exigía al piloto la adopción de la decisión técnica más adecuada en esa desmedrada situación de vuelo, de modo que le permitiera planear y caer en los campos aledaños despejados, lo que resulta plenamente factible en dicha área. Tal situación de navegación, la proyección del vuelo de la aeronave, el factor de carga y el stall que generaría un viraje, con un forzoso ángulo de inclinación alar excesivo e inminente pérdida de sustentación, excluían absolutamente como alternativa técnica tal maniobra de viraje. La condición de vuelo que se experimentaba era inequívocamente equivalente a la falla de motor en vuelo por lo que la adopción de la decisión de retornar al Aeródromo de salida resultaba, a todas luces, impracticable y técnicamente errada. Esa impracticabilidad de la maniobra de retorno, sólo hacía aplicable a la situación una maniobra de planeo y en caso alguno un viraje que -como ocurrió- aceleraría el desplome de la aeronave como resultado de la mayor pérdida de sustentación. Consecuente con lo anterior, la decisión del piloto de efectuar un viraje a su izquierda, sin sopesar la condición de vuelo que experimentaba la aeronave, supone vulneración y desapego manifiestos de la instrucción contenida en los “Procedimientos Ampliados de Emergencia” del Manual de Vuelo de la aeronave, aplicable a esa coyuntura, que instruía: *“La pronta bajada de la nariz para mantener la velocidad y establecer una actitud de planeo es la primera respuesta a una falla de motor después del despegue. En la mayoría de los casos, el aterrizaje debería ser planificado en la recta con cambios pequeños de dirección para salvar o evitar obstáculos. La altitud y la velocidad son rara vez suficientes para ejecutar virajes de 180° necesarios para regresar a la pista en planeo”*.

Expone que la responsabilidad del Fisco de Chile viene dada por los Arts. 6 inciso 3° y 7 inciso 3°, que recepcionan el principio de la responsabilidad de los órganos del Estado, y por el Art. 38 inciso 2° de la Constitución Política de la República. En concordancia con tales disposiciones, el artículo 4° de la Ley N° 18.575, señala: “El Estado será responsable por los daños que causen los órganos de la Administración en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de las responsabilidades que pudieren afectar al funcionario que los hubiere ocasionado”. El daño puede provenir de la actividad material o jurídica de la Administración. En subsidio de la responsabilidad directa de los órganos de la Administración del Estado que refiere, a estos hechos son

aplicables las reglas generales de responsabilidad extracontractual, conforme a la cual toda persona debe indemnizar los perjuicios que sufran terceros, cuando tales perjuicios han sido causados como consecuencia de la violación de normas a que debía sujetarse y de la infracción de deberes de cuidado.

El día 27 de febrero de 2008, doña Beatriz Del Carmen Fierro Valderas, madre de los actores, actualmente de 44 años de edad y doña Mariana Victoria Fierro Valderas, tía de ambos, de 38 años, fueron víctimas directas de un accidente aéreo, al encontrarse en tierra y caer sobre ellas la aeronave siniestrada, resultando con lesiones gravísimas en el caso de doña Beatriz y provocando la muerte, en el caso de doña Mariana, luego de 11 días de agonía. Lo anterior, ha provocado un sufrimiento y dolor que acompañará a todos y cada uno de los integrantes de la familia, por el resto de sus vidas. De esta manera, el daño moral causado por el dolor sufrido, la aflicción, el desconsuelo, la desolación, las expectativas incumplidas, el quiebre del proyecto de familia y, en general, por el detrimento afectivo y emocional experimentado, revelado por la actual condición psicológica que incide en la vida personal y cotidiana de nuestro representado y de doña Camila Beatriz Del Real Fierro, generada por la permanente privación de autonomía de la madre, en cuanto a su salud y a su propio cuerpo; asumir la actual conformación de la familia, luego de esta brutal pérdida y profundo daño, resulta evidentemente incalculable, pero sólo para efectos de la demanda se avalúa en la suma de \$600.000.000 (seiscientos millones de pesos), por cada uno de los 2 hijos, lo que corresponde a un total de \$1.200.000.000.- (mil doscientos millones de pesos), más intereses y reajustes legales, por concepto de daño moral, o la suma que V.S. en definitiva, de justicia estime, haciendo reserva expresa de las acciones que puedan derivar de daños que sobrevengan en el futuro y tengan su origen en el accidente y que, por lo mismo, no pueden ser incluidas en esta demanda.

En mérito de lo expuesto, concluye, solicita se sirva tener por interpuesta demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios, en contra del Fisco de Chile, representado por la Abogado Procurador Fiscal de Santiago del Consejo de Defensa del Estado, doña María Teresa Muñoz Ortúzar, ambos ya individualizados, acogerla a tramitación y, en definitiva, dar lugar a ella en todas sus partes, condenando a pagar a la demandante la suma de \$1.200.000.000 (mil doscientos millones de pesos), por concepto de daño extrapatrimonial; o, en subsidio, las sumas y cantidades que S.S. estime de justicia, de acuerdo al mérito de autos, debidamente reajustadas y con intereses desde que la sentencia quede ejecutoriada, con costas.

SEXAGESIMO SEXTO: Que, fojas 2276, Tomo VII, de los autos Rol C-5936-2011 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Décimo Juzgado Civil de Santiago, se presenta doña Irma Soto Rodríguez, Abogado Procurador Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, por el Fisco de Chile, quien en la

representación que inviste, procede a **contestar la demanda** en base a los fundamentos de hecho y de derecho que expone.

Señala que los abogados Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, en representación convencional de don Rodrigo Enrique del Real Pérez, quien confirió mandato judicial en representación de su hijo menor de edad Lucas Benjamín del Real Fierro, y doña Camila Beatríz del Real Fierro interponen demanda de indemnización de perjuicios en contra del Fisco de Chile reclamando el pago de \$1.200.000.000.- (mil doscientos millones de pesos) como resarcimiento por el daño moral sufrido a raíz del fallecimiento de su tía, doña Mariana Fierro Valderas, y del daño sufrido por las lesiones padecidas por su madre, doña Beatriz Fierro Valderas, cuyo deceso y lesiones respectivamente se produjeron con motivo del accidente aéreo acaecido el día 27 de febrero de 2008, en circunstancias en que un avión Cessna 210 M matrícula CC-KKU, conducido por funcionarios de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros, se precipitó a tierra en la comuna de Peñalolén, Santiago, fundamentando su demanda en los artículos 6°, 7° y 38 inciso 2° de la Constitución Política de la República, los artículos 1° y 4° de la Ley de Bases Generales de la Administración del Estado (LBGAE), el artículo 1 de la Ley N°18.961, Orgánica Constitucional de Carabineros de Chile, y, en subsidio, las reglas generales de la responsabilidad extracontractual del artículo 2314 de Código Civil.

La parte demandada controvierte que los hechos descritos hayan ocurrido del modo que se presentan en la demanda. Respecto de las excepciones y defensas, expresa que en cuanto al régimen aplicable a la controversia, y teniendo presente el principio de especialidad del artículo 4° del Código Civil, ésta debe ser resuelta con arreglo al estatuto específico que regula pormenorizadamente la aeronavegación, esto es el contemplado en el Código Aeronáutico en su título IX. Agrega que la aeronavegación tiene un estatuto especial, entre los cuales se encuentra el artículo 175 del Código Aeronáutico, que dispone: *“Las acciones establecidas en este título prescribirán en el plazo de un año contado desde el día de los hechos, desde el día en que la aeronave llegó a su destino o desde que el transporte fue interrumpido, según el caso”*, por consiguiente, siendo un hecho pacífico entre las partes que el accidente tuvo lugar el día 27 de febrero de 2008, sólo cabe concluir que la acción indemnizatoria intentada por los actores se extinguió por prescripción el día 27 de febrero de 2009, en circunstancias que la demanda de autos fue notificada recién el día 10 de mayo de 2011, oponiendo, por tanto la excepción de prescripción del artículo 175 del Código referido. En subsidio de la prescripción, señala, existe un límite legal para el monto de la indemnización, contemplado en los Capítulos II y V del Título IX del Código Aeronáutico, normas legales que prevén un sistema indemnizatorio exclusivo, sobre la base de un baremo reparatorio progresivo, en relación al PMD (Peso Máximo de Despegue) de la aeronave causante de los perjuicios, agregando que el avión Cessna CC-KKU siniestrado tenía un

peso máximo de despegue de 3.800 libras, que equivalen a 1.721,4 kilogramos, de modo que, por mandato legal, el monto total de la indemnización a distribuir entre todas aquellas personas que hubieren resultado dañadas no podría superar las 8.607 unidades de fomento, excediendo con creces al máximo legal el pago que se reclama por los demandantes.

En subsidio de lo anterior, opone las siguientes alegaciones y defensas de conformidad al régimen general.

Señala que la “teoría del caso” sobre la cual los demansantes intentan construir su acción indemnizatoria está dada por la concomitancia de tres factores: a) Problemas de mantenimiento (cuestiona condición de aeronavegabilidad), b) Falla Mecánica, c) Falla Humana.

Expone que existe ausencia de culpa en el estado de mantención de la aeronave, y que la conducta de los pilotos se encuentra ajustada al respectivo manual de operación. Agrega que incorrectamente se sostiene en la demanda que el piloto don Sebastián Rodríguez Torres (QEPD) era un *“alumno en práctica en curso de instrucción básica para habilitación de pilotos privados”*, por el contrario, se trataba de un piloto acreditado con licencia totalmente vigente, quien además contaba con la habilitación necesaria para llevar a cabo el vuelo en cuestión, y que los demandantes lo reconocen al señalar que el señor Rodríguez contaba con “licencia de piloto N°13.075”. Destaca que el “Entrenamiento Complementario Interno”, ECI, no es parte del proceso de formación básica para la obtención de la licencia de piloto, lo que ocurre es que Carabineros de Chile contempla, como norma interna, un adiestramiento ADICIONAL y complementario destinado a MEJORAR la seguridad operacional de los pilotos a cargo de las aeronaves, exponiendo, asimismo, la información curricular de los mismos.

Para analizar la decisión de los pilotos, sostiene, es preciso situarla en el contexto de las condiciones de vuelo, esto es, se presentó una pérdida súbita de velocidad y potencia del motor, falta de claridad del origen de esa anomalía, condición del entorno, tiempo disponible para la toma de decisión y cercanía del aeródromo, habiendo transcurrido 1,36 minutos desde el despegue y una distancia de 1.287 metros. A su vez, en el informe de la DGAC se concluyó, respecto del “factor humano”, que a diferencia de lo expuesto por los actores, el viraje no sólo era la mejor alternativa frente al escenario que enfrentaron, sino además esa maniobra se puede explicar *“si se considera lo recomendado en el manual de vuelo para este tipo de falla”* y que *“En el contexto del accidente investigado; el análisis fotográfico del entorno (Anexo W) y de acuerdo con lo señalado en el párrafo 2.3.2.3, es posible determinar que la tripulación, habiendo percibido una situación anormal posterior al despegue, efectuó un viraje a la izquierda, aparentemente con el propósito de regresar a la pista, tal como lo señala el procedimiento para una eventual falla de magneto (1.15.5.2) al considerar que ésta era la*

mejor alternativa frente a la situación presentada”. No existe, por tanto, evidencia que la causa del accidente haya sido por una actuación negligente de los pilotos del avión siniestrado.

Respecto al supuesto incumplimiento de los requisitos de mantenimiento y falta de vigencia del certificado de aeronavegabilidad, agrega que el certificado de aeronavegabilidad estaba plenamente vigente y así se constató en la investigación de la DGAC, que el fabricante del avión no considera ningún boletín en especial para la toma de compresiones de cilindros, más aún, el manual del fabricante del motor todavía recomienda la aplicación del boletín calificado por los actores como “obsoleto”, y que no es efectivo que el mantenimiento se haya hecho conforme al Service Bulletin de 1973, agregado que el motor había sorteado con éxito la inspección de las 200 horas el día 24 de enero de 2008, apenas un mes antes del accidente.

Relata que el día 27 de febrero de 2008 y pasadas las 09,46 hrs., los pilotos señores Sebastián Rodríguez y Luciano Castro iniciaban un vuelo junto a 4 pasajeros en la aeronave marca Cessna Modelo 210-M, matrícula CC-KKU. El propósito del vuelo era despegar desde el aeródromo Eulogio Sánchez, para dirigirse a la zona denominada “Delta-11” con el fin de concluir un “*Entrenamiento Complementario Interno*” (ECI) para traslado de pasajeros. Sin embargo, luego de 1.36 minutos de inicio del despegue el avión se precipitó a tierra, falleciendo sus ocupantes, siendo importante precisar que el avión siniestrado no se encontraba realizando maniobras al momento del accidente, y que el vuelo abruptamente interrumpido era el CUARTO y último del denominado *entrenamiento complementario interno* que, hasta ese momento, se había desarrollado sin incidente alguno.

Con motivo del accidente, y de conformidad con el mandato legal del artículo 181 del Código Aeronáutico, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) llevó a cabo una exhaustiva investigación, la que concluyó con la emisión del Informe Final N°1479ES, de 27 de septiembre de 2008, el que concluyó que la aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente, no presentando observaciones de aeronavegabilidad ni de mantenimiento y estableciendo como causa más probable del accidente la falla imprevista de uno de sus magnetos durante la fase inicial de ascenso. Los magnetos (2) cumplen una importante función en la operatividad de toda aeronave y consisten en generar corriente eléctrica para el encendido de las bujías con el fin de que éstas produzcan las chispas necesarias para la combustión de la mezcla (combustible y aire), comprimidos al interior de los cilindros y generar con ello el movimiento de los pistones del motor, por lo que su falla causaría una repentina pérdida de potencia, tal como da cuenta el informe de la DGAC.

Expone que en el Informe Final N°1479ES, de 27 de septiembre de 2008, el perito investigador descartó como causa probable del accidente una actuación dolosa o

culpable por parte de los miembros de la tripulación y, en lugar de ello, analizando la maniobra de viraje, concluyó que puede explicarse teniendo en consideración lo recomendado por quien mejor conocía la aeronave y su funcionamiento, es decir, el propio fabricante del avión.

Opone, además, la concurrencia de caso fortuito o fuerza mayor como eximente de responsabilidad que impide el nacimiento de la obligación de resarcir el daño sufrido por las víctimas, y cuyos elementos de imprevisibilidad e irresistibilidad o inevitabilidad se configuran de la siguiente forma: respecto del primero, toda vez que el mantenimiento de la aeronave se encontraba en regla y es por ello que el propio informe final de la investigación expresa en sus conclusiones que “(...) *lo más probable es que se produjo una falla IMPREVISTA de uno de los magnetos durante la fase inicial de ascenso*”, desperfecto que no fue ni podía ser detectado en las revisiones regulares de la máquina; respecto del segundo, quedó demostrado a la luz de la investigación de la DGAC que el viraje que precedió a la caída del Cessna, no constituyó una contravención a los procedimientos de emergencia del manual de vuelo de la aeronave, sino que fue una maniobra que la tripulación se vio obligada a efectuar, con el objeto de retornar a la pista de aterrizaje, tal como lo recomienda en manual del fabricante, y que fue la única alternativa que les quedaba frente a la repentina pérdida de potencia ocasionada por la falla del magneto

Alega, subsidiariamente, que existen pólizas de seguros comprometidas que se hicieron o harán efectivas, lo que se deberá tomar en cuenta al fijar el quantum indemnizatorio; que para el caso que se condene a su parte al pago de alguna indemnización, solicita que ésta sea regulada en un monto proporcionado, correspondiente a la realidad nacional y a los montos usualmente fijados por los tribunales para situaciones de similares características; y, asimismo, alega la improcedencia de reajustes e intereses, en la forma solicitada por la demandante, al constituir una ganancia adicional carente de causa o motivo.

SEXAGESIMO SEPTIMO: Que, la parte demandante a fojas 2305, Tomo VII, evacúa el trámite de **réplica**, en los términos ya descritos en el considerando sexto de este fallo, los que se tienen por reproducidos para todos los efectos legales.

SEXAGESIMO OCTAVO: Que, asimismo la parte demandada al evacuar el trámite de **dúplica**, a fojas 2323, Tomo VII, lo hace en los mismos términos descritos en el basamento séptimo, los que se tienen por reproducidos en esta etapa de la sentencia.

SEXAGESIMO NOVENO: Que, recibida que fuera la causa a prueba, la parte demandante por don **Rodrigo Enrique Del Real Pérez, Lucas Benjamín Del**

Real Fierro, Camila Beatriz Del Real Fierro, acompañaron, con citación los siguientes **documentos**:

1.- Certificado de nacimiento de Camila Beatriz del Real Fierro, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 25 de abril de 2010, rolante a fojas 2240, Tomo VII;

2.- Certificado de nacimiento de Lucas Benjamín del Real Fierro, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 25 de abril de 2010, rolante a fojas 2241, Tomo VII;

3.- Certificado de matrimonio de Rodrigo Enrique del Real Pérez y Beatriz del Carmen Fierro Valderas, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 25 de abril de 2011, rolante a fojas 2242, Tomo VII;

4.- Certificado de defunción de Mariana Victoria Fierro Valderas, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 25 de abril de 2011, rolante a fojas 2245, Tomo VII;

5.- Informe Psicológico de fojas 3812 a fojas 3814, Tomo XI, de Lucas Del Real, 10 años de edad, evacuado por el Dr. Giorgio Agostini Visentini, Psicólogo Presidente Peritos Criminalistas Forenses de Chile, que concluye menor de inteligencia normal, con una personalidad del desarrollo y trastorno post traumático, con alteraciones significativas. Presenta un puntaje EEAG 45. Se sugiere psicoterapia familiar sistémica. El presente peritaje psicológico, definió el daño psicológico de acuerdo al siguiente criterio establecido por el especialista a nivel internacional.

6.- Informe Psicológico de fojas 3815 a fojas 3819, Tomo XI, de Camila Del Real Fierro, 18 años de edad, evacuado por el Dr. Giorgio Agostini Visentini, Psicólogo Presidente Peritos Criminalistas Forenses de Chile, que concluyó que la Srta. Del real exhibió en el momento de ser evaluada un daño psicológico significativo, asociado directamente a la experiencia traumática sufrida. Este daño psicológico le provocaría un alto costo y desgaste personal, que probablemente ella no demuestra abiertamente ante los demás, corriendo el riesgo de caer, eventualmente, en conductas auto-destructivas y de cronificar la sintomatología descrita. Se sugiere tratamiento psicológico.

Que, mediante presentación de fojas 4091, Tomo XII, la parte demandante reitera dentro del término probatorio, los documentos que en su oportunidad fueron acompañados en la causa Rol C-7248-2010, llevada ante el Noveno Juzgado Civil de Santiago, y la cual se encuentra acumulada a estos autos:

7.- Documento acompañado mediante escrito que rola a fojas 1099 a 1102, Tomo IV, con fecha 19 de agosto de 2011, los cuales constan de fojas 921 a 1098, Tomo IV, consisten en piezas autorizadas de los autos seguidos antes la Sexta Fiscalía Militar de Santiago, Rol 1571-2011, caratulado “Accidente de Aeronave Matricula CC-KKU”.

8.- Informe Operativo del accidente de fecha 27 de febrero de 2008 de la aeronave marca Cessna, modelo 210 Centurión, matrícula CC-KKU, acompañado mediante escrito de fecha 08 de agosto de 2011, que rola de fojas 885 del Tomo IV, realizado por el piloto don Jaime Gastón Parra Santos, en calidad de piloto e ingeniero aeronáutico, a través del cual manifiesta u opinión experta sobre las causas del accidente materia de autos, el cual fue ratificado mediante declaración testimonial que consta a fojas 912 y siguientes, Tomo IV de autos, realizado con fecha 17 de agosto de 2011 ante el Noveno Juzgado Civil de Santiago.

9.- Informe pericial del análisis del accidente de aviación a través del cual los pilotos señores Patricio Herrera Díaz y don Arturo Miquel Bañados entregan su opinión experta respecto a las causas del accidente de autos, el cual fue acompañado en el primer otrosí de escrito de fecha 10 de agosto de 2011 que rola a fojas 887, Tomo III, el cual fue ratificado por ambos mediante prueba testimonial de fecha 16 de agosto de 2011, que rolan a fojas 892 y 895, Tomo III.

10.- Copia autorizada de l sentencia dictada por el Cuarto Juzgado Civil de Santiago, con fecha 12 de junio de 2014, en la C-39.999-2014, caratulada “Isapre Cruz Blanca con Carabineros de Chile”.

SEPTUAGESIMO: Que, la parte demandante a fojas 4212, 4215 y 4249, Tomo XIII, presentó **prueba testimonial**, que fueron ya descritas en el considerando quincuagésimo octavo, los que se dan por reproducidos en esta etapa de la sentencia para todos los efectos legales.

DEMANDA DE FOJAS 2388, TOMO VIII, CAUSA C-1572-2009, PRIMITIVAMENTE SUSTANCIADA ANTE EL DECIMO QUINTO JUZGADO CIVIL DE SANTIAGO:

SEPTUAGESIMO PRIMERO: Que, a fojas 2388, Tomo VIII, de los autos Rol C-1572-2009 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Décimo Quinto Juzgado Civil de Santiago, se presenta don Edgardo Reinoso Lundstedt, abogado, en representación, de doña **Luz Mónica Vargas Espinoza**, don **Pedro Vargas Gilberto Espinoza**, don **Eduardo Enrique Vargas Espinoza**, doña **Gloria Soledad Vargas Espinoza**, don **Mauricio Cristian Vargas Espinoza**, comerciante, quien comparece por sí, y también en representación de su hija, la menor **Sydney Vargas Rodriguez**, quienes, de conformidad a lo establecido en el artículo 38, inciso segundo, de la Constitución Política del Estado, en la representación que inviste, vienen en ejercer acción para que sean reparados los daños y perjuicios sufridos por sus representados y, consecuentemente, interponen demanda, en juicio ordinario por responsabilidad del Estado, en contra del FISCO DE CHILE, representado por la Abogada Procurador Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, doña María Teresa Muñoz Ortúzar, abogada, o por el Presidente del Consejo de Defensa del Estado,

señor Carlos Mackenney Urzúa, abogado, domiciliados en Agustinas 1687, Santiago, en virtud de los hechos y fundamentos de derecho, que expresa.

Señala que el 18 de febrero del 2008, la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, emitió la Orden de Instrucción N°16-A, que consistía en un documento que ordenaba efectuar un total de 4 horas de vuelo, y establecía que un funcionario público, el instructor, Capitán de Carabineros, señor Luciano Albino Castro Adasme, aplicara este entrenamiento complementario interno, a otro funcionario público, el piloto, y Teniente de Carabineros, señor Sebastián Eduardo Rodríguez Torres. En cumplimiento de esta orden fiscal, el día 27 de febrero del 2008, cerca de las 09.46 horas, la aeronave Cessna 210 M, Centurión, matrícula CC-KKU, tipo monomotor, N° de Serie 210-62332, con 8.110 horas, año de fabricación 1.978, a cargo la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, y de propiedad del Club Aéreo de Carabineros, efectuaba un vuelo, con cuatro pasajeros a bordo, estando piloteada, por personal de la Brigada Aeropolicial de Carabineros de Chile, a saber, el instructor de vuelo, Capitán de Carabineros, señor Luciano Albino Castro Adasme (35), quien era el piloto al mando, y por el Teniente de Carabineros, señor Sebastián Eduardo Rodríguez Torres (24), quien también era piloto y alumno en práctica y había obtenido su licencia de piloto privado de aviones el 13.2.08, es decir, catorce días antes del siniestro. Ambos oficiales, conforme se indicó por la Prefectura Aeropolicial de Carabineros, se encontraban cumpliendo en este vuelo funciones de *“actos propios del servicio”*, como consta en certificados institucionales, de fechas 17 y 19.3.08, emitidos por la Prefectura Aeropolicial de Carabineros. Los cuatro pasajeros, añade, eran alumnos en práctica de mecánica de mantenimiento de aeronaves, del Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo del Personal de Carabineros, y su presencia había sido autorizada por la institución, en el Libro de Operaciones. En este proceso de entrenamiento, esta tripulación había realizado tres vuelos con pasajeros en días previos, sin observaciones, y el día del accidente se estaba iniciando el cuarto y último turno de instrucción complementaria. El propósito de este vuelo, era despegar desde el Aeródromo “Eulogio Sánchez”, conocido como Aeródromo de Tobalaba, para dirigirse a la zona de vuelo de instrucción, denominada Delta-11, ubicada al Sur del aeródromo, y en ese lugar, completar un entrenamiento complementario interno para el traslado de pasajeros. Al finalizar esa actividad la nave regresaría a la pista de salida. Luego de 1 minuto y 36 segundos, posterior al despegue, y en fase inicial de ascenso con rumbo sur, la nave inició un viraje por la izquierda, y luego el avión se precipitó a tierra, en una multicancha de un complejo deportivo o centro recreacional, perteneciente a la Municipalidad de Peñalolén, ubicado en calle Ricardo Grellet de los Reyes 2.152, esquina Antupirén, dejando un enorme cráter en el suelo.

En este siniestro, expone, fallecieron los seis ocupantes de la nave y siete personas en tierra, entre las cuales se encontraba doña **Ramona del Rosario**

Espinoza Espinoza, madre y abuela de sus mandantes. Esta última, junto a otras personas, participaba como alumna en el programa de “Baile Entretenido”, actividad respaldada por Nestlé, pero impartida por el municipio.

Este siniestro civil, expresa, ocurrió mientras funcionarios públicos, ejercían sus funciones, o con ocasión de estas, provocando la muerte de varias personas. En efecto, la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, había emitido la Orden de Instrucción N°16-A, de fecha 18 de febrero del 2008, documento que ordenaba efectuar un total de 4 horas de vuelo y establecía que un funcionario público, el instructor Capitán señor Luciano Castro, aplicara este entrenamiento complementario interno, a otro funcionario público, el piloto Teniente señor Sebastian Rodriguez. Este entrenamiento complementario interno, había sido establecido por la Prefectura Aeropolicial de Carabineros, pero no formaba parte del programa de instrucción básica, aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil. Añade que la misma nave, con fecha 3 de septiembre del 2007 había tenido otra falla, que fue informada como “Falla de Pérdida de Potencia en Vuelo”, cuando en un vuelo instrucción, en una maniobra de despegue, en el aeropuerto de Santo Domingo, por lo que el piloto tuvo que hacer un aterrizaje de emergencia sobre la arena de la playa de Rocas de Santo Domingo.

Asevera que, conforme con lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley N° 18.575, es evidente, en este caso, la responsabilidad del Estado, pues ambos pilotos, al momento de los hechos, se encontraban cumpliendo una función pública, y por lo mismo, el hecho ilícito civil se produjo cuando ambos funcionarios de Carabineros, cumplían sus funciones públicas, previa orden institucional de Carabineros.

Explica que si se observa el Manual de vuelo de la aeronave siniestrada, la velocidad de ascenso de ésta era 90 nudos. Sin embargo, en este caso, la aeronave, luego de lograr la velocidad de ascenso, comenzó una disminución paulatina, lo que ha llevado a concluir que en esa condición de baja velocidad, la aeronave ingresó a una condición peligrosa que se denomina “*región de comando reverso*”, en la que se requiere una mayor potencia disponible, para mantener el control de la aeronave. Esta condición de “*región de comando reverso*” fue agravada, dado que el piloto de la nave, al no tener suficiente separación con el terreno, debió mantener esta actitud de montada y en estas condiciones, decidió efectuar un peligroso viraje por la izquierda, contribuyendo a aumentar la velocidad de Stall, sobreviniendo de esta manera, irrevocablemente, una condición de pérdida de sustentación y con ello el desplome total de la aeronave. Así las cosas, la conducta del piloto de la nave, fue determinante en el resultado. Los estudios efectuados, demuestran que en el contexto del accidente, es posible determinar que la tripulación de la nave, habiendo percibido una situación anormal, posterior al despegue, efectuó un viraje a la izquierda, con el propósito de

regresar a la pista, (tal como lo señala el procedimiento para una eventual falla de magneto) al considerar que ésta era la mejor alternativa, frente a la situación presentada. Además, los relatos de testigos coinciden con la proyección final del vuelo de la aeronave hasta el momento del impacto, por cuanto las declaraciones de estas personas expresan que el avión antes de impactar contra el terreno, realizó un viraje abrupto y cayó en picada, lo que es interpretado como una pérdida de sustentación a baja altura, ya que el viraje abrupto está referido al instante en que la aeronave había perdido la condición aerodinámica, que le permitía sustentarse en vuelo, desplomándose hacia el terreno con un alto ángulo.

La causa del accidente, señala, fue la falta de recursos disponibles (velocidad y altura) para que la tripulación pudiese enfrentar una condición crítica de vuelo, ante una falla de un magneto durante la fase inicial de ascenso, con la consiguiente pérdida de tracción. La tripulación mantuvo la actitud de ascenso, a fin de mantener la separación con el terreno, disminuyendo la velocidad del avión e iniciando un viraje por la izquierda, para volver a la pista, continuando la disminución de velocidad, hasta perder la sustentación y como consecuencia el control de la aeronave. El viraje, como se dijo, se explica si se considera lo recomendado en el manual de vuelo para ese tipo de falla.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 18.575, expresa, el Estado es responsable de los daños producidos a sus mandantes, norma que es congruente con lo dispuesto en el art. 38, inc. 2º de la Constitución Política,

Los organizadores de esta misión pública, que culminó en la tragedia, es la Prefectura Aeropolicia de Carabineros, que se creó el 17 de febrero de 1960, mediante Orden General O.S. 2, N°3532. Consta en el sitio web de carabineros.cl, que esta Prefectura especial depende directamente de la **SUBDITRANSECAR**, y es superior jerárquico de todas las Secciones Aeropoliciales Zonales que existen en el país y del Club Aéreo de Carabineros. Dependen también de esta Prefectura, la Subprefectura de Operaciones y la Subprefectura de Administración Técnica. Cuenta con una Sección Helicópteros, una Sección Aviones, una Sección Docencia, una Sección Abastecimiento y una Sección de Personal y Mantenimiento. Los objetivos de esta Prefectura, son la prestación de servicios policiales, en los que son aplicables los elementos aéreos, tales como transporte de personal y elementos de auxilio, en caso de calamidades públicas y otras emergencias; traslado de personal enfermo o accidentado; movilización de jefes en visitas inspectivas, en comisiones especiales dentro o fuera del país y otras actividades que disponga la superioridad.

Expone que el daño que sufre la víctima en un hecho ilícito es un requisito indispensable de la responsabilidad en el derecho, que no persigue castigar, sino reparar el perjuicio sufrido y los que se sufrirán a futuro. Los hijos de la víctima, a saber,

doña Luz Mónica Vargas Espinoza, don Pedro Vargas Espinoza, don Eduardo Vargas Espinoza, doña Gloria Vargas Espinoza y don Mauricio Vargas Espinoza, han sufrido enormemente con esta tragedia. La madre de todos ellos, ha fallecido, dejándolos totalmente dañados, tristes, afligidos, y con el dolor eterno de haber perdido a su madre, quien era la que los cobijaba y aunaba. Su muerte ha significado en sus hijos, y en toda su familia, una enorme pérdida, un enorme dolor, que es permanente y seguirá en el tiempo, pues todos siguen estando afectados por una enorme depresión, a causa de esta lamentable pérdida. Los hijos de la víctima fallecida, están desechos, y permanecen desconsolados, con enormes signos de depresión, que evidencian su pesar y congoja, demandando por concepto de daño moral la suma de \$200.000.000.- por cada hijo, y la suma de \$100.000.000.- por la nieta.

En virtud de lo expuesto, solicita se sirva tener por interpuesta demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios, en contra del Fisco de Chile, representado por la abogada Procurador Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, doña María Teresa Muñoz Ortúzar, abogada, o por el Presidente del Consejo de Defensa del Estado, señor Carlos Mackenney Urzúa, abogado, domiciliados en Agustinas 1687, Santiago, acogerla a tramitación y en definitiva, hacer lugar a ella, en todas sus partes, condenando al demandado a pagar a los demandantes la suma de \$1.100.000.000.-, con mas intereses y reajustes legales, con costas; o, en subsidio, las sumas y cantidades de dinero que S.S. estime de justicia y equidad, de acuerdo al mérito de autos, debidamente reajustadas y con intereses que S.S. estime procedentes, con costas.

SEPTUAGESIMO SEGUNDO.- Que, a fojas 2412, Tomo VIII, de los autos Rol C-1572-2009 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Décimo Quinto Juzgado Civil de Santiago, se presenta doña María Teresa Muñoz Ortúzar, Abogado Procurador Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, por el Fisco, quien en la representación que inviste, procede a contestar la demanda en base a los fundamentos de hecho y de derecho que expone.

Señala que el abogado Edgardo Reinoso, en representación convencional de un total de 6 personas, interpone demanda de indemnización de perjuicios en contra del Fisco de Chile reclamando el pago de \$1.100.000.000.- como resarcimiento por el daño moral sufrido a raíz del fallecimiento de doña Ramona del Rosario Espinoza Espinoza, cuyo deceso se produjo en el accidente aéreo acaecido el día 27 de febrero de 2008, fecha en la que un avión Cessna 210 M matrícula CC-KKU, a cargo de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros, se precipitó a tierra sobre una multi-cancha ubicada en la comuna de Peñalolén mientras se desarrollaba una actividad deportiva. Los actores reclaman indemnización en calidad de hijos (5 adultos) y nieta (una menor de edad) de la fallecida señora Espinoza. En cuanto a los fundamentos de la demanda, se

invoca el artículo 4° de la Ley de Bases Generales de la Administración del Estado (LBGAE), en relación con el artículo 38 inciso 2° de la Constitución Política, afirmando que el accidente se produjo en el ejercicio de funciones públicas o con ocasión de éstas. En subsidio, los demandantes alegan la aplicación del régimen de responsabilidad extracontractual común previsto en los artículos 1437, 2284, 2314 y 2329 del Código Civil.

La parte demandada controvierte que los hechos descritos hayan ocurrido del modo que se presentan en la demanda, haciendo necesario aclarar algunas aseveraciones: a) Se dice que el Piloto señor Sebastián Eduardo Rodríguez Torres era un piloto y “alumno en práctica”, lo que no es efectivo, pues el señor Rodríguez Torres era un Piloto acreditado con licencia N°10.953 totalmente vigente, y con la habilitación necesaria para llevar a cabo el frustrado vuelo, b) Se dice que la aeronave había presentado “fallas anteriores” en un incidente acaecido el 03 de septiembre de 2007, lo que no es efectivo, pues dicho incidente no se produjo por una falla en la aeronave, sino que en la fecha Cessna CC-KKU protagonizó un aterrizaje de emergencia a raíz de una inadecuada administración del combustible por parte de la tripulación a cargo en ese momento.

Expone que en la fecha señalada y pasadas las 09,46 hrs., los pilotos señores Sebastián Rodríguez y Luciano Castro iniciaban un vuelo junto a 4 pasajeros. El propósito del vuelo era despegar desde el aeródromo Eulogio Sánchez, para dirigirse a la zona denominada “Delta-11” con el fin de concluir un “*Entrenamiento Complementario Interno*” (ECI) para traslado de pasajeros. Sin embargo, luego de 1.36 minutos de inicio del despegue el avión se precipitó a tierra, falleciendo sus ocupantes, siendo importante precisar que el avión siniestrado no se encontraba realizando maniobras al momento del accidente, y que el vuelo abruptamente interrumpido era el CUARTO y último del denominado *entrenamiento complementario interno* que, hasta ese momento, se había desarrollado sin incidente alguno. En cuanto al mantenimiento del avión, resalta que estaba totalmente al día y se llevaba a cabo sobre la base del programa recomendado por el fabricante, ciñéndose estrictamente a lo establecido en el “Manual de Procedimientos de Mantenimiento” (MPM), documento técnico aceptado por la autoridad aeronáutica (DGAC), agregado que el motor había sorteado con éxito la inspección de las 200 horas el día 24 de enero de 2008, apenas un mes antes del accidente.

Expone que a raíz del accidente, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 181 del Código Aeronáutico, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) llevó a cabo la investigación N°1479ES que concluyó con la emisión del Informe Final de fecha 26 de septiembre de 2008, el cual consigna que la causa más probable del accidente “sería la falta de recursos disponibles (velocidad y altura) para que la

tripulación pudiese enfrentar una condición crítica de vuelo, ante una eventual falla de un magneto durante la fase inicial de ascenso, con la consiguiente pérdida de tracción. La tripulación mantuvo la actitud de ascenso a fin de mantener la separación con el terreno, disminuyendo la velocidad del avión e iniciando un viraje por la izquierda, aparentemente para volver a la pista, continuando la disminución de velocidad hasta perder la sustentación y como consecuencia el control de la aeronave. El viraje podría explicarse si se considera lo recomendado en el manual de vuelo para ese tipo de falla”, descartando el perito investigador como causa probable del accidente una actuación dolosa o culpable por parte de los miembros de la tripulación y, en lugar de ello, analizando la maniobra de viraje, concluyó que puede explicarse teniendo en consideración lo recomendado por quien mejor conocía la aeronave y su funcionamiento, es decir, el propio fabricante.

Agrega que la aeronave siniestrada contaba con pólizas de seguros (casco, asientos y terceros) que protegían los daños sufridos por el avión, el perjuicio sufrido por los ocupantes y el daño a terceros, lo que se deberá tomar en cuenta al fijar el quantum indemnizatorio, a fin de evitar un doble pago.

Alega, asimismo, el caso fortuito o fuerza mayor como eximente de responsabilidad que impide el nacimiento de la obligación de resarcir el daño sufrido por las víctimas, y cuyos elementos de imprevisibilidad e irresistibilidad o inevitabilidad se configuran de la siguiente forma: respecto del primero, se encuentra acreditado toda vez que el mantenimiento de la aeronave se encontraba en regla y es por ello que el propio informe final de la investigación expresa en sus conclusiones que “(...) lo más probable es que se produjo una falla IMPREVISTA de uno de los magnetos durante la fase inicial de ascenso”, desperfecto que no fue ni podía ser detectado en las revisiones regulares de la máquina; respecto del segundo, quedó demostrado a la luz de la investigación de la DGAC que el viraje que precedió a la caída del Cessna fue una maniobra que la tripulación se vio obligada a efectuar, con el objeto de retornar a la pista de aterrizaje, tal como lo recomienda en manual del fabricante, y que fue la única alternativa que les quedaba frente a la repentina pérdida de potencia ocasionada por la falla del magneto.

Respecto del régimen de responsabilidad por falta de servicio, expone que a la institución de Carabineros de Chile no se aplica el régimen de responsabilidad civil por falta de servicio por expresa disposición del inciso 2º del artículo 21 de la LBGAE.

En relación a la responsabilidad del Estado, explica, ésta no es de carácter objetiva. El sistema de responsabilidad extracontractual del Estado de Chile se encuentra establecido de manera general en el artículo 42 de la LBGAE que incorpora los conceptos de falta de servicio y falta personal, y la primera de ellas no es una responsabilidad objetiva, ya que para que opere se requiere la “culpa del servicio”, es decir, debe darse el mal funcionamiento del servicio o el no funcionamiento del mismo.

Agrega que existe un estatuto especial que regula la aeronavegación, en cuyo marco se contempla un sistema de responsabilidad objetiva, sobre la base de los preceptos contenidos en el Código Aeronáutico, el que prevé un sistema especial que contempla baremo indemnizatorio progresivo, en relación al PMD (Peso Máximo de Despegue) de la aeronave causante de los perjuicios, agregando que el avión Cessna CC-KKU siniestrado tenía un peso máximo de despegue de 3.800 libras, que equivalen a 1.721,4 kilogramos, de modo que, por mandato legal, el monto total de la indemnización a distribuir entre todas aquellas personas que hubieren resultado dañadas no podría superar las 8.607 unidades de fomento, excediendo con creces al máximo legal el pago que se reclama por los demandantes.

En relación a la ausencia de culpa o dolo, agrega que los pilotos a cargo de la aeronave actuaron del modo que correspondía atendida las circunstancias, y ello es tan claro que en la demanda no se imputa derechamente un actuar culposo o doloso por parte de ellos

Advierte, por otra parte, que no corresponde asumir la presencia de un dolor o aflicción constitutivo de daño moral o su magnitud por el solo hecho de existir un vínculo de parentesco entre la víctima del hecho y los demandantes, pues la circunstancia que esta especie de daño no pueda ser determinado cuantitativamente de manera exacta, no implica que por ello deba presumirse su acaecimiento, por cuanto aquello implicaría la infracción del principio básico de la responsabilidad aquiliana: Sin daño no existe responsabilidad.

Respecto del reajuste e interés demandado, señala que, el primero, es una obligación accesoria o auxiliar en relación al pago del capital, que en este caso sería la indemnización por daño moral, por lo que dicho reajuste no puede tener una existencia anterior al nacimiento de la obligación principal a la cual accede, cuya fuente sería la sentencia ejecutoriada, debiendo establecerse la reajustabilidad a partir de la fecha en que el fallo quede firme. Respecto a los intereses, señala que toda indemnización de perjuicios tiene por finalidad la reparación del daño causado en términos de colocar a la víctima en la situación anterior al acaecimiento del hecho lesivo o bien, atenuar las consecuencias que sean irreversibles, por lo que no puede constituir una fuente de lucro o ganancia para el demandante, surgiendo de modo natural la razón por la cual el pago de intereses retributivos repugna la esencia y finalidad de la indemnización de perjuicios al constituir una ganancia adicional carente de causa o motivo.

SEPTUAGESIMO TERCERO: Que, la parte demandante a fojas 2435, Tomo VIII, evacúa el trámite de **réplica**, en los términos ya descritos en el considerando sexto de este fallo, los que se tienen por reproducidos para todos los efectos legales.

SEPTUAGESIMO CUARTO: Que, asimismo la parte demandada al evacuar el trámite de **dúplica**, a fojas 2461, Tomo VIII, lo hace en los mismos términos descritos en el basamento séptimo, los que se tienen por reproducidos en esta etapa de la sentencia.

SEPTUAGESIMO QUINTO: Que, recibida que fuera la causa a prueba de la causa Rol C-1572-2009 acumulada, la demandante acompañó los siguientes **documentos**:

1.- Certificado de nacimiento de Luz Mónica Vargas Espinoza, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 22 de enero de 2009, rolante a fojas 2379, Tomo VIII;

2.- Certificado de nacimiento de Pedro Gilberto Vargas Espinoza, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 22 de enero de 2009, rolante a fojas 2380, Tomo VIII;

3.- Certificado de nacimiento de Eduardo Enrique Vargas Espinoza, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 22 de enero de 2009, rolante a fojas 2381, Tomo VIII;

4.- Certificado de nacimiento de Gloria Soledad Vargas Espinoza, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 23 de enero de 2009, rolante a fojas 2382, Tomo VIII;

5.- Certificado de nacimiento de Mauricio Cristian Vargas Espinoza, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 22 de enero de 2009, rolante a fojas 2383, Tomo VIII;

6.- Certificado de nacimiento de Sydney Genesis Vargas Rodríguez, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 22 de enero de 2009, rolante a fojas 2384, Tomo VIII;

7.- Certificado de defunción de Ramona del Rosario Espinoza Espinoza, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 23 de enero de 2009, rolante a fojas 2385, Tomo VIII;

8.- Copias de expediente Rol 17-2008, seguido ante la Fiscalía Militar de Santiago, guardo bajo custodia N° 4766-12;

9.- Páginas 12, 13 y 14 del Diario El Mercurio, sección “C”, de fecha 23 de marzo de 2008, rolante a fojas 2954, Tomo IX;

10.- Impresión de publicación titulada “Informa de accidente de avioneta en Peñalolén concluye que sí hubo falla humana”, de fecha 16 de octubre de 2008 del Diario La Tercera, obtenido del sitio web: www.latercera.cl, rolante a fojas 2960 y 1961, Tomo IX;

11.- Impresión obtenida del sitio web www.cbn.cl, denominado “Grave accidente aéreo en comuna de Peñalolén, de fecha 27 de febrero de 2008; rolante a fojas 2963 y 2964, Tomo IX;

12. Copia de cuaderno IV de la causa rol 1571-2011 del Segundo Juzgado Militar de Santiago Sexta Fiscalía Militar.

SEPTUAGESIMO SEXTO: Que, sin perjuicio de lo anterior la parte demandante, de los autos Rol C-1572-2009, acumulados, hizo concurrir a estrados a los siguientes testigos; doña Alicia salas Guerrero, labores, domiciliada en Yelcho N°1890, Peñalolén; doña Berta Antonia Mardones Pedreros, labores, domiciliada en Avenida Grecia N°8230, Peñalolén; a doña Mónica Del Rosario Rivera Cruz, enfermera, domiciliada en Camino Los Refugios N°15.801, Lo Barnechea; a don Alejandro Albornoz Valdebenito, programador computacional, domiciliado en calle Quinchao, Jardines de Versalle, Maipú; a doña Gloria Emperatriz Revecó Granifo, programadora computacional, domiciliada en calle Quinchao N°5539, Jardines de Versalle, Maipú; a don Jorge Karachon Cerda, funcionario público, domiciliado en dependencias del Club Aéreo del Personal de Carabineros, ubicada en Avenida Larraín, La Reina; don Daniel Bergara Ripol, Bombero, domiciliado en dependencias de la Sexta Compañía de Bomberos de Ñuñoa, ubicada en Avenida Echeñique N°8605, La Reina; don Carlos Riquelme Sandoval, perito, domiciliado en dependencias de la Dirección General de Aeronáutica Civil, ubicada en Miguel Claro N°1314, Providencia; a don Xavier Pérez Chávez, perito, domiciliado en dependencias de la Dirección General de Aeronáutica Civil, ubicada en Miguel Claro N°1314, Providencia; a don Winston San Martín Parra, perito, domiciliado en dependencias de la Dirección General de Aeronáutica Civil, ubicada en Miguel Claro N°1314, Providencia; don Ernesto Alfredo Santander Campillo, perito, domiciliado en dependencias de la Dirección General de Aeronáutica Civil, ubicada en Miguel Claro N°1314, Providencia; a don Andrés Barros Villa, empleado, domiciliado en dependencias de la Dirección General de Aeronáutica Civil, ubicada en Miguel Claro N°1314, Providencia y a don Alejandro Tito Gutiérrez Binet, empleado, domiciliado en 4 Norte, Departamento 21, Viña Del Mar.

Por su parte, doña **Mónica Del Rosario Rivera Cruz**, a fojas 2874, Tomo IX, señala que para ella el peor perjuicio moral, la división de la familia, ella era el pilar de su familia, y debido a su trágica muerte la familia se dividió, no es la que era antes, participaban mucho juntos, y ahora hay hermanos que no se ven unos con otros, para ella ese es el mayor perjuicio y en lo monetario no tiene opinión. Repreguntada la testigo para que diga cómo le consta lo declarado precedentemente, señala que lo sabe porque cuando estaba su mamá viva participaban mucho juntos, se celebraban los cumpleaños, las fiesta de fin de año todo lo que conlleva la familia unida, lo sabe porque sus padres viven cerca y se da cuenta que los hermanos no son lo que eran antes, unidos. Se le consulta a la testigo si sabe quiénes formaban el núcleo familiar de la Sra. Ramona y que tipo de contactos mantenían entre ellos, respondiendo que ella, sus hijos, sus nietos y el contacto de que una hija casada y los hijos de ésta vivían con ella, vivían juntos ese era el contacto que tenían. Se le consulta respecto a que actividades realizaba en

conjunto la Sra. Ramona con sus hijos y nietos, respondiendo que por lo que ella vivió con ellos como familia participaban mucho en la iglesia, aparte de eso típico de participar en fechas especiales, de salir mucho, de paseos, ella con sus nietos iban a actividades recreativas, de hecho en el momento en que falleció estaba haciendo actividad de baile entretenido. Se le consulta de qué forma el fallecimiento de doña Ramona Espinoza dividió a la familia, señalando la testigo que ya no es la familia tan unida, la división de los hermanos, ya que era ella quien los mantenía unidos. Se le consulta en cuanto a si la forma de ser de los hijos y nietos de la Sra. Ramona Espinoza cambió luego del fallecimiento de ésta, y señala que a lo que ha visto, que no son todos, les cambió la vida, ya no son tan alegres, se ven apagados, tristes, diría hasta amargados. Se le consulta si dejaron de hacer actividades que antes realizaban juntos como grupo familiar y señaló que por lo que ella ha visto, sí. Se consulta a la testigo si los daños morales que relató se mantienen a la fecha, respondiendo que sí. Se le pregunta por último si han existido otras causas, distintas a la muerte de la Sra. ramona que haya afectado o provocado perjuicios a sus hijos y nietos, respondiendo que según sabe no.

A fojas 2579, Tomo IX, el testigo **Xavier Fernando Pérez Chávez**, en cuanto a la pregunta si recuerda haber confeccionado el informe final de suceso de aviación N°005-2007 XP referido a la aeronave Cessna 210, operador Leonardo Espinoza, ocurrido en Santo Domingo, de fecha inicio 03 de septiembre de 2007 y finalizado el 17 de octubre de 2007, que se refiere a la misma nave a que se refieren estos hechos, responde que si lo recuerda, es otro caso investigado antes del suceso de la aeronave CC-KKU, referente a la misma. Se le consulta al testigo si reconoce el informe final de suceso de aviación N°005-2007 XP de fecha 03 de septiembre de 2007 referido a la aeronave Cessna 210, matrícula CC-KKU, que forma parte de la investigación realizada por la Fiscalía de Aviación Rol 17-2018 iniciada a raíz de los hechos de autos (tomo II, fojas 406 y siguientes), la cual fue acompañada con fecha 20 de junio de 2011, guarda en custodia del tribunal y que en el acto se le exhibió, y responde que efectivamente reconoce el informe final del suceso que se le consulta, a excepción de unas hojas que son al parecer parte del expediente de la Fiscalía de Aviación intercaladas en dicho informe. Se le consultó si recuerda cuales fueron las circunstancias o hechos que motivaron la realización de dicho informe, indicando que lo que motiva normalmente la ejecución de una investigación de accidente o incidente de aviación es debido a que alguna aeronave haya sufrido algún tipo de percance y en este caso la aeronave aterrizo de emergencia en una playa de la localidad de Santo Domingo, constándose durante el desarrollo de la investigación que la causa habría sido por una detención del motor debido a falta de combustible. Se le consulta que si se pudo determinar que motivó la falta de combustible, si fue un problema de carguío del mismo o en el instrumental de medición de combustible, señalando que lo que motivo la falta de combustible según recuerda, fue debido a una mala planificación o error del piloto en

la planificación del combustible que debe llevar a bordo para realizar su vuelo, ello es en forma general ya que no recuerda los detalles. En los sistemas de la aeronave en este caso específico, de acuerdo a los antecedentes recabados, no fallaron ni tuvieron ninguna participación.

Por su parte, el testigo don **Andrés Gastón Barros Villa**, a fojas 2882, Tomo IX, expone que el día de los hechos él estaba de vacaciones y se informó de él a su llegada, al asumir sus funciones como jefe de la Sección de Investigación de Accidentes de Aviación, indicando que fue un hecho muy lamentable por cierto en el cual fallecieron varias personas, tanto las que se encontraban a bordo del avión, como personas que se encontraban en un centro deportivo, aclarando que no recuerda exactamente si se encontraban en un centro deportivo, pero pertenecía a la Municipalidad de Peñalolén. Dice que ocurrido el accidente fue nombrado un investigador a cargo el cual se dedicó a realizar la investigación respectiva, y terminado el informe se determinó la causa más probable cuya resolución fue firmada por el Director General de Aeronáutica Civil. Se le consulta si el informe a que ha hecho referencia en su declaración, iniciado a raíz de los hechos de autos, es el señalado como informe final del incidente de aviación N°1479 ES, referido a la aeronave avión Cessna, modelo 210 M, matrícula CC-KKU, iniciado con fecha 27 de febrero de 2008, y terminado el 26 de septiembre del mismo año, el cual forma parte de la investigación realizada por la Fiscalía de Aviación Rol 17-2008 (Tomo 4, fojas 649 y siguientes) y si en dicho informe de fojas 680, aparece su firma y si la ratifica en este acto, se le exhibe el referido documento, respondiendo que sí, es el informe al cual hace referencia, que va de fojas 649 a 680 y es su firma la que aparece fojas 680, la cual ratifica en el acto. Se le consulta si recuerda cual fue la causa probable que se consigna en el informe que habría provocado que el avión se hubiese capotado y como se habría llegado a tal conclusión, respondiendo que no lo recuerda. Se le consulta si en la investigación realizada se pudo determinar en qué momento se habría producido la falla de la aeronave, indicando que en esa fecha él se desempeñaba en el cargo de jefe de la sección de accidentes y el que desarrollaba la investigación es otra persona o es un especialista a cargo de ella en forma específica, por lo tanto los detalles los maneja ese investigador. Su labor se orientaba especialmente en aspectos administrativos para el buen funcionamiento del sistema, tanto así que actualmente el jefe de la sección no firma esos informes. Se le pregunta al testigo, si recuerda si el investigador a cargo le comentó sobre la determinación de las eventuales causas probables del accidente, y señala que sí, en forma general tenía antecedentes de algunas posibles causas del accidente y que están planteadas en el informe, las que están relacionadas con fallas mecánica.

La testigos, doña **Berta Antonia Mardones Pedreros**, a fojas 2886, Tomo IX, señala que se pudo dar cuenta desde su casa es la destrucción de la familia, la casa estaba abandonada, por lo que le da mucha pena verla, porque al parecer viven dos

hijos de ella ahí, pero no les da gana de hacer nada, no se ven sus nietos que no van a la casa, eso es todo lo que puede apreciar desde su casa, lo más grande que ve es el daño moral de la familia. Señala que el núcleo familiar s de la Sra. Ramona lo compone un hijo que es alcohólico, la hija mayor que vive en el segundo piso de la casa y sus tres nietos que eran los que vivían con ella, y que en el fondo ella crió a esos dos nietos. Expone que la relación que la Sra. Ramona mantenía con su familia, era muy buena, era la gallina que atraía a todos sus pollos. Se le consulta que actividades desarrollaba la Sra. ramona con sus nietos e hijos, respondiendo que para las fiestas se juntaban para los santos, para los cumpleaños, con las nietas iba a los cursos que se dan para la tercera edad, siempre las nietas la acompañaban y señala que luego del accidente donde falleció Ramona, se separó toda su familia, no se juntan, no llegan a la casa, solamente los que viven en la casa. La testigo a la pregunta si la forma de ser de los integrantes de la familia de la Sra. Ramona cambio luego del accidente, dice que sí total. Se le consulta si alguno de los familiares a caído en depresión luego de la muerte de la Sra. Ramona, y cree que la nieta mayor de nombre Cisney y en realidad todos han estado bien mal, la Mónica sobre todo ha estado bien mal, señalando que los perjuicios se mantienen hasta la fecha y como familia no hacen nada, nada, nada, no se juntan nunca.

El testigo don **Jorge Christian Karachon Cerda**, a fojas 2891, Tomo IX, señala que el instructor de vuelo con su respectivo alumno, se encontraba realizando una actividad de instrucción de vuelo, previamente programada por la sección docencia de la Prefectura Aérea de Carabineros de Chile. Se le consulta que participación tuvo en la investigación que se realizó en la Fiscalía de Aviación, respondiendo que no tuvo ningún tipo de participación. Se le consulta al testigo si recuerda haber dado respuesta al oficio N°17-2008, de fecha 23 de noviembre de 2009 de la Fiscalía de Aviación, referido a los antecedentes que se le habían solicitado relacionados con la aeronave siniestrada, documento que se le exhibió en el acto y que se encuentra en custodia del tribunal, y señala que si recuerda, declaró conocer el oficio de información relacionado con el accidente de aviación. Se le pregunta al testigo si recuerda cuales fueron los hechos o circunstancias que motivaron la elaboración del documento, y señaló que para dar respuesta a la Fiscalía de Aviación sobre la información del accidente. Se le consulta al testigo si se logró determinar cuáles fueron las causas del desperfecto que provocó la caída de la aeronave siniestrada, indicando que las desconocía. Se le consulta por último respecto a qué cargo o función desempeñaba en carabineros de Chile a la fecha del accidente, respondiendo que Prefecto Subrogante de la Prefectura Aérea de Carabineros de Chile.

A fojas 2893, Tomo IX, comparece la testigo **doña Alicia salas Guerrero**, expuso que el mayor perjuicio fue la disgregación de la familia, por lo que le han contado los vecinos tienen problemas económicos. Dice que uno de los hijos de ella que era bien regalón, si antes estaba un poco alcohólico, ahora lo está más, la otra hija

que vive en la misma calle, está con depresión, y la otra hija de ella la ha echado mucho de menos a su lela, como le decía, el otro hijo mayor se lo lleva puro peleando por la casa, no le interesa nada de sus hermanos, solo le interesa la plata. En cuanto al núcleo familiar de la Sra. Ramona, dice que vivía con el Lalo, su hijo, la hija mayor y la familia de ésta que son 4, ella, su esposo y sus dos hijos, nietos de la Sra. Ramona. Se le consulta a la testigo como era la relación que mantenía la Sra. Ramona con su familia y responde que cree que era buena, se veían felices, contentos. Se le consulta si sabía qué tipo de actividades desarrollaban en conjunto la Sra. ramona con sus hijos y nietos, si celebraban cumpleaños, santos, etc., y responde que piensa que si ya que siempre se veían sus hijos y sus nietos el fin de semana en su casa. Se le consulta como se afectó la familia de la Sra. ramona luego de su muerte, indicando que como ya había dicho se separaron entre los hermanos, ya no se hablan, esa casa prácticamente esta votada, nadie quiere arreglar, no quieren hacer nada ya que a todos les da pena. En relación a la forma de ser de los integrantes de la familia de la Sra. Ramona luego de su muerte, dice que el hijo Lalo que si antes tomaba un poco, ahora es más lo que toma y depresión, creo que sí, es la pérdida de la mamá, manteniéndose estos perjuicios hasta el día de hoy.

Por su lado el testigo don **Daniel Eduardo Vergara Ripoll**, a fojas 2595, Tomo IX, indica que no sabe las circunstancias del accidente, y su participación luego del accidente aéreo de fecha 27 de febrero de 2008, fue en su calidad de bombero, llegó al lugar 25 minutos aproximadamente desde la hora de alarma y verificar que carros de bomberos estaban trabajando en el lugar, además asistió a la cancha de al lado con otros bomberos para verificar si algunas otras personas necesitaban asistencia. Se le pregunta al testigo cual fue la situación que pudo apreciar luego de verificarse el accidente en el lugar en que ocurrió el mismo, respondiendo que habían fuselaje del avión el cual estaba cubierto con algunas lonas y en el sector colindante que era un estadio, se estaban atendiendo a diferentes personas, dándoles primeros auxilios, agua a algunos, tranquilizando a otros. Se consulta en qué condiciones se encontraba el fuselaje del avión y señala que en realidad antes dijo fuselaje por darle un nombre, pero aclara que no sabía que parte del avión estaba tapado ahí. Se le solicita al testigo que precise en qué condiciones se encontraba la nave, si existía algún detalle que particularmente le llamará la atención y responde que la verdad que no, ya que lo que se veía son fierros quemados, esta todo desintegrado.

A fojas 2899, Tomo IX, comparece la testigo **Gloria Emperatriz Reveco Granifo**, quien expone que si existen perjuicios, en vista de lo que compartieron con la compañera de su hija, al ver durante mucho tiempo mucha angustia en el transcurso de su formato escolar y en distintas actividades que han tenido que compartir fuera de Santiago, en el minuto de ella sentir una avioneta se transforma terminando en llanto, cuando han tenido que ir a retirar a su hija a la casa de ésta, se ha notado un delta de

silencio cuando se hacen comentarios de familia y reuniones con los abuelos, teniendo que cambiar radicalmente de tema, es esto lo que le ha tocado ver y vivir con ellos. Se pregunta al testigo como era el núcleo familiar de la Sra. Ramona y que tipo de contactos mantenía entre ellos, si realizaban actividades en conjunto, como paseos y de que forma el fallecimiento de la Sra. ramona dividió a la familia, también si la forma de ser de los hijos y nietos, cambió luego del accidente y si estos daños morales se mantienen hasta la fecha, indicando que por lo que le ha comentado Almendra, nieta de la Sra. Ramona, ellos eran una familia aclanada, vivían dos de sus hijos con ella, entre ellos la Sra. Mónica Vargas, la partida de su abuelita ha significado radicalmente dejar de salir de paseo por miedo a que le pase algo a alguien de la familia, cada vez que tienen paseo de curso hay que hablar en forma especial con ella, los daños que ve en Almendra es una tristeza enorme puesto que era su abuelita quien la cuidaba mientras su madre Mónica Trabajaba.

Enseguida el testigo **don Alejandro Albornoz Valdebenito**, a fojas 2902, Tomo IX, añadió que existen perjuicios más que nada morales, por cuanto las hijas no han estado muy bien moralmente, ya que su comportamiento no ha sido el mismo, la familia se siente más separada, lo que le consta porque lo ha visto con la hija menor y a veces en las reuniones que han tenido en el curso y conversaciones que ha tenido con Mónica. Se le pregunta a la testigo como era el núcleo familiar de la Sra. Ramona, que tipo de contactos mantenía con ellos, si realizaban actividades en conjunto, como paseos y de qué forma el fallecimiento de la Sra. Ramona, dividió a la familia, también si la forma de ser de los hijos y nietos cambió luego del accidente y si estos daños morales se mantienen a la fecha. Indicando que era una familia aclanada, muy participativa en diversas actividades que realizaban, siempre estaban juntos en actividades de cumpleaños y fiesta familiares, muy preocupados entre ellos. Indica que los nietos sobre todo se vieron afectados con el accidente de su abuela, el comportamiento de ellos cambió radicalmente demostrando que les hace falta su abuela. La familia también se vió afectada a tal punto que las actividades familiares que se hacían ya no existen y ese aclanamiento cada vez ha ido disminuyendo y en relación a los hijos, ha conversado con Mónica y ha visto que uno de los hermanos se dedicó al trago y esos daños aún persisten, incluso hasta en la relación entre los hermanos.

A fojas 2904, Tomo IX, depone el testigo **Carlos Arturo Riquelme Sandoval**, en cuanto a las circunstancias del accidente ocurrido el 28 de febrero de 2008, dice que fue durante un vuelo efectuado desde el aeródromo de Tobaraba o Eulogio Sánchez, posterior al despegue. Se pregunta al testigo si conoce las posibles causas del siniestro ocurrido y expone que las causas está señalado en el informe final entregado a la autoridad máxima Director General de la época. Se le pregunta si el informe final al que se refiere es el informe N°1479ES referido a la aeronave avión Cessna modelo 210M, matrícula CC-KKU e iniciado el 27 de febrero de 2008 y

terminado el 28 de septiembre del mismo año, el cual forma parte de la investigación realizada por la Fiscalía de Aviación y respecto del cual aparece su firma, documento que se exhibió en el acto (tomo IV, custodiado bajo el N°2660-2011), responde que efectivamente reconoce su firma al pie del mismo. Se le pregunta al testigo cuales pudieron haber sido las posibles fallas que habría presentado la nave siniestrada, a lo que responde que están señaladas en el mencionado informe al que se hace referencia precedentemente, informe final del accidente indicado. Se le consulta al testigo si en el manual de vuelo de la aeronave se contempla como posible falla algún desperfecto que hubiera presentado uno de los magnetos de ésta y responde que sí, el manual de vuelo de la aeronave contempla procedimiento de emergencia ante fallas de sistemas de la aeronave, los cuales deben ser atendidas por el piloto al mando. Seguidamente se le pregunta si ésta posible falla, es decir algún desperfecto en alguno de los magnetos de la nave, habría provocado el siniestro de la misma en su fase inicial de ascenso, respondiendo que dentro del informe se menciona como cierta posibilidad que ésta u otra podría haber afectado, por lo que las conclusiones de la misma están señalados en el respectivo informe. Ante esta respuesta, se le pide al testigo que señale porque razón entonces se establece en el informe que el mismo acaba de mencionar y respecto del cual aparece su firma, en el cual participó como perito experto, que la causa más probable del accidente haya sido una eventual falla de un magneto durante la fase inicial de ascenso, con la consiguiente pérdida de tracción, documento que se le exhibe en el acto, fojas 679, expediente de Fiscalía de Aviación (informe 1479ES), responde que lo referido en el informe está descrito como una posibilidad que éste accesorio pudiese haber fallado durante el vuelo, situación que no pudo ser comprobada fehacientemente según se consigna en el informe técnico en relación al grado de destrucción de ellos, pero siempre se debe tomar una posibilidad que este u otro elemento haya sido el factor o causa del accidente. Se le pide al testigo que precise el concepto de magnetos y cuál es la función de los mismos, y señala que el magneto es un accesorio que transforma el movimiento entregado por el motor en energía eléctrica destinada esta última al encendido de la mezcla en cada cilindro. El magneto cumple su función desde la puesta en marcha del motor hasta su corte. Se le pide al testigo que explique qué labor le correspondió realizar en la investigación del accidente aéreo sufrido por el Cessna CC-KKU, respondiendo que de acuerdo a la organización establecida en el Departamento de Prevención de Accidentes de la DGAC, su función es de investigador técnico, abocándose a las labores propias respecto a la aeronave, sus partes y elementos mecánicos, por lo tanto el aspecto operacional no está dentro de su ámbito el abordarlo en los informes de accidentes que se elaboran en dicho departamento, remitiéndose estrictamente a su labor técnica. Se le consulta al testigo, si a la luz de los resultados que arrojó su investigación técnica se adoptaron o no las medidas de seguridad por parte de los operadores de la mencionada aeronave, en especial, en lo relativo al mantenimiento, a lo que señala que sobre la base del resultado de la investigación en

muchos casos se efectúan recomendaciones las cuales son tomadas en cuenta y adoptadas por los operadores y propietarios de las aeronaves, como es en el presente caso. Se le consulta si previo al accidente, se adoptaron las medidas de seguridad por parte de las personas que estaban encargadas del mantenimiento de la aeronave, vale decir personal mecánico, indicando que de acuerdo a lo verificado en los registros de la aeronave, el mantenimiento se había estado efectuando a la fecha de acuerdo a la pauta establecida por el fabricante, o sea siguiendo los procedimientos que el manual de mantenimiento del avión establece y lo relacionado a las fallas previas que hubiese tenido esta aeronave está consignado en el informe técnico respectivo. Se le pregunta si recuerda haber confeccionado el informe final suceso de aviación N°005-2007, referido a la aeronave Cessna 210, CC-KKU, iniciado el 03 de septiembre de 2007 y finalizado el 17 de octubre del mismo año, respecto de un incidente ocurrido en Santo Domingo y que se refiere a la misma nave; documento que se le exhibió en el acto y que se encuentra en custodia N°2660-11, tomo II, fojas 406 y siguientes. Indicando que sí, reconoce que participó como investigador técnico en la investigación de dicho suceso y todo lo recabado en términos investigativo técnico, está contenido en su informe que se adjunta normalmente al informe final del caso. Se le pide que señale cuales fueron los hechos o circunstancias que motivaron la realización de dicho informe, y expone que está dentro del procedimiento normal que tiene el Departamento Prevención de Accidentes para los casos de ocurrencia tanto de incidente como de accidente. En el caso del suceso de Santo Domingo se debió a un aterrizaje de emergencia durante un vuelo en la zona mencionada, técnica y mecánicamente la aeronave no sufrió ningún tipo de desperfecto, por lo que la causa respectiva está consignada en el informe final respectivo, referida a agotamiento del combustible en uno de sus estanques. Se le pide que aclare si se pudo determinar qué motivo la falta combustible, si fue un problema de cargío o bien del instrumental de medición del mismo, añadiendo que el instrumento que indica la cantidad en el estanque de la aeronave, estaba en buenas condiciones.

A fojas 2909, Tomo IX, el testigo **Ernesto Alfredo Santander Campillo**, señala que era un vuelo de instrucción interna que llevaba a cabo personal de la Prefectura Aeropolicial, para que uno de sus pilotos fuera habilitado para poder llevar pasajeros, cerca de las 09:00 horas, de la mañana del 27 de febrero de 2008, comienzan los preparativos para realizar el vuelo y para tener el peso cercano al máximo permitido, simulando pasajeros, se invitó a unos alumnos de mecánica que trabajaban en la Prefectura a que este vuelo, aparte una vez concluido todos los chequeos de pre-vuelo, la aeronave ingreso a la pista con la intención de despegar desde el aeródromo de Tobalaba, lo cual aconteció inicialmente sin problemas, transcurrido un poco más de un minuto la aeronave inició un viraje por la izquierda y cerca de 36 segundos después se precipitó a tierra sobre una multicancha ubicada en Peñalolén, lugar donde hacían gimnasia unas señoras del sector, falleciendo producto de este accidente seis personas que

iban a bordo y siete que se encontraban en tierra y un número similar quedó gravemente herido. Se le consulta si el piloto que dirigía la nave se encontraba realizando un entrenamiento complementario interno y en caso afirmativo, que significa, respondiendo que si ello significa que el piloto al mando Sr. Rodríguez, era objeto de una disposición interna de la Prefectura Aeropolicial, ya que recientemente había obtenido su licencia de piloto y en este proceso sólo había volado junto a su instructor de una aeronave con capacidad de seis personas, por lo mismo ahora debía pilotear la aeronave con capacidad máxima de personas a bordo en un proceso de instrucción junto al instructor para que así pudiera sentir las diferencias entre volar con dos y con seis. Se le pregunta al testigo si conoce las posibles causas del accidente ocurrido, y señala que sí, lo más probable que ocurrió es que a partir de una falla de magneto de la aeronave perdió potencia posterior al despegue, perdiendo también velocidad y llevando a que la tripulación de vuelo, agotó los medios de capacidad de vuelo, tanto velocidad como altitud, hasta que la aeronave se precipitó a tierra con las consecuencias antes mencionadas. Lo anterior está indicado en condicional toda vez que nunca se podrá determinar con un 100% de exactitud lo que realmente ocurrió y sólo pueden presumirlo en atención a todas las pruebas que obtuvieron en la investigación. Consigna que lo anterior le consta debido a que fue el investigador a cargo de este caso, en su calidad de investigador de accidentes de aviación de la Dirección general de Aeronáutica Civil. Se le consulta al testigo si reconoce el informe final N°1479ES referido a la aeronave avión Cessna modelo 210M, matrícula CC-KKU, iniciado el 27 de febrero de 2008 y terminado el 28 de septiembre del mismo año, el cual forma parte de la investigación realizada por la Fiscalía de Aviación y respecto del cual aparece su firma, documento que le fue exhibido en su oportunidad, Tomo IV, custodia 2660-11 y señala que efectivamente es de su autoría y reconoce la firma estampada al pie del mismo como suya. Se le pregunta si en el manual de vuelo de la aeronave se contempló como posible falla algún desperfecto que hubiera presentado uno de los magnetos de ésta, respondiendo que sí, el manual contempla falla de magnetos e incluso entrega recomendaciones a seguir en el caso de que ocurran éstas. Seguidamente se le pide que señale si en caso de autos habrían seguido estas recomendaciones por parte del piloto que dirigía la nave, y expone que en atención a las evidencias encontradas se asume que la tripulación de vuelo siguió las recomendaciones del fabricante en el sentido de dirigirse al aeródromo del cual despegó, ya que posterior al despegue y una vez ocurrida la falla de magneto la aeronave inició un viraje por la izquierda con la intención de volver a la pista y eso es lo que recomienda el fabricante para estos casos antes ante la falla de magneto. Se le pregunta si de acuerdo a la investigación que el condujo existe alguna evidencia en cuanto a que en la causa del accidente hubiese intervenido una falta u omisión en cuanto a medidas de seguridad, y señala que no hay ninguna evidencia de ello. Se le pregunta si, asumiendo que en el caso del Cessna CC-KKU, se produjo una falla de magneto previo al desplome, dicho desperfecto era previsible o anticipable,

indicando que en el caso de una falla de magneto es imposible poder predecirlo o anticipar, ante así es que el fabricante emite una lista de chequeo que la tripulación debe ejecutar previo a cada vuelo con el objeto de poder comprobar que hasta en ese momento no ha ocurrido la mencionada falla de magneto, que sería la única instancia en donde se podría verificar que ha ocurrido y luego de ocurrida la falla de magneto la aeronave pierde potencia y está condición se mantendrá hasta que la aeronave aterrice y sea refaccionado el elemento que falló.

Por su lado, el testigo don **Alejandro Tito Gutiérrez Binet**, a fojas 3489, Tomo X, manifiesta que el avión sale o inicia un vuelo de instrucción en el cual se va a probar al alumno en condiciones de carga completa o peso límite del máximo, inicia vuelo una vez autorizado por torre de control y según traza de radar no alcanza velocidad y altura cuando el avión retorna a la pista, entrando en pérdida de sustentación en el viraje colisionando. Consigna que el informe de la Dirección General de Aeronáutica dice que la causa más probable fue la falla de un magneto, esto porque cayó, el avión lleva dos por seguridad. Dice que el avión puede operar con un magneto, pero frente a la reducción de potencia que es mínima, el piloto decide retornar a la pista, sin haber alcanzado velocidad y altura necesaria para hacer el viraje. Expresa que la misma investigación de la Dirección de Aeronáutica Civil (DGAC), investiga los accidentes aéreos y hace las recomendaciones necesarias para que esto no vuelva a ocurrir. Precisa que si bien es cierto que el manual del avión indica que frente a las fallas de uno de sus magnetos debe retornar a la pista más cercana, la DGAC instruye para que todos los pilotos antes de tomar esa determinación haya logrado una velocidad y altura necesaria. El avión puede volar con un magneto, existe dos magnetos en el avión que alimentan de electricidad a las bujías del motor, en el cual cilindro o cámara de combustión lleva dos bujías, frente a la falla de algún magneto el motor sigue funcionando con el otro, sufriendo una pequeña pérdida de potencia, que es lo que la DGAC da como causa más probable. En la investigación inicia que al momento de colisionar el avión estaba con su motor en su máxima potencia tratando de recuperar el vuelo ya que había perdido altitud por la falla del magneto, cosa que no logró produciéndose el capotaje. Indica que el piloto ante la pérdida de altura y velocidad debió haber bajado la nariz, no elevarse tanto y ganar velocidad para recién hacer la operación de viraje para retorno a la pista, es más si la pérdida de potencia hubiese sido considerablemente mayor a la que DGAC emite en su informe el piloto debe efectuar una colisión controlada buscando un lugar en donde posarse en el cual se tenga menos daño. Agrega que el piloto tenía dos opciones más de la que realizó, una es la que indico la DGAC, es decir bajar la nariz, ganar velocidad, altura para dirigirse al aeropuerto más cercano y la otra es un choque controlado, opción que seguramente rechazó por estar en un lugar poblado. Se le pregunta al testigo el modelo del avión que capotó y las características que tiene para maniobrar, respondiendo que el avión era

un Cesna 210, ala alta, tren fijo, para seis personas, monomotor, a explosión y las características para maniobrar son buenas, lo que pasa es que iba con peso máximo permitido, lo que dificulta para maniobrar. Se le pregunta si la decisión del piloto para efectuar un viraje con poca velocidad y potencia era la decisión más apropiada atendida la falla del magneto, expresando que no era la más apropiada, ese modelo lamentablemente no tiene sistema de grabación de voces de cabina, el piloto lleva en el sillón de al lado al copiloto, en este caso instructor y alumno, los comandos están duplicados, pudiese ser que en una crisis de pánico se hubiesen dispuesto el control de la aeronave entre el instructor y el alumno. Se le consulta respecto a si el avión hubiese ganado velocidad y potencia no efectuando el viraje, esto le permite ganar altitud y poder retornar a la base o pista más cercana y responde que sí y podía dirigido incluso a un aeropuerto más lejano. Se le pregunta como tomó conocimiento de los hechos de autos, y expuso que a través de internet en la página de la DGAC, bajó el número 1479 le parece o 1459, además tiene compañeros de la fuerza aérea, con quienes intercambia información, fotografías de aviones y de accidentes. Agrega que además tienen un primo hermano oficial de Carabineros en retiro que fue precisamente jefe del Departamento Aeropolicial que tuvo como ayudante y mano derecha al oficial piloto instructor del avión siniestrado. Se le consulta si el informe de la DGAC acompañado por su parte en autos originales y en el presente exhorto, que forma parte del sumario de la Fiscalía de Aviación, corresponde al que ha hecho referencia en su declaración, se le exhibe el referido documento que se encuentra en custodia, y responde que si corresponde. Contrainterrogado se le pregunta cuál es el rol de la DGAC en relación a un accidente como el de materia de autos, manifestando que para investigar y entregar recomendaciones para esto no vuelva a ocurrir y agrego que la DGAC es la única en el país que puede hacer esto. Se le pide que explique porque en su declaración hace referencia a que un alumno habría estado piloteando, si tal circunstancia no consta en la investigación de la DGAC, y responde porque en el informe que aparece en la página de la DGAC indica que se efectúa un vuelo de instrucción con la aeronave con una carga cercana al límite máximo para realizar en el sector de Pirque. Se le pregunta de acuerdo a las conclusiones de la DGAC, quien era el piloto a cargo de la aeronave al momento del accidente, y responde que el mando de la aeronave en un vuelo de instrucción la lleva el instructor, en este caso iba acompañado de un alumno. Se le pregunta si ambos pilotos, instructor y acompañante cumplían con todas las habilitaciones necesarias para pilotear el avión el día del accidente, y responde que no le consta, pero se imagina que sí, Carabineros de Chile no va a poner un alumno que no esté habilitado. Se pregunta si en la investigación de la DGAC se concluyó que el accidente se haya debido a una conducta negligente o errada de parte del piloto, si se concluyó o no eso y expone que el informe de la DGAC indica elegante y soslayadamente que el piloto no realizó la acción que correspondía y se le pregunta en que parte de la conclusión de la DGAC constaría lo recién señalado, y se le exhibe copia

informe respectivo, y manifiesta que el informe que él conoce es el que aparece en la página web de la DGAC y allí lo dice y en relación al documento que en el acto se le exhibió tendría que leerlo íntegramente y lo más probable es que aparezca y por último leyéndolo señala que sí corresponde a lo que indico y esto aparece en el numeral 4 del informe final del accidente, bajo el título causa más probable.

SEPTUAGESIMO SEPTIMO: Que, por su parte, recibida que fuera la causa a prueba de la causa Rol C-1572-2009 acumulada, la parte **demandada** acompañó los siguientes **documentos**:

1.- Copia de Informe Final de investigación del accidente de aviación N° 1479ES, emitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil, Departamento de Prevención de Accidentes, guardado en custodia bajo el N°2487-10, fojas 2510, Tomo VIII.

2.- Copia autenticada de resolución Ex. N° 02387, de fecha 10 de octubre de 2008, emitida por la Dirección General Aeronáutica Civil, guardado en custodia bajo el N°2487-10, fojas 2510, Tomo VIII.

3.- Copia de resolución Ex. N° 03287 de 30 de diciembre de 2008, de la Dirección General Aeronáutica Civil, por la cual se rechaza el recurso de reposición intentado en contra de la resolución que cerró la investigación, guardado en custodia bajo el N°2487-10, fojas 2510, Tomo VIII.

4.- Copia de resolución C.J.F.A. N° 06/2009 del Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General Ricardo Ortega, por la cual se rechazó el recuso jerárquico subsidiario de la reposición, guardado en custodia bajo el N°2487-10, fojas 2510, Tomo VIII.

5.- Certificado del Registro Nacional de Aeronaves de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que da cuenta que la propiedad de avión siniestrado pertenecía al Club Aéreo de Carabineros, guardado en custodia bajo el N°2487-10, fojas 2510, Tomo VIII.

6.- Copia de póliza de seguros “cascos” N° 502-08-00000867, emitida por compañía Mapfre seguros, con fecha 15 de enero de 2008, rolante a fojas 2937 y 2938, Tomo IX;

7.- Copia de oficio N° 06/2/052, Ref: Suceso de aviación N° 005/2007, emitido con fecha 17 de diciembre de 2007, por el Departamento de “Prevención de accidentes” de la Dirección Aeronáutica Civil a la Prefectura Aeropolicial de Carabineros, rolante a fojas 2939 y 2940, Tomo IX;

9.- Copia de oficio N° 05/0//405/2365, emitido con fecha 13 de abril de 2011, por la Dirección General de Aeronáutica Civil, al destinatario Consejo Defensa del Estado, rolante a fojas 2941, Tomo IX;

10.- Copia de documento que denomina “*Type Certificate Data Sheet*”, en cuyo título se lee “Department of transportation Federal Aviation Administration,

rolante de fojas 2942 a 2944, Tomo IX, cuya traducción pertinente fue señalada en el escrito de fojas 2951, numeral cuarto;

11.- Copia de certificado de aeronavegabilidad N° 238/2007, relativo al avión Cessna matrícula CC-KKU, rolante a fojas 2945 y 2946, Tomo IX;

12.- Copia de certificado de matrícula de la aeronave Cessna 210M, matrícula CC-KKU, rolante a fojas 2947, Tomo IX;

13.- Copia de documento denominado registro de cumplimiento de la revisión de “200 horas” avión Cessna 210 y T210 series, Código N° 14664, N° KKU/505, emitido por el Club Aéreo del Personal de Carabineros, Sección Mantenimiento, rolante a fojas 2948, Tomo IX;

14.- Copia de hoja de vida del fallecido piloto Sr. Sebastián Rodríguez Torres, rolante a fojas 2949, Tomo IX;

SEPTUAGESIMO OCTAVO: Que, sin perjuicio de lo anterior, la parte **demandada**, de la causa Rol C-1572-2009 acumulada, hizo concurrir a estrados a fojas 2916, Tomo IX, al **testigo** don **Hernán Eduardo Aguilera Valdés**, cédula de identidad N°10.167.114-3, Sargento 1° de Carabineros, domiciliado en Lincoyán N°870, Ñuñoa, quien expuso que él se encontraba de servicio como mecánico de línea de aviones de la Prefectura Aérea, por intermedio de la radio estación de la misma Prefectura comunicaron que había caído una aeronave en las cercanías del sector, tocaron la alarma para que concurriera el helicóptero institucional para verificar la situación, no se tenía conocimiento de que aeronave había caído, cuando el helicóptero llegó al lugar, encontraron una puerta con los colores institucionales,. Comunicando de inmediato la situación, ahí se enteraron que había caído una aeronave institucional que correspondía a la matrícula CC-KKU, de esa forma se enteraron. Se le pregunta si presenció las previas al despegue así como el despegue mismo de la aeronave que acaba de aludir, y en la afirmativa relate como se desarrollaron, a lo que responde que se encontraba cumpliendo las funciones de mecánico de aviones, el oficial de operaciones le ordenó preparar la aeronave matrícula CC-KKU, para un vuelo que iba a efectuar, preparó la aeronave de acuerdo a lo solicitado por el oficial de operaciones, dejando en la losa de aviones, momento en el cual el piloto Sr. Rodríguez, llegó al lugar y verificó la aeronave ya que él la había solicitado, realizó el pre vuelo el cual consiste en revisar la aeronave, que se encuentre operativa para el vuelo con toda su implementación, además de revisar la cantidad de combustible, niveles y fluidos que se encuentren en rango verde, es decir operativa, revisó el sistema eléctrico del avión y el sistema de comunicaciones, tren de aterrizaje, instrumentos del motor, todos esos son parámetros que todos los pilotos revisan para ver que la nave esté funcionando aeronavegablemente. Señala que posteriormente solicitó al Oficial de Operaciones el Piloto Alumno que necesitaba pasajeros para el vuelo, al momento después llegaron unos jóvenes que realizaban la práctica profesional de mecánico de aviación, esperando en el lugar para

abordar la nave, mientras tanto, el piloto que iba a ser evaluado se dedicó a verificar el Manual de vuelo de la aeronave con la aeronave misma, todo esto porque ellos son evaluados y el piloto instructor hace preguntas al respecto para su evaluación, al llegar el piloto instructor los pasajeros ya habían sido ingresados a la aeronave por el piloto alumno, quien iba a ser evaluado para una habilitación de vuelo con pasajeros, no obstante, el poseía licencia aeronáutica de piloto, realizó la distribución de los pasajeros, no obstante el piloto instructor revisó la misma distribución encontrando que estaba bien, ya en el interior de la aeronave con los pasajeros, hizo andar el motor, revisando en el interior los parámetros normales de seguridad de todos los sistemas de la aeronave, posteriormente el piloto instructor le hizo una venja con su dedo pulgar extendiendo en señal de que todo funcionaba en condiciones normales, que la aeronave se encontraba aeronavegable, partieron y revisaron los frenos, los cuales funcionaron en forma operativa y salieron de la losa de aviones, tomando la dirección a la pista de carreteo, y de ahí se fueron al lugar de despegue del aeródromo, lugar donde realizan antes del despegue las pruebas de motor y verificación del funcionamiento aeronavegable de la aeronave, lo que comprende prueba de motor en full potencia, verificación de magneto, instrumento de vuelo, sistema eléctrico, frenos, posteriormente si todo funciona en perfecto estado, es decir, la aeronave aeronavegable, el piloto emprende el vuelo. Dice que vió salir después de un momento la aeronave despegando en vuelo normal y ascendente, dedicándose a sus funciones, consigna que ellos siempre no se pueden desvincular o desentender de la aeronave hasta que esta despegue completamente. Aclara que si se presenta alguna discrepancia o falla el piloto se devuelve al hangar de aviones, para revisar la falla o discrepancia, lo que no ocurrió en esta situación. Se le pregunta si las pruebas previas al despegue que acaba de mencionar se hicieron en el caso de CC_KKU, respondiendo que escucho el motor funcionando a full potencia, en el lugar donde se realiza las pruebas de motor antes del despegue. Se consulta si de haberse presentado una falla de magneto, el CCKKU podría haber despegado, respondiendo que no, porque el piloto habría resuelto no ejecutar el vuelo por esa supuesta falla, si esto sucediera el piloto tendría que devolverse para solucionar esa discrepancia, la aeronave para que despegue tiene que estar en optima condiciones (seguridad de vuelo). Se le pregunta al testigo en su calidad de mecánico de línea, cual fue la falla o desperfecto que afectó a la nave siniestrada, dice que la respuesta debe ser dada por los expertos investigadores de accidentes aéreos. Se le pregunta cuales son las posibles fallas que contempla el manual de vuelo de la aeronave (a lo cual hace referencia el informe final N°147ES) que mencionó en su declaración anterior, indicando que por el tiempo transcurrido, y que en la actualidad se encuentra realizando otras funciones de trabajo, no lo recuerda con exactitud lo que dice el manual, pero habría que revisarlo, ya que los pilotos a pesar que en cada vuelo revisa ese manual y se lo saben de memoria, siempre lo hacen revisando el manual de vuelo chequeando punto por punto y no de memoria (seguridad de vuelo).

DEMANDA FOJAS 3027, TOMO IX, PRIMITIVAMENTE
SUSTANCIADOS ANTE EL UNDECIMO JUZGADO CIVIL DE SANTIAGO:

SEPTUAGESIMO NOVENO: Que, a fojas 3027, Tomo IX de los autos Rol C-1793-2012 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Undécimo Juzgado Civil de Santiago, se presentan don Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, abogados, ambos en representación convencional de doña **Iris Mariel Mora Aguirre**, estudiante, cédula nacional de identidad número 18.776.999-K, quien confirió mandato judicial por sí y como representante legal de su hija menor de edad, **Montserrat Anastasia Miranda Mora**, cédula nacional de identidad N° 22.282.490-7, quienes, en la representación que invisten, interponen demanda de indemnización de perjuicios en contra del FISCO DE CHILE, representado por doña Irma Soto Rodríguez, Abogado Procurador Fiscal del Consejo de Defensa del Estado, ambos domiciliados en Agustinas N°1687, Santiago, a objeto que sea condenado a indemnizar los perjuicios causados a sus representados con ocasión del accidente de aviación acaecido el día 27 de febrero de 2008 en la comuna de Peñalolén, fundado en los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho que expone

Señala que doña **Iris Mariel Mora Aguirre** y **Montserrat Anastasia Miranda Mora**, son, respectivamente, pareja e hija en común de **Israel De Jesús Miranda Góngora**, quién falleció el día 27 de febrero de 2008 como consecuencia del accidente aéreo que relata. Ese día 27 de febrero de 2008, siendo las 09:46 horas, la aeronave marca Cessna modelo 210 M Centurión, matrícula CC-KKU, tipo monomotor, Serie N° 210-62332, con 8.110 horas de vuelo, año de fabricación 1.978, a cargo de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, en su carácter de explotador de la aeronave y de propiedad del Club Aéreo de Carabineros, efectuó un vuelo de instrucción (transporte de personas), para lo cual subieron a bordo cuatro pasajeros, uno de ellos, el joven **Israel De Jesús Miranda Góngora**, de sólo dieciocho años de edad, alumno de Mecánica de Mantenimiento de Aeronaves. El avión era piloteado por don Luciano Albino Castro Adasme, Capitán de Carabineros, instructor de vuelo, de 35 años de edad, en calidad de piloto al mando y comandante de la aeronave, y por don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres, Teniente de Carabineros, de 24 años de edad, alumno en práctica en curso de instrucción básica para habilitación de pilotos privados, quien precisamente realizaba un vuelo de instrucción complementario interno dispuesto por la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, e impartido por el referido Capitán Castro. Ambos oficiales policiales formaban parte del personal de la citada Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile. Don Luciano Albino Castro Adasme, contaba con Licencia de Piloto N° 10.953 y don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres, la había obtenido el día 13 de febrero de 2008 (catorce días antes del accidente), por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, licencia de piloto privado de aviones N° 13.075. Al momento de ocurrir la tragedia, los oficiales que piloteaban la aeronave se encontraban

cumpliendo actos propios de servicio, pues el accidente ocurrió mientras efectuaban funciones asumidas por la institución, realizando el vuelo local D-11, de instrucción, cumpliendo la Orden de Instrucción N° 16-A, emitida el 18 de febrero de 2008 por la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, que ordenaba realizar vuelo de habilitación con pasajeros, en un tiempo disponible estandarizado de 4 horas, a cargo del Capitán Castro, instrucción que el Teniente Rodríguez debía aprobar para cumplir con el entrenamiento interno de transporte de pasajeros dispuesto por dicha Prefectura. Además de los dos oficiales tripulantes, iban en la aeronave cuatro pasajeros, uno de ellos, el joven Israel De Jesús Miranda Góngora. Los pasajeros eran alumnos en práctica del Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo de Carabineros, estudiantes de mecánica de mantenimiento de aeronaves, para quienes el vuelo no formaba parte de su Programa de Instrucción, el que no contempla plan de vuelo, como contenido formativo, necesario u obligatorio en su plan de estudios. En consecuencia, su inclusión se debió a que fueron invitados a subir al avión para servir como “pasajeros a transportar” a los fines del entrenamiento que como labores funcionarias debían cumplir el Capitán Castro y el Teniente Rodríguez, en el marco del *entrenamiento complementario interno* impuesto por la mentada Orden de Instrucción N° 16-A, de la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile. El plan de vuelo consistía en despegar desde el Aeródromo Eulogio Sánchez Errázuriz (conocido como Aeródromo Tobalaba), para dirigirse a la zona denominada Delta-11, hacia el Sur del aeródromo, zona de instrucción donde el Teniente Rodríguez debía completar su entrenamiento en traslado de pasajeros y luego retornar al mismo lugar de despegue. Iniciado el vuelo, luego de despegar en forma normal y transcurrido tan sólo 1 minuto y 36 segundos, encontrándose la aeronave en fase inicial de ascenso con rumbo al sur, habiendo alcanzado una velocidad de 90 nudos, la velocidad de la aeronave disminuyó, desaceleración que puede atribuirse o fundarse técnicamente en dos hipótesis, una de carácter operacional y otra mecánica. La primera, en que la disminución de potencia y consecuentemente de velocidad, se haya originado en una decisión voluntaria o deliberada de la tripulación de vuelo, ya sea para simular fallas de motor en el despegue u otra motivación. La segunda hipótesis consistente simplemente en una falla de tipo mecánico en los elementos o sistemas de la aeronave. La primera, en que la disminución de potencia y consecuentemente de velocidad, se haya originado en una decisión voluntaria o deliberada de la tripulación de vuelo, ya sea para simular fallas de motor en el despegue u otra motivación. La segunda hipótesis consistente simplemente en una falla de tipo mecánico en los elementos o sistemas de la aeronave. Según la misma investigación, como consecuencia de esta disminución de velocidad, inferior a la *performance* de vuelo normal, el avión descendió a una altitud de 100 pies AGL (sobre el nivel del suelo), que equivale a 30,48 metros de altura, circunstancia en la cual la tripulación de la aeronave decide efectuar un repentino viraje a la izquierda, agravando su pérdida de altura por lo que se precipita a tierra, derechamente desplomándose y

cayendo sobre la multicancha de un complejo deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, ubicado en calle Ricardo Grellet de los Reyes N° 2.152, comuna de Peñalolén, falleciendo siete personas en tierra, y los seis ocupantes de la aeronave, entre éstos, el joven Israel De Jesús Miranda Góngora.

La decisión de efectuar el viraje, agrega, fue técnicamente equivocada, pues no evaluó el inminente efecto que tal maniobra tendría en la sustentación de la aeronave, atendida su falta de velocidad y altura suficiente, es decir, la completa falta de parámetros de vuelo seguro para acometer un retorno en tales circunstancias. La toma de decisión que se adopta, materializada en el viraje en un ángulo excesivo, se tradujo en la inevitable pérdida de sustentación en su componente vertical y la inevitable pérdida de control de la aeronave, precipitándose ésta a tierra.

Los dos oficiales de Carabineros de Chile, que conformaban la *tripulación de vuelo* –asevera- se encontraban cumpliendo actos propios de servicio, ya que el accidente de aviación acaeció mientras efectuaban funciones de entrenamiento para servicios propios de la institución. El vuelo local de instrucción, correspondía a una exigencia interna de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, impartida por la Orden de Instrucción N° 16-A, de 18 de febrero de 2008 de la Sección Docencia de dicha Prefectura, la que se enmarca, a su vez, en la Directiva de Funcionamiento de la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile. Esta orden de instrucción ordenaba la realización de vuelo de habilitación con pasajeros, a cargo del Capitán de Carabineros, don Luciano Albino Castro Adasme lo que, en conformidad a lo dispuesto en el Art. 63 de la Ley N° 18.961, Ley Orgánica Constitucional de Carabineros de Chile, en concordancia con el Art. 89° inciso 3° del D.F.L. N° 2 de 1968, constituye un acto de servicio. El accidente de aviación y su investigación administrativa y criminal, dejó de manifiesto una serie de graves infracciones de normas aeronáuticas, concernientes a seguridad, tanto por parte de los pilotos a cargo de la aeronave como de parte de los organismos e instituciones que forman parte de la operación de vuelo, especialmente del explotador, a cargo de la mantención de la aeronave, del Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo de Carabineros y de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Esta inobservancia de la normativa pertinente, asegura, hace ostensible el incumplimiento de determinados deberes de conducta exigidos precisamente para la seguridad del vuelo, configurando casos de culpa-negligencia por conductas omisivas y culpa-imprudencia por conductas positivas. Especialmente destaca la grave y notoria impericia de los pilotos, evidenciada en decisiones y maniobras absolutamente anómalas, atribuible, sin la menor duda, a falta de la mínima capacidad técnica requerida.

La responsabilidad del Fisco de Chile, sostiene, viene dada por los Arts. 6 inciso 3° y 7 inciso 3°, que recepcionan el principio de la responsabilidad de los

órganos del Estado, y por el Art. 38 inciso 2° de la Constitución Política de la República, En concordancia con tales disposiciones, el artículo 4° de la Ley N° 18.575, señala: “El Estado será responsable por los daños que causen los órganos de la Administración en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de las responsabilidades que pudieren afectar al funcionario que los hubiere ocasionado”. El “Informe técnico de accidente”, del Departamento de Prevención de Accidentes de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en hoja 36 del informe final establece, en su literal G) sobre “Historial de Mantenimiento”, la comprobación, por parte del investigador técnico señor Carlos Riquelme Sandoval, que el personal de mecánicos del Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) del Club Aéreo del Personal de Carabineros, quienes participaron en la toma de presión diferencial del motor de la aeronave efectuada el día 24 de enero de 2008, aplicaron el procedimiento siguiendo el denominado Service Bulletin M73-19 de TCM, instructivo de fecha 03 de diciembre de 1973 (que ya no está en uso), el que describe un procedimiento “*antiguo*”, obviando practicar la anotación de los valores de presión diferencial “*por olvido*” (sic). Estas negligencias y omisiones contrastan con lo establecido en la norma DAR 08 numeral 3.1.1 sobre “Condiciones Generales del Mantenimiento de Aeronaves”, en el sentido que “*el certificado de aeronavegabilidad de una aeronave se encontrará vigente si se cumplen las siguientes condiciones: Letra h) Si se han efectuado las anotaciones que correspondan en los registros de mantenimiento, en la forma aceptada por la DGAC*”. La alusión a procedimiento “antiguo”, se explica por el reemplazo que hace varios años efectuó el fabricante estableciendo un nuevo procedimiento, contenido en el documento individualizado como BS03-3 de fecha 28 de marzo de 2003, haciendo perder al denominado Service Bulletin M73-19 de 1973, la condición de documentación aplicable por no ser ya la norma técnica vigente y actualizada. De esta forma, explica, la omisión o desatención de exigencias que importan deberes de cuidado configuran, por sí sola la culpa del explotador, al no controlar que los trabajos aeronáuticos de mantención realizados en su aeronave fueran ejecutados conforme los manuales actualizados los que, como señala la normativa, constituyen *documentación técnica de las aeronaves*. Este descuido es grave porque hace verosímil que la condición aeronáutica de la aeronave haya sido afectada, por haberse obviado una revisión adecuada mediante procedimientos vigentes, naturalmente más rigurosos y eficientes que aquéllos definidos con 35 años de antigüedad.

En la misma órbita de responsabilidad, explica, se halla la actuación de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que igualmente revela incumplimiento de deberes de conducta exigidos por la norma, en su rol institucional de brindar seguridad y eficiencia a las operaciones aéreas, y comprobar y certificar, seria y verazmente, la concurrencia de las condiciones necesarias para el otorgamiento o emisión de la real acreditación de aeronavegabilidad, es decir, de la completa aptitud de vuelo de una aeronave.

Durante la fase inicial de ascenso, relata, la aeronave sufrió una pérdida gradual de velocidad, alcanzando una altura inferior a la proyectada, según tabla de *performance* del avión. De acuerdo al manual de vuelo de la aeronave, es posible explicar esta circunstancia por cuatro eventuales fallas. Los peritajes efectuados, antecedentes, evidencias y el análisis de éstos, determinaron que la tragedia aérea pudo tener como antecedente la falla de una de las dos magnetos del avión, falla que no fue debidamente detectada en la fase de mantención y revisión de la aeronave. Enfrentando ésta circunstancia, esto es, la pérdida de velocidad de la aeronave y a bajísima altura, la tripulación efectúa un pronunciado viraje por la izquierda, paradójica determinación que derivó en el consabido corolario. La caída de la aeronave se produce, en consecuencia, por el hecho de que al fallar los recursos disponibles, velocidad y altura, fruto de una falla de una magneto durante la fase inicial de ascenso, por la errada maniobra de iniciar un viraje a la izquierda, constituyendo una desacertada decisión al enfrentar una *condición de vuelo crítica*, generando así la pérdida de sustentación y el desplome de la aeronave como natural consecuencia

Al experimentar el avión una disminución de velocidad por debajo de la performance normal e ingresado en el régimen de velocidad de vuelo denominado *región de comando reverso*, y a tan sólo 100 pies AGL (30,48 metros sobre el nivel del suelo), devino en un vuelo en condiciones límite, o “condición de vuelo crítica”, caracterizada por la falta de recursos disponibles (velocidad y altura), genuina emergencia en vuelo que exigía al piloto la adopción de la decisión técnica más adecuada en esa desmedrada situación de vuelo, de modo que le permitiera planear y caer en los campos aledaños despejados, lo que resulta plenamente factible en dicha área. Tal situación de navegación, la proyección del vuelo de la aeronave, el factor de carga y el stall que generaría un viraje, con un forzoso ángulo de inclinación alar excesivo e inminente pérdida de sustentación, excluían absolutamente como alternativa técnica tal maniobra de viraje. La condición de vuelo que se experimentaba era inequívocamente equivalente a la falla de motor en vuelo por lo que la adopción de la decisión de retornar al Aeródromo de salida resultaba, a todas luces, impracticable y técnicamente errada. Esa impracticabilidad de la maniobra de retorno, sólo hacía aplicable a la situación una maniobra de planeo y en caso alguno un viraje que -como ocurrió- aceleraría el desplome de la aeronave como resultado de la mayor pérdida de sustentación. Consecuente con lo anterior, la decisión del piloto de efectuar un viraje a su izquierda, sin sopesar la condición de vuelo que experimentaba la aeronave, supone vulneración y desapego manifiestos de la instrucción contenida en los “Procedimientos Ampliados de Emergencia” del Manual de Vuelo de la aeronave, aplicable a esa coyuntura, que instruía: “*La pronta bajada de la nariz para mantener la velocidad y establecer una actitud de planeo es la primera respuesta a una falla de motor después del despegue. En la mayoría de los casos, el aterrizaje debería ser planificado en la recta con cambios*

pequeños de dirección para salvar o evitar obstáculos. La altitud y la velocidad son rara vez suficientes para ejecutar virajes de 180° necesarios para regresar a la pista en planeo”.

La responsabilidad del Fisco de Chile, añade, viene dada por los Arts. 6 inciso 3° y 7 inciso 3°, que recepcionan el principio de la responsabilidad de los órganos del Estado, y por el Art. 38 inciso 2° de la Constitución Política de la República. En concordancia con tales disposiciones, el artículo 4° de la Ley N° 18.575, señala: “El Estado será responsable por los daños que causen los órganos de la Administración en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de las responsabilidades que pudieren afectar al funcionario que los hubiere ocasionado”. El daño puede provenir de la actividad material o jurídica de la Administración. En subsidio de la responsabilidad directa de los órganos de la Administración del Estado que refiere, a estos hechos son aplicables las reglas generales de responsabilidad extracontractual, conforme a la cual toda persona debe indemnizar los perjuicios que sufran terceros, cuando tales perjuicios han sido causados como consecuencia de la violación de normas a que debía sujetarse y de la infracción de deberes de cuidado.

El día 27 de febrero de 2008, **Israel De Jesús Miranda Góngora**, de tan sólo 18 años de edad, estudiante de Mecánica de Mantenimiento de Aeronaves, murió en un accidente aéreo ocurrido durante un vuelo de instrucción en las circunstancias ya descritas, produciéndose de esta manera para sus representados una pérdida irreparable y un dolor que los acompañará por el resto de la vida. De esta manera, el daño moral causado por el dolor sufrido, la aflicción, el desconsuelo, la desolación, las expectativas incumplidas, el quiebre del proyecto de familia y, en general, por el detrimento afectivo y emocional experimentado, revelado por la actual condición psicológica que incide en la vida personal y cotidiana, desmembrados respectivamente del padre y pareja, significado por esta brutal pérdida y profundo daño, resulta incalculable, pero sólo para efectos de la demanda lo avalúan en la suma de \$1.200.000.000.- (mil doscientos millones de pesos) para la hija menor de edad, Monserrat Anastasia Miranda Mora, más la suma de \$300.000.000.- (trescientos millones de pesos) para la pareja y madre de la hija en común, Iris Mariel Mora Aguirre, lo que corresponde a un total de \$1.500.000.000.- (mil quinientos millones de pesos) por concepto de daño moral, o la suma que V.S. en definitiva, de justicia estime.

Conforme lo expuesto, solicita se sirva tener por interpuesta demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios, en contra del Fisco de Chile, representado por la Abogado Procurador Fiscal de Santiago del Consejo de Defensa del Estado, doña Irma Soto Rodríguez, ambos ya individualizados, acogerla a tramitación y, en definitiva, dar lugar a ella en todas sus partes, condenando a pagar a los demandantes la suma de \$1.500.000.000.- (mil quinientos millones de pesos); o, en subsidio, las sumas

y cantidades que S.S. estime de justicia, de acuerdo al mérito de autos, debidamente reajustadas y con intereses desde que la sentencia quede ejecutoriada, con costas.

OCTAGESIMO: Que, a fojas 3059, Tomo IX, de los autos Rol C-1793-2012 acumulados, primitivamente sustanciados ante el Décimo Primer Juzgado Civil de Santiago, se presenta doña Irma Soto Rodríguez, Abogado Procurador Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, por el Fisco de Chile, quien en la representación que inviste, procede a **contestar la demanda** en base a los fundamentos de hecho y de derecho que expone.

La parte demandada controvierte que los hechos descritos hayan ocurrido del modo que se presentan en la demanda. Respecto de las excepciones y defensas, expresa que en cuanto al régimen especial del Código Aeronáutico, opone la excepción de prescripción extintiva de la acción incoada, pues la aeronavegación tiene un estatuto especial, específicamente en el título IX del cuerpo legal referido que se titula precisamente “De la Responsabilidad Aeronáutica”, entre los cuales se encuentra el artículo 175 del Código Aeronáutico, que dispone: *“Las acciones establecidas en este título prescribirán en el plazo de un año contado desde el día de los hechos, desde el día en que la aeronave llegó a su destino o desde que el transporte fue interrumpido, según el caso”*, por consiguiente, siendo un hecho pacífico entre las partes que el accidente tuvo lugar el día 27 de febrero de 2008, sólo cabe concluir que la acción indemnizatoria intentada por los actores se extinguió por prescripción el día 27 de febrero de 2009, en circunstancias que la demanda de autos fue notificada recién el día 22 de junio de 2010. En subsidio de la prescripción, señala, se debe aplicar el límite indemnizatorio que contempla el artículo 144 del Código Aeronáutico, de manera que igualmente la demanda resulta improcedente en los términos que ha sido formulada, pues el precepto dispone que “La indemnización estará limitada a una suma que no excederá de cuatro mil unidades de fomento por muerte o lesión de cada pasajero”, excediendo con creces el máximo legal fijado la suma cuyo pago se reclama.

En subsidio de lo anterior, opone las siguientes alegaciones y defensas de conformidad al régimen general.

Señala que la “teoría del caso” sobre la cual la demandante intenta construir su acción indemnizatoria está dada por: a) Supuestos problemas de mantenimiento (toda vez que se cuestiona condición de aeronavegabilidad), b) Actuar culpable del piloto.

Expone que el día 27 de febrero de 2008 y pasadas las 09,46 hrs., los pilotos señores Sebastián Rodríguez y Luciano Castro iniciaban un vuelo junto a 4 pasajeros en la aeronave marca Cessna Modelo 210-M, matrícula CC-KKU. El propósito del vuelo era despegar desde el aeródromo Eulogio Sánchez, para dirigirse a la

zona denominada “Delta-11” con el fin de concluir un “*Entrenamiento Complementario Interno*” (ECI) para traslado de pasajeros. Sin embargo, luego de 1.36 minutos de inicio del despegue el avión se precipitó a tierra, falleciendo sus ocupantes, siendo importante precisar que el avión siniestrado no se encontraba realizando maniobras al momento del accidente, y que el vuelo abruptamente interrumpido era el CUARTO y último del denominado *entrenamiento complementario interno* que, hasta ese momento, se había desarrollado sin incidente alguno

A raíz del accidente, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 181 del Código Aeronáutico, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) llevó a cabo una exhaustiva investigación con el fin de determinar las causas del trágico incidente, la que concluyó con la emisión del Informe Final N°1479ES, de 27 de septiembre de 2008.

Agrega que incorrectamente se sostiene en la demanda que el piloto don Sebastián Rodríguez Torres (QEPD) era un “*alumno en práctica en curso de instrucción básica para habilitación de pilotos privados*”, por el contrario, se trataba de un piloto acreditado con licencia totalmente vigente, quien además contaba con la habilitación necesaria para llevar a cabo el vuelo en cuestión. Ciertamente, el ECI no es parte del proceso de formación básica para la obtención de la licencia de piloto, lo que ocurre es que Carabineros de Chile contempla, como norma interna, un adiestramiento ADICIONAL y complementario destinado a MEJORAR la seguridad operacional de los pilotos a cargo de las aeronaves, exponiendo, asimismo, la información curricular de los mismos.

Respecto al supuesto incumplimiento de los requisitos de mantenimiento y falta de vigencia del certificado de aeronavegabilidad, agrega que el certificado de aeronavegabilidad estaba plenamente vigente y así se constató en la investigación de la DGAC, que el fabricante del avión no considera ningún boletín en especial para la toma de compresiones de cilindros, más aún, el manual del fabricante del motor todavía recomienda la aplicación del boletín calificado por los actores como “antiguo”, y que no es efectivo que el mantenimiento se haya hecho conforme al Service Bulletin de 1973, agregado que el motor había sorteado con éxito la inspección de las 200 horas el día 24 de enero de 2008, apenas un mes antes del accidente.

Expone que en el Informe Final N°1479ES, de 27 de septiembre de 2008, el perito investigador descartó como causa probable del accidente una actuación dolosa o culpable por parte de los miembros de la tripulación y, en lugar de ello, analizando la maniobra de viraje, concluyó que puede explicarse teniendo en consideración lo recomendado por quien mejor conocía la aeronave y su funcionamiento, es decir, el propio fabricante del avión.

Opone, además, la concurrencia de caso fortuito o fuerza mayor como eximente de responsabilidad que impide el nacimiento de la obligación de resarcir el daño sufrido por las víctimas, y cuyos elementos de imprevisibilidad e irresistibilidad o inevitabilidad se configuran de la siguiente forma: respecto del primero, toda vez que el mantenimiento de la aeronave se encontraba en regla y es por ello que el propio informe final de la investigación expresa en sus conclusiones que “(...) *lo más probable es que se produjo una falla IMPREVISTA de uno de los magnetos durante la fase inicial de ascenso*”, desperfecto que no fue ni podía ser detectado en las revisiones regulares de la máquina; respecto del segundo, quedó demostrado a la luz de la investigación de la DGAC que el viraje que precedió a la caída del Cessna, no constituyó una contravención a los procedimientos de emergencia del manual de vuelo de la aeronave, sino que fue una maniobra que la tripulación se vio obligada a efectuar, con el objeto de retornar a la pista de aterrizaje, tal como lo recomienda en manual del fabricante, y que fue la única alternativa que les quedaba frente a la repentina pérdida de potencia ocasionada por la falla del magneto

Alega, subsidiariamente, en el evento en que la demanda sea acogida, el monto excesivo de la indemnización reclamada, la que es desmedida y contraria al principio conforme al cual la indemnización de perjuicios sólo tiene por finalidad restablecer a la víctima al estado anterior a los daños y, en el caso del daño moral, procurarle únicamente una prestación satisfactoria, no pudiendo ser jamás fuente de lucro o ganancia; y, además, señala que existen pólizas de seguros comprometidas que se hicieron o harán efectivas, lo que se deberá tomar en cuenta al fijar el quantum indemnizatorio a fin de evitar un doble pago.

OCTAGESIMO PRIMERO: Que, la parte demandante a fojas 3078, Tomo IX, evacúa el trámite de **réplica**, en los términos ya descritos en el considerando sexto de este fallo, los que se tienen por reproducidos para todos los efectos legales.

OCTAGESIMO SEGUNDO: Que, asimismo la parte demandada al evacuar el trámite de **dúplica**, a fojas 3097, Tomo IX, lo hace en los mismos términos descritos en el basamento séptimo, los que se tienen por reproducidos en esta etapa de la sentencia.

OCTAGESIMO TERCERO: Que, la parte demandante por doña **Iris Mariel Mora Aguirre**, por sí y como representante legal de su hija menor de edad, **Montserrat Anastasia Miranda Mora**, acompañaron con citación, los siguientes documentos:

1.- Certificado de nacimiento de Israel de Jesús Miranda Góngora, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 17 de enero de 2012; rolante a fojas 3022, Tomo IX;

2.- Certificado de defunción de Israel de Jesús Miranda Góngora, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 17 de enero de 2012, rolante a fojas 3023, Tomo IX;

3.- Certificado de nacimiento de Monserrat Anastasia Miranda Mora, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación con fecha 17 de enero de 2012, rolante a fojas 3024, Tomo IX;

4.- Informe peritaje psicológico, de fojas 3839 a fojas 3840, Tomo XI, evacuado por don Giorgio Agostini Visentini, Instituto Nacional de Ciencia Forenses, de Iris Mora Aguirre, que concluyó que al examen mental practicado, más los test, los resultaron arrojan un cuadro depresivo ansioso reactivo a la situación de pérdida de su pareja y padre de su hija a raíz del accidente de la caída de la avioneta.

Que, mediante presentación de fojas 4091, Tomo XII, la parte demandante viene en reiterar dentro del probatorio, los documentos que en su oportunidad fueron acompañados en la causa Rol C-7248-2010, llevada ante el Noveno Juzgado Civil de Santiago, y la cual se encuentra acumulada a estos autos:

5.- Documento acompañado mediante escrito que rola a fojas 1099 a 1102, Tomo IV, con fecha 19 de agosto de 2011, los cuales constan de fojas 921 a 1098, Tomo IV, consisten en piezas autorizadas de los autos seguidos antes la Sexta Fiscalía Militar de Santiago, Rol 1571-2011, caratulado “Accidente de Aeronave Matricula CC-KKU”.

6.- Informe Operativo del accidente de fecha 27 de febrero de 2008 de la aeronave marca Cessna, modelo 210 Centurión, matricula CC-KKU, acompañado mediante escrito de fecha 08 de agosto de 2011, que rola de fojas 885 del Tomo IV, realizado por el piloto don Jaime Gastón Parra Santos, en calidad de piloto e ingeniero aeronáutica, a través del cual manifiesta u opinión experta sobre las causas del accidente materia de autos, el cual fue ratificado mediante declaración testimonial que consta a fojas 912 y siguientes, Tomo IV de autos, realizado con fecha 17 de agosto de 2011 ante el Noveno Juzgado Civil de Santiago.

7.- Informe pericial del análisis del accidente de aviación a través del cual los pilotos señores Patricio Herrera Díaz y don Arturo Miquel Bañados entregan su opinión experta respecto a las causas del accidente de autos, el cual fue acompañado en el primer otrosí de escrito de fecha 10 de agosto de 2011 que rola a fojas 887, Tomo III, el cual fue ratificado por ambos mediante prueba testimonial de fecha 16 de agosto de 2011, que rolan a fojas 892 y 895, Tomo III.

8.- Copia autorizada de la sentencia dictada por el Cuarto Juzgado Civil de Santiago, con fecha 12 de junio de 2014, en la C-39.999-2014, caratulada “Isapre Cruz Blanca con Carabineros de Chile”.

OCTAGESIMO CUARTO: Que, recibida que fuera la causa aprueba, la parte demandante se valió de la siguiente **testimonial:**

Se presentó don **Juan Luis Marcelo Vergara Román**, cédula de identidad N°11.697.427-4, quien expuso que conoce desde siempre a Iris y desde que ocurrió el accidente quedó con su bebe (Montserrat), en ese tiempo y aún ahora es muy difícil ya que ella estaba enamorada del padre de su hija, se refiere a Israel, ya que el murió muy trágicamente en un accidente de avión, lo cual fue una noticia que salió hasta en la televisión, ella se vio muy afectada anímicamente era una pena verla, ya que ella a su corta edad y con una hija arrastraba una pena enorme, perdió el colegio porque no podía estudiar ya que cayó en una depresión, muchas veces su madre tenía que hacerse cargo de la menor, que al tiempo de haber ocurrido el accidente tenía meses o un año, no recuerda bien. Agrega que fue muy tortuoso para esta niña que era chica, en esa época tenía 12 a 13 años, cayó en una gran depresión que su familia la tuvo que contener ya que por su corta edad no podía conformar la pérdida de Israel en este accidente.

Compareció asimismo don **Eduardo Exequiel Salazar Rocha**, cédula de identidad N°14.481.589-7, quien señala que cuando sucedió este accidente Iris y su familia, vivían al lado de una cancha de fútbol, frente a la casa de Iris hay un almacén, por las tardes iban a jugar fútbol a la cancha y pasaban habitualmente por la casa de ella y viceversa, él al saber del accidente se pudo dar cuenta de la situación que había en esa casa, se refiere a Iris, estaba llorando y todos los que pasaban se dieron cuenta de la situación, a ella se le veía con la niña en los brazos, se refiere al hijo en común que tenía con el fallecido, esto era diario, todos los días que veían llorar a esta muchacha les daba mucha pena verla. Agrega que una vez se sintió muy culpable, ya que al pasar por su casa con un poleron que era similar al que tenía su pololo, estando tranquila, se puso a llorar desconsoladamente al verlo a él con el poleron y se entró a la casa, se podían dar cuenta diario que ella no asistía al colegio, ya que con la pérdida de su pololo estaba muy frágil ante cualquier situación y ya era tema para ellos comentar el estado en que se encontraba esa niña, no se podía reponer al tema ocurrido. Dice que esto fue por mucho tiempo que esta niña cayó en una depresión muy grande, ellos sin ser parte de la familia, preguntaban por ella, porque daba mucha pena verla y les preocupaba que ella no pudiera salir de esa situación, lo único que pensaban que era bueno que su hija Montserrat era muy chica, y no se daba cuenta de la situación de la madre y padre. Agrega que igual un tiempo que dejaron de pasar por ahí porque les dolía verla en ese estado, sabían que a ella le recordaban cuan él iba a jugar con ellos a la cancha y respecto a Montserrat, puede decir que ella creció sin padre, no lo recuerda, porque cuando este falleció ella tenía un poquito más de un año y el abuelo se tuvo que hacer cargo de criar esta menor y cuidar a su hija ya que no podía salir de su estado depresivo desde el accidente. La familia siempre estuvo a cargo de Iris ya que ella quedó muy sensible, ya que Mario le comentó que tuvo que someter a su hija a un tratamiento psicológico, y esto lo tenía muy preocupado por el estado de salud mental de su hija ya que pasaba llorando.

PRUEBA COMUN PARTE DEMANDANTE EN LOS AUTOS C-1571-2009, C-1572-2009, 7168-2011, 21.589-2009, 2729-2010, 7428-2010, 7248-2010, 5936-2011, 7287-2010, 7244-2010, 7241-2010, 1793-2012 Y 7427-2010:

OCTAGESIMO QUINTO: Que, a fojas 3976, Tomo XI, el **procurador común**, doña Jacqueline Barahona Assicie, acompañó los siguientes **documentos**:

1.- Informe de Peritaje investigación de accidentes del avión CC-KKU, ocurrido el 27 de febrero de 2008, elaborado por don Ronald Juica Gale, consultor, asesor y capacitador de seguridad operacional y aeronáutica, agregado de fojas 3845 a fojas 3932, Tomo XI.

2.- Copias de 18 certificados de estudios de diferentes instituciones de don Ronald Stanly Juica Gale, que avalan sus conocimientos en aeronáutica, rolante a fojas 3933 a fojas 3950, Tomo XI.

3.- Curriculum Vitae de don Ronald Stanly Juica Gale, de fojas 3951 a 3954, Tomo XI.

OCTAGESIMO SEXTO: Que, la parte demandante a fojas 3979, Tomo XI, hace comparecer a estrados al **testigo** don Ronald Stanly Juica Gale, Perito, quien manifiesta que los funcionarios de Carabineros que conducían la aeronave, si estaban en el ejercicio funciones, ya que ellos estaban en condición de instructor de vuelo y piloto-alumno, era un vuelo de instrucción. Esto lo obtuvo de los antecedentes entregados por el investigador de accidentes de la DGAC. Se le consulta al testigo si recuerda nombre de los funcionarios de la tripulación de la aeronave antes señalada y responde que no los recuerda. Expone que esto se inicia con un vuelo en la llamada región de comando reverso, esto se produce en una condición de vuelo en la cual la aeronave se encuentra en la potencia de máxima autonomía y de pérdida o stall, condición que se presenta en todos los aviones en la maniobra de despegue y aterrizaje, lo cual requiere de un estricto control de la velocidad de la aeronave, la única forma de recuperar esta condición es cambiando altura por velocidad y aumento de la potencia, si alguna de estas dos cosas no se cumple por ejemplo si solo aumento potencia sin bajar la nariz o morro del avión, la consecuencia será una mayor pérdida de velocidad, lo cual acerca el avión peligrosamente a la velocidad de stall o desplome, la situación del avión indica descontrol de acuerdo a las trazas de radar que verifican un aumento de velocidad hasta los 90 nudos (nudo es una milla náutica por hora), forma de establecer la velocidad en un avión, esta velocidad estando aún el avión en tierra, alcanza esta velocidad en forma momentánea en circunstancias y la velocidad de despegue del avión por manual es de 65 a 75 nudos, este descontrol pudo haberse debido al hecho de que la aeronave se encontraba operando desestabilizada, (mayor peso hacia la cola), posteriormente disminuye la velocidad y la aeronave es sacada a una velocidad menor de los 60 nudos y posteriormente trazas de radar indican leves aumentos en la velocidad indicada el cual

alcanzó en primera instancia una altura de cien pies de vuelo lo que equivale a 30,3 metros, posterior a eso se retracta el tren de aterrizaje y flaps lo cual se comprueba debido a que la investigación de aeronáutica establece que la posición de los controles tanto flaps como tren de aterrizaje se encontraban en las posiciones tren arriba y flaps arriba, respectivamente, posteriormente la aeronave hace un leve aumento de velocidad y una altura de 200 pies sobre el terreno lo cual indica de acuerdo al manual, que el avión se encontraría en condición de pérdida (stall), esto es interesante de destacar debido a que de acuerdo a lo establecido en el manual de vuelo del avión, la velocidad de stall es de 60 a 70 nudos para cualquier condición de vuelo, es en ese instante donde la aeronave al no tener sustentación se desploma en una condición de spin la cual consiste en que la nariz baja a un ángulo de aproximadamente 80 a 85 grado hacia abajo e inicia un giro que puede ser hacia la izquierda o derecha, lo que dependerá de que si en el momento de producirse la pérdida la aeronave tenga un ala un poquito más debajo de la otra, si las alas no están parejas el giro se va a producir donde este el ala más baja, otra condición que puede producir este spin, es que el piloto en los controles tenga inadvertidamente un pedal más presionado que otro al haberse producido el giro hacia la izquierda, es un indicativo que una de estas dos condiciones estaba presente, por lo tanto se desestima intención de iniciar un viraje de 180 grados por la izquierda toda vez que cualquier piloto en esas condiciones, en ese aeródromo particularmente no iniciaría un viraje hacia ese lado, debido a que de acuerdo a la posición del avión el terreno hacia la izquierda de la trayectoria es más alto que hacia la derecha, en consecuencia el desplome de la aeronave se debió a un stall agravado con spin, eso fue corroborado por los testigos presenciales quienes en sus declaraciones establecen que la aeronave venía en picada girando hacia la izquierda. Se pregunta al testigo si él revisó o examinó los restos del avión, respondiendo que no, solamente se basó en el peritaje por la documentación existente de investigador jefe de la DGAC, informes periciales efectuados por la NTSV fabrica de aviones y componentes con la DGAC. Se consulta si tomó personalmente declaración a los testigos del accidente y respondió que no, sólo el peritaje se basó en la documentación existente para vello. En cuanto a la pregunta relacionada con el manual de navegación, dice que no tiene ninguna injerencia con lo sucedido, puesto que un manual de navegación corresponde a un instrumento que es usado específicamente para instruir y consultar temas no de operación del avión, sino que para el traslado de un lugar a otro, es el documento que se usa para aprender a volar de un lugar a otro. Agrega que el no conoce el termino Lex artis, pero sí no se cumplió con el manual de operación del avión, como tampoco se cumplió con la directiva de instrucción de la Prefectura Aero Policial, eso está contenido dentro del informe pericial que él confeccionó, y de acuerdo a los antecedentes se pudo establecer que no existía procedimiento para el pesaje de los pasajeros por lo cual la estiva se hizo sin datos fuertes, el otro tema que dice relación con la directiva de instrucción establece los requisitos mínimos para efectuar curso material afectado (Cessna 210), esta directiva

establece que el piloto alumno debe contar con un mínimo de 100 horas de vuelo al mando de cualquier otra aeronave estableciendo además que debe haber cumplido con entrenamiento en el Cessna 210, donde debió cumplir con entrenamiento de lanzamiento de paracaidistas lo que no consta en los antecedentes presentados. Con relación al mínimo de horas de vuelo al mando de una aeronave (100 horas) se estableció que el total de horas de vuelo certificado para el piloto alumno era de 56 horas aproximadamente, lo que no cumple con la directiva de entrenamiento de la brigada Aero Policial. En cuanto a la causalidad entre el actuar del estado a través de sus funcionarios y daño causado a los demandantes de autos, señala que aquí está el no cumplimiento de los puntos especificados anteriormente, asimismo, no existe antecedente que permita establecer si la DGAC efectuó alguna inspección de seguridad operacional a la Prefectura Aero Policial. Expuso que tanto la responsabilidad de la DGAC como de la Prefectura Aero Policial debió ser haber cumplido con los procedimientos antes detallados, como ejemplo no se practicaban emergencias durante el despegue, de acuerdo a los antecedentes esto no se hacía por la situación de Aeródromo Tobalaba, ahora es de opinión del suscrito que en la cercanía Tobalaba existen otros aeródromos que permiten este tipo de práctica, además de acuerdo a la cartilla de maniobra debidamente firmados por instructores la maniobra de práctica de stall solo se ejecutaba hasta el punto de aproximación al stall, situación que se produce cuando la bocina de alerta de esta condición se activa lo que se produce a velocidades entre 5 y 10 nudos sobre velocidad de stall. Se consulta sobre el procedimiento técnico aplicado a la última toma de presión diferencial de la aeronave y si dicho procedimiento se efectuó o no de acuerdo al manual de procedimientos de la autoridad aeronáutica, señalando que eso corresponde al manual de mantenimiento y eso se encontraba al día, es decir, la aeronave se encontraba completamente navegable, la aeronavegabilidad es el certificado entregado por la autoridad aeronáutica que establece que el avión se encuentra en perfectas condiciones de seguridad para el vuelo. Consigna que el avión pertenecía al Club Aéreo de carabineros y era explotado por la Prefectura Aero Policial. En cuanto a si la aeronave año 1978, Cessna 210 M Centurión, CC-KKU, cumplía con las exigencias y requerimientos mecánicos y de mantención, respondió que sí, de acuerdo a los antecedentes analizados la aeronave cumplía con esto. A la pregunta si don Luciano Castro Adasme, piloto de la aeronave, al día 27 de febrero de 2008, contaba con la preparación y experiencia suficiente para actuar frente a una situación de emergencia, señaló que legalmente sí, por el hecho de haber sido designado como instructor debe cumplirlo, ahora con respecto de la capacidad real no concuerda con él, debido a que específicamente en esta situación no supo resolver en forma adecuada, probablemente debido a lo mencionado anteriormente con relación con la no practica de emergencias durante el despegue en Tobalaba que se encuentra establecida en la investigación. Por último se le exhibió al testigo informe de fojas 3845 y siguientes y si fue él quien realizó y suscribió en el año 2008, y señaló que corresponde a su informe, corresponde a una

presentación power point del mismo informe y después están todos sus certificados que avalan sus estudios.

A fojas 4226, Tomo XII, comparece don **Giorgio Agostini Visentini**, cédula de identidad N°4.335.158-3, Psicólogo, quien evacuó los informes psicológicos que van de fojas 3732 a 3840, Tomo XI. Señala que lo que a él se le ha solicitado desde el punto de vista científico, basado en la ciencia de la psicología y la ciencia aplicada de la sicopatología, la presencia o ausencia de daño psicológico, principalmente ligados a dos aspectos internacionalmente aceptados, que son primero el estrés agudo y el estrés post traumático, temas que han sido investigados a partir de las experiencias traumáticas que son sufridas por los seres humanos en situaciones catastróficas como son guerras, terremotos, accidentes graves en un lugar tanto privado como público, definición que ha colocado al final de cada informe. Indica que hoy se sabe que el daño psicológico se ha asimilado al daño moral del punto de vista legal y en cuanto al monto no es tema de su incumbencia, porque eso va a ser determinado en otra instancia, que son los tribunales de justicia. Dice que en términos particulares se señaló lo mismo en cada caso individual, relacionándolos principalmente al estrés post traumático y sus consecuencias tanto en cómo ha transformado el daño a su personalidad, a sus relaciones familiares, sociales y principalmente laborales, de hecho, algunos de ellos, no han podido incorporarse al trabajo por el trastorno sufrido y otros por impedimento absoluto de tipo físico, con una incapacidad invalidante total. Se le exhibió los documentos que rolan de fojas 3732 a 3840, Tomo XI, que tiene como título informe psicológico y reconozca respecto de ellos su contenido, autoría y firma y manifiesta que los informes que se le muestran en un simple vistazo, son los que él emitió y firmó, reconoce su contenido, su autoría y su firma o rubrica. Se le pregunta al testigo, en base a los análisis de los informes psicológicos realizados, en qué manera afectó a las capacidades sociales, cognitivas, emocionales, familiares de los demandantes, el accidente aéreo, respondiendo que la situación traumática inicialmente por un estrés agudo afectó en forma de shock que produjo alteración inmediata de angustia, despersonalización, fuerte reacción catastrófica con mecanismos de negación y racionalización. Dice que luego al pasar el primer tiempo de meses e inclusive años, pudieron comprobar las consecuencias desastrosas producto del estrés post traumático. Posteriormente pudieron verificar la profunda alteración familiar de todos ellos, sin excepción desde depresiones profundas con varios intentos de suicidio de parte de ellos, incapacidad de reorganizar la vida familiar, más aún con separaciones producto de las manifestaciones agresivas-ansiosas con la fuerte dificultad de elaborar los respectivos duelos. Precisa que de las cinco familias ya mencionadas, todas tienen en su interior el fallecimiento de algún miembro de la familia directa, principalmente hijos y cónyuges. Se le pregunta cuál es el diagnóstico clínico que puede atribuir a los integrantes de la familia Fierro, a consecuencia de las graves lesiones de Beatriz Fierro y la muerte de Mariana Fierro Valderas, y responde que como mencionará, ha habido cuatro miembros fallecidos

producto de la caída de la avioneta, estas familias se mantuvieron muchas de ellas con contacto entre sí, por ende, se reactivaron por una parte los sentimientos dolorosos del fallecimiento de Israel Miranda Góngora, Mauricio Romo Facuse, Francisco Allende Herrera y Manuel Rodríguez Oyanedel, esto les significó inclusive realizar grupos de contención frente a los sentimientos de desesperanza, profunda tristeza, depresiones mayores, desapego vital con pérdida de interés hacia la vida. Todo lo anterior, lo conversaban en distintas oportunidades con el resto de los miembros de las familias y eso los obligó a reestructurar los sentimientos devastadores aparecidos como consecuencia de la pérdida de hijos y cónyuges, dejando un viudo a cargo de tres hijos, la pareja de uno de ellos, Israel con un hijo huérfano y volviendo a la familia Fierro Valderas, tienen ahí lo siguiente, que estaba compuesta por 5 hijos, Mariana, fallecida a consecuencia del accidente, Beatriz con secuelas muy graves, que va a detallar, después viene Viviana con dos hijos, Viviana y Diego, luego tienen a Verónica, cuyos hijos son Isaías y Mario, finalmente Manuel, sin hijos. Mariana es hospitalizada y muere a los 15 días en el Hospital, quemada, quien no logra sobrevivir por la magnitud de las quemaduras. Simultáneamente se hospitaliza también Beatriz, a quien no se le quiere informar que Mariana está en el mismo hospital con peligro de muerte, porque Beatriz está seriamente quemada, con olor a quemado, dice eso porque los familiares que fueron a verla, principalmente su pareja, sufría una situación de intolerancia y asco, incluyendo finalmente el abandono de su pareja. Señala que Beatriz ha sufrido y sufre todavía daños físicos y psicológicos horrorosamente grandes, inclusive él había incluido unas fotos que no aparecen en el expediente, a ella se le amputó una pierna y la otra quedó en una posición diferente a la posición normal, sino retro versa y que no se le puede amputar ni se le puede modificar su posición, además dentro de las graves de sus quemaduras, aparece algo realmente trágico, que es quemadura total de sus genitales, labios exteriores y labios interiores genitales en una masa quemada que le impide ahora y siempre, poder tener cualquier tipo de actividad sexual, eso ha hecho prácticamente, como mencionará, que su pareja nunca más supo de la existencia de él, que era un apoyo psicológico muy importante como para cualquier persona que vive una situación tan dramática. Indica que ella en virtud de esto, tiene una colostomía que tiene que usar permanente con depósitos de todo lo que sea elementos evacuatorios, lo que a su vez ha provocado otra dificultad más para su diario vivir, agregándole además que todavía debe usar morfina hasta el día de hoy, más de 5 años. Además hay que imaginarse lo que significa para sus hijos ver a su madre en esa terrible condición y que al principio ni siquiera podían acercarse a esta madre tan deforme, lo cual implica otros factores, que ella no ha podido realizar su rol de madre, más aún su hermana Verónica con sus hijos tuvo que ir a la casa de Beatriz para poder cuidarla, hacer las labores de contención emocional, cuidado personal, curaciones, lo que significa además que al llegar con sus hijos y al estar con sus primos, el clima familiar se deterioró severamente, donde se produce rivalidades con los primos, quienes ven como que hay diferencias en el trato que su

madre hace con su tía, una sobre preocupación, postergando a sus propios hijos y teniendo de cuidar también a sus sobrinos. En el caso de Mariana, Francisco quedo viudo, en una reunión posterior a las entrevistas para el informe fue necesario la intervención de su señora Consuelo González, con un magister en terapia de familia para poder colaborar a la catarsis y sugerencias completas de cómo enfrentar esta situación en que él quedó a cargo de sí y de sus hijos, en esa ocasión volvió a repetir que Mariana estaba a cargo de todo, desde los ingresos económicos, la administración de los mismos, la llevaba a los colegios y les señaló con un estado de conciencia casi obnubilado, en una manifestación catastrófica, que él llegó a casa enterándose que su mujer estaba quemada, dentro de ello se le había quemado todo el dinero que en ese momento estaba en su posesión. Señaló además que no sabía ni que darle de comer a los niños, inclusive les sorprendió que desconfía como ir a dejar los niños al colegio, tampoco cuales eran los uniformes o materiales que debía llevar. Toda esta situación catastrófica y lamentable lo obligó a que con sus hijos, en su desesperación, fuera a vivir a la casa de Viviana, generando por lo tanto otra alteración severa del clima familiar, porque sus hijos se encontraron con los hijos de Viviana y eso conflictuó entre primos, que en el caso de Viviana sus hijos tenía papá y en el caso de Francisco sus hijos no tenía mamá. Convivir con dos familias en situación de desgracia, donde todos se encuentran afectados seriamente con depresiones significativas, con angustias de pérdidas de la mamá, tanto de Mariana, Martín y Abraham, cuando surge una perdida violenta, aparecen naturalmente, sentimientos no solamente penosos sino muy angustiosos que se expresan vía agresión, inclusive contra la persona fallecida, porque la sienten como un abandono, irracional, pero eso pasa siempre. En su oportunidad, recomendaron una terapia individual psicológica, tanto como terapia familiar, desconoce si la hicieron. Expresa que la hija Mariana frente al padre, se evadió de la tragedia convirtiéndose en un bebedor excesivo y luego alcohólico, debiendo comprender la tremenda carga que le significa a esta hija, que asume un rol de mamá con carencia, apoyo y respaldo de las figuras paternas, siendo una fallecida. En el caso de Víctor Manuel, el único hombre de la familia, se sintió que no podía hacerse cargo, como hijo varón, de esta situación e intentó manifestarse con una apariencia de firmeza provocándole una depresión encubierta con fuertes somatizaciones y respecto a los padres de las accidentadas, Víctor Fierro quedó devastado psicológicamente, por sentir que perdió una hija que era muy unida a él, por lo que mostró una depresión severa con abulia, desinterés vital y sobre todo trastornos importantes en el sueño, donde le aparece flashback muy angustioso al ver el cadáver de su hija, imágenes recurrentes que dan razón de la alteración del sueño, en el caso de la madre, Mariana, ella quedó tan mal psicológicamente hablando, que fue incapaz de asumir y colaborar con el resto de sus hijos afectados y también con una depresión mayor. Se le pregunta al testigo si producto del estado psicológico que se encuentran los demandantes, existe o existió riesgo suicida por parte de padres, hermanos, cónyuges e hijos, respondiendo que todos ellos, principalmente los padres han

sufrido el trastorno emocional muy fuerte, porque de acuerdo al desarrollo normal de los seres humanos, siempre se espera que primero mueran los padres y después los hijos. Es sabido que los peores sufrimientos sobre todo para una madre que ha tenido a su hijo en el vientre y el apego, sobre todo inicial del vínculo, es muy fuerte emocionalmente, esto significa que aun cuando elabore el duelo, todas las veces que se acerquen fechas familiares, cumpleaños, navidad, la madre va a caer en profunda tristeza, y el padre sufriente en este caso busco evasión, inclusive distanciándose de su cónyuge y refugiándose en el alcohol. Los hijos también presentaron reacciones depresivas de distinta intensidad, pero al mismo tiempo, por una sensación de orfandad muy profunda, que a la fecha de los exámenes aún era a pleno llanto y todos sin excepción con la clara sintomatología del estrés post traumático, que se ha repetido también en el resto de las familias, con trastornos emocionales, duelos no resueltos, pérdida y alteración de la memoria, atención y concentración que ha dificultado el rendimiento escolar, en todos los menores escolares y en el caso de las personas que trabajan, algunos se han visto obligados a usar licencias por meses y otros con una sensación que están trabajando al 30% con alteraciones y a veces obnubilaciones de no poder concentrarse para poder rendir satisfactoriamente. Respecto al riesgo suicida que se le consulta, si ha existido respecto de la familia Fierro, Mariana Valderas y en el caso de Víctor, el padre, el alcohol es también un intento inconsciente de autodestrucción, el padre también en estas condiciones abandono sus obligaciones con respecto a sus hijos y no solamente al riesgo de suicidio respecto de los demás demandantes, sino también hay quienes han intentado el suicidio en forma seria, tales como Julia Herrera y Julián Allende Herrera, quien también lo intentó fue Giovanni Allende Herrera, e inclusive en este último caso, también una forma de autodestrucción es el consumo de alcohol y drogas. Preciso que también la polola de Israel Miranda Góngora, que tenía una hija en común, Monserrat, tuvo toda una ideación suicida muy severa al quedarse sin su pareja, y a la cual hubo que hacer una contención de montaña y recomendarlo a todas las familias sin excepción tratamiento psicológico y psiquiátrico, en este último caso con medicamentos antidepresivos y ansiolíticos. En el caso de una hija de Miranda Góngora, llamada Katherine, que era melliza de Israel, le ha significado una depresión tan aguda, que ella planteaba que debería haberse muerto ella y no su hermano que tenía una hija y lo que le pasa además a esta niña, es que al estar tan vinculada con su mellizo, se le complican más las fechas tales como cumpleaños, convirtiéndose en una familia disfuncional, incluyendo una depresión severa en una hija que se llama Susana. En el caso de Miranda Góngora, la Sra. Mercedes, sufrió una depresión tan intensa, que perdió el deseo de vivir y una de las alteraciones de su depresión le provocó un trastorno alimenticio, con baja de 12 kilos de peso, y resto de la familia, como Franco y Manuel, tuvieron depresiones muy intensas. Dice que finalmente todas las personas de las familias involucradas han presentado, no solamente depresiones desde reactivas mayores y endógenas sino también, todas sin excepción, trastornos de estrés post traumáticos, éste

último debe elaborarse forzosamente con técnicas basadas en la neurociencia, como ser, el EMDR (técnica basada principalmente en Eyes Movement Tapping). Se le consulta al testigo como afectó a Iris Mora y Monserrat Miranda Mora, la muerte de su pareja y padre, respectivamente, Israel Miranda Góngora, respondiendo que Iris, una mujer de 16 años, se sintió realmente en condiciones de no poder sobrevivir a cargo de una hija y un embarazo sin el apoyo que para ella era indispensable de su pareja, también aquí hubo intento de suicidio. En cuanto a cómo afectó a los miembros de la familia Romo Facuse la muerte de Mauricio Romo Facuse, señala que aquí hay un antecedente importante, el Sr. Romo fue el que identificó en la morgue a su hijo y eso le provocó una reacción despersonalizadora de negación, vale decir, esto no puede ser cierto. Christopher y Dafne eran muy unidos y esto les produjo una depresión muy severa, pues eran muy unidos y sentían como mutuo apoyo, al faltarle el hermano, se sintieron más desamparados porque sus padres tenían serias dificultades matrimoniales. Respecto de Cecilia la madre de la víctima, también hubo intento de suicidio, aclarando nuevamente que para las madres, la pérdida de un hijo genera sentimientos depresivos intensos difíciles de superar, donde puede aliviar la sensación emocional pero nunca el recuerdo del hijo muerto. Se le pregunta al testigo tanto los estudios como su experiencia profesional y académica que avalan los informes realizados y responde Bachiller en Biología y Letras de la U.de Chile, Licenciado en Psicología, Psicólogo con post grado de Doctorado en Psicología y Magister en Sociología, Académico toda su vida de la Universidad Católica, Profesor invitado de distintas Universidades, Perito Judicial desde el año 1967, con centenares de causas en calidad de perito. Agrega que por años Presidente de los Peritos Judiciales de Chile AG, Psicólogo Director del Instituto de Psicología y Psiquiatría de Chile, Vicepresidente de la Sociedad Chilena de Psicología clínica, miembro de la Sociedad de salud Mental y Presidente de los profesionales de origen Italiano en Chile.- En cuanto a la metodología utilizada en los informes, indica que se utilizaron a todos entrevistas clínicas en profundidad, además se utilizaron los siguientes instrumentos: MMPI2 (cuestionario objetivo de personalidad validado en Chile y para todo el habla hispana, de uso tanto en los Tribunales Nacionales como Extranjeros). Además se aplicaron test proyectivos, que consisten que a través de estímulos gráficos, como ser test de árbol de koch, figura humana de Machover y expresivo verbal desiderativo, en que la persona se proyecta su personalidad al mencionar con cuales animales, vegetales, minerales se identifica y por qué. En algunos casos se aplicaron test proyectivos como el Rochard y Zeta individual, donde la persona proyecta sus contenidos inconscientes al descifrar desde su punto de vista el significado que le da a las láminas que son simples manchas. A continuación realizó reuniones clínicas con otros profesionales para precisar y asegurarse la objetividad del análisis tanto de las entrevistas como de los resultados de los test, con ello realizó un informe final, sin incluir todo el material del test aplicado. Se le pide al testigo que aclare si la intervención de los profesionales que acaba de mencionar, tienen algún nivel de

implicancia en el contenido de su informe, que altere su autoría y responde que en ningún caso, precisando como se le consultó respecto a los honorarios, que todas las profesiones que realizan un procedimiento de su especialidad, por ejemplo un examen de sangre, una radiografía, el resultado va a ser siempre independiente de quién lo realiza y su utilización va a depender de la persona que lo requiera y esto lo puede beneficiar o no, en ningún caso el profesional debe estar implicado en tratar de modificar los datos, por ejemplo, el examen de sangre es objetivo y puede señalar a lo mejor alguna enfermedad grave o no, jamás el clínico va a falsear esos datos, aun cuando sus resultados lo dejen angustiado, por ejemplo la presencia de un cáncer prostático.

PRUEBA COMUN PARTE DEMANDADA EN LOS AUTOS C-1571-2009, C-1572-2009, 7168-2011, 21.589-2009, 2729-2010, 7428-2010, 7248-2010, 5936-2011, 7287-2010, 7244-2010, 7241-2010, 1793-2012 Y 7427-2010:

OCTAGESIMO SEPTIMO: Que, sin perjuicio de lo anterior, la parte demandada hizo concurrir a estrados a fojas 3669 y siguientes, Tomo XI, y en virtud del auto de prueba común de fojas 3600, del presente tomo, al **testigo Ernesto Santander Campillo**, cédula de identidad N°9.578.882-3, Investigador de Accidentes Aéreos de la DGAC, domiciliado en Elena Blanco N°1050, Providencia, quien declara que los hechos cronológicamente a partir desde un despegue normal de una etapa de instrucción, la aeronave presenta una falla parcial y en esa condición la tripulación ejecuta procedimientos para superar esa emergencia, durante los cuales la aeronave pierde su capacidad de vuelo y se precipita a tierra con los resultados ya conocidos. Se le pregunta cómo tiene conocimiento sobre lo que declara en autos, y responde que la Dirección de Aeronáutica tiene un área de investigación de accidentes de aviación, a la cual pertenecía al momento del accidente, como investigador de accidentes de aviación. Dice que el día del accidente se encontraba de turno y por consiguiente le correspondió a él llevar la investigación, la cual desarrollo por un lapso de 8 meses, procedió a recopilar la información, prueba s y evidencias tanto en medio nacional como internacional (peritajes de motor, hélices y gobernador), todo a través de la aplicación de metodología de investigación llegaron a concluir que fue lo que ocurrió. Se le pregunta si tuvo alguna intervención en la elaboración de la resolución Exenta N°02387, emitida por la DGAC, con fecha 10 de octubre de 2008, y respondió que no recordaba que es ese documento. Se le consulta si dentro de su trabajo de investigación en relación con las causas del accidente ocurrido en Peñalolén, tomó conocimiento si existía falta de mantenimiento en la aeronave Cessna 210M, matrícula CC-KKU, y respondió que a lo largo de la investigación, la cual involucra la parte operación de la aeronave como su mantenimiento, se evidenció la aplicación de procedimientos distintos a los que en esa fecha se aplicaban, cabe destacar que estos procedimientos aplicados eran más completos que los que se debían aplicar, lo anterior ocurrió por confusión por quienes debían hacer el mantenimiento, por lo tanto, no hubo una falta de mantenimiento, sino que aplicación de otros procedimientos. Se le pregunta si la aplicación de estos otros procedimientos

diferentes a los estándares, pudieron tener algún tipo de causa efecto con la falla de algún artefacto de la avioneta y en consecuencia con la caída de ésta, y responde que como ya lo mencionó, los procedimientos aplicados fueron más completos que de los que debían aplicarse, sin perjuicio de lo anterior, estos mantenimientos no eran sobre los componentes que se pudieron determinar científicamente que fallaron, por la misma razón y en una intención de transparencia quedaron consignados en el informe final, toda vez que no tuvieron nada que ver con el accidente. En cuanto a si el piloto y su instructor cumplieron las maniobras dispuestas en los protocolos del manual de navegación al momento de la emergencia, el testigo expuso que el manual establece el modo de operar en situación normal y también de emergencia, una vez establecido lo que ocurrió, esto es, una falla del componente del motor llamado magnetos al revisar el manual pudieron comprobar que la tripulación se ajustó a lo que recomienda el fabricante en estos casos. Se le pregunta si recuerda en que consiste la recomendación del fabricante de la aeronave y señala que en general recomienda verificar que tipo de falla es, efectuando pruebas y una vez establecidas estas, dirigirse al aeródromo más cercano y aterrizar lo antes posible, eso es en general. Se consulta si la maniobra que describió es la que desplegaron los pilotos al mando de la aeronave, y dice que según la recopilación de antecedentes y pruebas, pudieron asumir que la tripulación intentaba volver a la pista debido al viraje muy amplio que ejecutaron, maniobra que se utiliza cuando no se tiene toda la potencia y se quiere evitar caer súbitamente por pérdida de capacidad de vuelo, de lo anterior, el viraje ejecutado tendría como púnica intención volver a la pista. Se le pregunta si recuerda el tiempo o distancia que transcurrió entre el despegue de la aeronave y la maniobra de viraje que describió, y señala que a través de la terraza de radar, esto es una imagen que proyecta una aeronave y que es captada por el radar, pudieron establecer que la aeronave recorrió una milla náutica desde iniciada su carrera de despegue hasta que inicia el viraje amplio ya descrito, en tiempo esto es cercano al minuto de vuelo. Se le consulta si según sus conocimientos, los magnetos del avión CC-KKU pudieron ser periciados una vez después de ocurrido el accidente y manifestó que en atención a la destrucción y daños sufridos por estos componentes no fue posible preciarlos. En base a lo anteriormente expuesto se le consulta al testigo, en que se basa para exponer que fueron las magnetos los que fallaron en la aeronave CC-KKU, y dice que sólo los magnetos no fueron posible de periciar por las razones antes mencionadas, adicional a esto, los otros componentes como el motor, el gobernador del hélice y la hélice evidenciaron que la aeronave al momento de impactar el terreno lo realizó con un alto régimen de potencia, lo cual descartaba inmediatamente una falla completa de motor. El fabricante por su parte, establece en el manual de la aeronave cuatro posibles fallas en la pérdida parcial de potencia, de estas, tres pudieron descartarse al periciar los elementos antes descritos, por lo tanto, a través del descarte se determinó lo que había fallado en forma parcial, recordando que la aeronave tenía alto régimen de potencia, pero no completo. Se le pregunta cuál es la diferencia entre alto

régimen de potencias y la falla parcial de motor, y responde que la aeronave tiene dos magnetos, en atención que puede fallar uno, se cuenta con un segundo, operando los dos a la vez se obtiene la potencia total para efectuar un vuelo, a la falla de uno de estas magnetos, el motor pierde potencia lo cual limita en forma importante en determinadas circunstancias, al ocurrir esta falla, la hélice es capaz de girar a altas revoluciones sin lograr girar a máximas revoluciones lo cual es necesario en maniobra como el despegue, lo ocurrido en este caso ante la falla de un magneto, le permitió a la tripulación seguir en vuelo en atención a que el motor, funcionando con un solo magneto entregaba potencia para generar altas RPM pero luego de la investigación se puede establecer que no la suficiente para seguir volando. Se le consulta al testigo como piloto e instructor si la maniobra efectuada por el piloto de la aeronave CC-KKU, esto es inmediatamente al despegar sufre una pérdida de potencia, y al tener está pérdida vira hacia la izquierda, es su opinión es la más recomendable, indicando que en una emergencia hay un factor muy determinante para lograr el éxito, esto es la suerte, dicho esto, pudiendo realizar una maniobra 50 veces los resultados en la mayoría de las veces serán distintos, ya que dependen de muchos factores que varían y la ya mencionada suerte. Con todo en una emergencia de similares circunstancias la condición ideal sería un viraje a la derecha y no a la izquierda debido a que hacia esta última, el terreno sube y hacia la derecha baja.

DILIGENCIA DECRETADA POR EL TRIBUNAL:

OCTAGESIMO OCTAVO: Que, a fojas 4520, Tomo XIII, se tuvo a la vista **Expediente N°1571-2011** Substanciado ante el Segundo Juzgado Militar de Santiago, y con anterioridad por el Juzgado de Aviación de Santiago, compuesto de cuatro tomos (desde fojas 1 a fojas 1646) y cinco cuadernos separados de documentos (los cuatro primeros desde fojas 1 a fojas 1564 y el número 5 desde fojas 1 a fojas 529).

Consta en el esgrimido expediente que con fecha **17 de octubre del año 2.013**, de fojas 1.627 a 1.628 vuelta (Tomo IV), el **Segundo Juzgado Militar de Santiago**, dictó Sobreseimiento **N° 1.879**, determinándose que la eventual responsabilidad penal culposa del piloto, Capitán de Carabineros don **Luciano Albino Castro Adasme**, se encuentra extinguida con su muerte, de acuerdo al artículo 93 N° 1 del Código Penal, razón por la cual, se pronunció el **Sobreseimiento Total y Definitivo** de del Capitán de Carabineros don **Luciano Albino Castro Adasme**, por el **cuasidelito de homicidio** de las siguientes personas: 1) Don **Sebastián Eduardo Rodríguez Torres**; 2) Don **Francisco Jesús Allende Herrera**; 3) Don **Manuel Nicolás Herrera Oyanedel**; 4) Don **Israel De Jesús Miranda Góngora**; 5) Don **Mauricio Edgardo Romo Facuse**; 6) Doña **Ana Elizabeth Álvarez Saavedra**; 7) Doña **Elizabeth Estefanía Anastasia Molina Álvarez**; 8) Doña **Ramona del**

Rosario Espinoza Espinoza; 9) Doña Celia Aida Borcosque Plaza; 10) Doña Silvia del Carmen Gómez Espinoza; 11) Doña Mariana Victoria Fierro Valderas; y 12) Doña Sandra Rosalba Garretón Barahona; y por el cuasidelito de Lesiones Graves en las personas de: 1) Doña Lucinda del Carmen Villalobos Castillo; 2) Doña Jimena del Carmen Gómez Maruri; 3) Doña Cecilia del Carmen Espinoza Delgado; 4) Doña Beatriz del Carmen Fierro Valderas; y, 5) Doña Pabla Elizabeth Zúñiga Poblete; y respecto de las lesiones leves sufridas por: 1) Doña Ana María Sánchez González; 2) Doña Paulina Lissette Muñoz Bastías; 3) Doña Lucía Nora Valenzuela Vergara; y, 4) Don Andrés Ignacio Domínguez Fritz, por haberse extinguido su responsabilidad penal, en virtud del artículo 408 N° 5 del Código de Procedimiento Penal, en relación con el artículo 93 N° 1 del Código Penal.

De igual manera, se dictó el **Sobreseimiento Total y Temporal**, respecto de la eventual responsabilidad culposa o dolosa que en los hechos correspondiera al **personal de Carabineros de Chile que en tierra estaba a cargo de la mantención de la avioneta monomotor Cessna 210, matrícula CC-KKU**, perteneciente al Club Aéreo de Carabineros de Chile, hasta que se presenten nuevos y mejores elementos de convicción a considerar.

Asimismo, consta que con fecha **06 de mayo de 2.014**, a fojas 1.639 del Tomo IV, la **Ilustrísima Corte Marcial**, en los autos Rol Ingreso N° **697-2.013**, **aprobó el Sobreseimiento consultado** de fecha 17 de octubre de 2.013, escrito a fojas 1.627 a 1.628 vuelta.

Que, por lo descrito precedentemente y para una adecuada comprensión de la causa que se ha solicitado tener a la vista, es menester reseñar algunas de las principales resoluciones de las que da cuenta el proceso, para luego continuar en orden cronológico con la anotación de las actuaciones, resoluciones, antecedentes y otros que es posible extraer del referido expediente, exceptuándose de tal descripción aquellos antecedentes que atendida su naturaleza revisten el carácter de reservados, y que por tales razones no se pormenorizarán en la presente actuación.

De esta forma, consta que con fecha 18 de mayo de 2.011, rolante a fojas 1.402 del tomo IV, el **Juzgado de Aviación de Santiago**, en la causa Rol N°17-2008, **se declaró incompetente por declinatoria** para seguir conociendo de los hechos investigados, remitiéndose todos los antecedentes al **Segundo Juzgado Militar de Santiago** para su conocimiento y resolución, tribunal que

con fecha **07 de junio de 2.011**, rolante a fojas 1.406 del tomo IV **aceptó la competencia declinada** por el Juzgado de Aviación, y ordenó instruir sumario dentro del plazo legal de 120 días, a través de la Sexta Fiscalía Letrada del Ejército y Carabineros de Santiago, asignándole a dichos autos el Rol N° **1571-2011**.

Especificado lo anterior, se procede a anotar lo siguiente:

1.- Que, mediante resolución de fecha **27 de febrero de 2.008**, a fojas 1, el Fiscal de Aviación ordenó que el tribunal se constituyera en el lugar de la comuna de Peñalolén en que se produjo un accidente de aviación protagonizado por la aeronave matrícula CC.KKU, del cual resultaron fallecidos sus seis ocupantes, además de personas en tierra. Asimismo se dispuso elevar el expediente al Juzgado de Aviación para su conocimiento y resolución, otorgándole el **Rol N° 2037** para efectos de control de dicha Fiscalía.

2.- Que, de fojas 2 a 5 obra el **Parte Policial N° 00001**, Código N° 01002, Cuadrante N° 00184, de fecha **27 de febrero de 2.008**, emitido por la 43ª Comisaría de Peñalolén, Prefectura Santiago Cordillera de Carabineros de Chile, a la Fiscalía de Aviación de Santiago, y en virtud del cual, se da cuenta de que a siendo las 09:55 horas del día 27 de febrero de 2.008 en el Primer Patrullaje realizado por el Subteniente don Miguel Ángel Cayuqueo Hueichapan, junto a personal subalterno de la dotación, constaron que en el sector del recinto deportivo de propiedad de la Ilustre Municipalidad Peñalolén, ubicado en calle Antupirén, esquina Ricardo Grellet de Los Reyes, hacía pocos instantes se había precipitado a tierra (al parecer por problemas mecánicos) la aeronave matrícula **CC-KKU CESSNA 210**, monomotor, de propiedad del Club Aéreo de Carabineros de Chile, la que había despegado a las 09:45 horas desde el Aeródromo de Tobalaba, en vuelo local de instrucción, piloteado por el Capitán de Carabineros de Chile Sr. **Luciano Albino Castro Adasne (sic)**, código de funcionario Nro. 935708-H, de dotación de la Prefectura Aeropolicial, llevando como copiloto al (alumno en práctica) Teniente de Carabineros de Chile Sr. **Sebastián Eduardo Rodríguez Torres**, código de funcionario Nro. 962624-X, de igual dotación y como pasajeros a 4 alumnos estudiantes de 4to. año medio industrial de mecánica de aviación en práctica en el Club Aéreo de Carabineros, identificados como: 1) **Francisco Jesús Allende Herrera**, de 19 años de edad, C.I. N° 16.922.124-3 (...); 2) **Manuel Nicolás Rodríguez Oyanedel**, de 18 años de edad, C.I. N° 17.462.032-6 (...); 3) **Israel De Jesús Miranda**

Góngora, de 18 años de edad, C.I. N° 17.311.529-6 (...); **4) Mauricio Edgardo Romo Facuse**, de 17 años de edad, C.I. N° 17.417.947-6 (...); **falleciendo en forma instantánea los 06 integrantes de la aeronave**, producto del aterrizaje forzoso que se intentó realizar en el lugar. Se agrega en aludido parte que, al momento del suceso, en dicho recinto, se encontraban realizando actividades gratuitas coordinadas con la I. Municipalidad de Peñalolén, un grupo de aproximadamente 30 personas entre adultos y menores, quienes realizaban actividades deportivas (aérobica), resultando **fallecidos en el lugar** los siguientes individuos: **1) Ana Elisabeth Álvarez Saavedra** (sic), de 26 años, casada, C.I. N° 15.395.336-8 (...); **2) Elisabeth Estefanía Anastasia Molina Álvarez** (sic), de 4 años, C.I. N° 21.378.949-K (...) (hija de la primera) fallecida; **3) Ramona del Rosario Espinoza Espinoza**, de 72 años, C.I. N° 3.963.283-7 (...); **4) Celia Aída Borcosque Plaza**, de 54 años, C.I. N° 7.287.630-K (...); **5) Silvia del Carmen Gómez Espinoza**, de 57 años de edad, C.I. N° 6.822.889-1 (...), respecto de la cual, se hizo presente que falleció siendo las 18:40 del mismo día, en los instantes que era atendida en la Posta Central, producto de un Paro Cardio Respiratorio.

Asimismo, según consta, bajo el título denominado **“LESIONADOS CIVILES MULTICANCHA, DERIVADOS A CENTROS ASISTENCIALES”**, lo siguiente (se corrige enumeración, atendido que en el parte policial se omitió el dígito “2”):

CLÍNICA INDISA:

1) Sandra Garretón Barahona, 57 años, C.I. N° 9.907.883-9, (...), 90% cuerpo quemado, riesgo vital.

HOSPITAL LUIS TISNÉ:

2) Beatriz del Carmen Fierro Valderas, 41 años, C.I. N° 10.476.526-2 (...), “gran quemada”, riesgo vital.

HOSPITAL EL SALVADOR:

3) Pabla Zúñiga Poblete, 23 años, C.I. N° 15.748.161-4, (...) “quemadura intermedia 40% grave”.

POSTA 4:

4) Lucinda del Carmen Villalobos Castillo, 67 años, C.I. N° 5.318.457-K (...), “gran quemadura, 95% del cuerpo, riesgo vital”.

HOSPITAL DE CARABINEROS DE CHILE:

5) **Mariana Victoria Fierro Valdera**, 38 años, C.I. N° 12.135.828-K 8 (...), “gran quemadura, 99%, riesgo vital”.

SAPU CAROL URZÚA:

6) **Ana María Sánchez González**, 49 años, C.I. N° 8.056.889-4 (...), “quemadura leve”.

7) **Cecilia del Carmen Espinoza Delgado**, 55 años, C.I. N° 6.603.367-8 (...), “quemaduras leves”.

8) **Jacqueline del Carmen Acuña Ramírez**, 42 años, C.I. N° 11.049.090-9 (...), “Contusiones leves por caída”.

9) **Marianela del Carmen Hernández Ruiz**, 50 años, C.I. N° 7.601.672-2 (...), “poli contusa leve”.

10) **Paulina Lissette Muñoz Bastías**, 29 años; C.I. N° 13.482.092-6 (...), “lesiones leves”.

11) **Lucía Nora Valenzuela Vergara**, 66 años, C.I. N° 4.810.554-8 (...), “lesiones leves”.

12) **Nicole Valeska Carvajal Acuña**, 21 años, C.I. N° 16.384.949-6 (...) “lesiones leves”.

CLÍNICA ALEMANA:

13) **Jimena del Carmen Gómez Marini**, C.I. N° 5.575.765-8 (...) “lesiones leves”.

A continuación bajo el título denominado **“LESIONADOS CIVILES EN MULTICHANCA, DERIVADOS A CENTROS ASISTENCIALES”**, se indican las siguientes personas (se mantiene orden correlativo conforme corrección de enumeración):

14) **Marcela Patricia Toloza Morales**, 41 años, C.I. N° 10.816.498-0 (...), “lesiones leves”.

15) **Jimena Flores Collio**, “shock nervioso”.

16) **Eliana Campos Cortez (sic)**, “shock nervioso”.

17) **Andrés Ignacio Domínguez Fritz**, 23 años, C.I. N° 15.782.451- ¼ 1 -sic- (...) “sin lesiones”. (Profesor de educación física).

18) **Ingrid Márquez Gutiérrez**, 41 años, C.I. N° 10.755.055-0 (...), “shock nervioso”.

19) **Julia Cartagena**, ignora mayores antecedentes, “shock nervioso”.

20) **Angélica Méndez** (consta anotación con lápiz grafito “Dotte”), ignora mayores antecedentes, “shock nervioso”.

21) **Luis Alejandro Molina**, C.I. N° 12.886.466-0 (...), “shock nervioso”.

Se expresa que en lugar de los hechos se constituyó en él el Sr. Jefe de Zona Metropolitana Gral. Inspector Sr. Jaime Giacomozzi Sanhueza, el Sr. Director de Fronteras y Servicios Especiales Gral. Sr. Jorge Rojas Langer, el Prefecto Subrogante de la Prefectura Aeropolicial Sr. Jorge Karachon Cerda y el Prefecto Subrogante de la Prefectura Santiago Cordillera Teniente Coronel Sr. Omar Gutiérrez Gambaro.

Del mismo modo, en el lugar se constituyó el Fiscal de Aviación Comandante de Escuadrilla (J) de la FACH Sr. Patricio Morales Contardo, quien realizó las pericias de rigor.

Asimismo, consta que: “BOMBEROS: Se constituyó la 6ta., 4ta., 8va., y 11va., Compañía de Bomberos, a cargo del 2do. Comandante Sr. Daniel Vergara Ripol, cuyo personal extinguió el fuego que consumió la aeronave, sin involucrar otras construcciones.”

Se dejó constancia que el primer personal en llegar al lugar, aisló el sitio del suceso y empadronó testigos.

Además se dispuso Sumario Administrativo a cargo del Teniente Coronel Sr. Slester Oliva Parra, de la Fiscalía Administrativa de la Jefatura de Zona Metropolitana.

Se agregó que, los lesionados fueron evacuados en forma aérea (helicópteros institucionales) y ambulancias de diferentes centros asistenciales.

De igual manera, se constituyó LABOCAR a cargo del Capitán Sr. Carlos Ramírez Lagos, quien pereció (se aprecia corrección con lápiz grafito) el sitio del suceso.

Se hizo presente que la multicancha de la I. Municipalidad de Peñalolén, resultó con daños de consideración en su carpeta de cemento asfáltico “Forado de 1,30 mts, aproximado y 20 cm. de profundidad”, y además de otros daños menores.

Bajo el título “CADENAS DE CUSTODIA”, consta lo siguiente:

“Levantadas por el Laboratorio de Criminalística, las cuales pertenecen y se encuentran rotulados por cada occiso NUE 562530, NUE 562524, NUE 562128, NUE 562127, NUE 562526, NUE 562528, NUE 562525, NUE 562527.

Levantadas por el Laboratorio de Criminalística siendo especies encontradas en el rastreo: NUE 562529, NUE 562129, NUE 562130, NUE 562125.”

Finalmente se hizo presente que las especies antes mencionadas, fueron remitidas a esa Fiscalía con cadena de custodia, debido a que transcurrido 24 horas del suceso, no se presentaron familiares a retirar las especies.

3.- Que, con fecha 28 de febrero de 2.008, a fojas 6, consta la comparecencia de don Marco Andrés Neira Torres, Teniente de Carabineros de Chile, Piloto, quien voluntariamente y en representación de la Institución y de los familiares de los oficiales de Carabineros fallecidos el día 27 de febrero de 2.008, solicitó retirar las especies de propiedad de los fallecidos encontradas en el lugar del suceso, atendido que las cónyuges de los fallecidos se encontraban indispuestas para asistir al tribunal, dada la situación de shock en que estaban; petición a la cual se accedió a fojas 07, con fecha 28 de febrero de 2.008.

4.- Que, con fecha 29 de febrero de 2.008, a fojas 9, obra el **“Decreto de Instrucción de Causa”**, a la cual, se le asignó el Número 17/2.008, y se ordenó instruir **sumario** por la **Fiscalía de Aviación de Santiago**, por el plazo de cuarenta días.

5.- Que, con fecha 03 de marzo de 2.008, rolante a fojas 10, el Señor Fiscal de Aviación dictó el respectivo cúmplase, y se ordenó oficiar a las siguientes instituciones, a objeto de recabar los antecedentes que se indican: 1)

Dirección Meteorológica de Chile, para que informara acerca de las condiciones climáticas que había en el lugar, el día y a la hora del accidente investigado; 2) **Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)**, a objeto que remitiera la hoja de vida de los pilotos Luciano Castro y Sebastián Rodríguez, y para que emitiera el certificado de Aeronavegabilidad y matrícula de la aeronave; 3) **Servicio de Registro Civil e Identificación**, con la finalidad que remitieron los certificados de defunción de las personas fallecidas señaladas en el parte policial; 4) **Centros de Urgencia** a los que fueron trasladados los heridos, a objeto de que remitieran la hoja de atención de urgencia de las personas lesionadas señaladas en el parte policial; 5) **Servicio Médico Legal (SML)**, con la finalidad de que remitiera el resultado del examen de alcoholemia y toxicológico de los pilotos; 6) **Carabineros de Chile**, a objeto de que remitiera la Investigación Sumaria Administrativa instruida a raíz del accidente investigado, la hoja de vida y últimas dos calificaciones que registran los pilotos fallecidos, además de informar si al momento de ocurrir el accidente los pilotos oficiales se encontraban en acto de servicio; 7) **Servicio de Registro Civil e Identificación**, a objeto de que remitiera los extractos de filiación y antecedentes que registren los pilotos.

6.- Que, de fojas 11 a 14, con fecha 27 de febrero de 2.008, consta que el **Tribunal de Aviación** en cumplimiento de lo ordenado a fojas 1, siendo las 11:00 horas del día **27 de febrero de 2.008**, se constituyó en el recinto deportivo perteneciente a la Municipalidad de Peñalolén, lugar en el que ocurrieron los hechos. El tribunal constató que el sitio del suceso corresponde a un centro recreacional de propiedad municipal, ubicado en calle Ricardo Grellet N° 2152, constándose en el lugar lo siguiente: 1) Presencia de restos calcinados, de los que correspondería la **aeronave CC-KKU**, correspondiente a la aeronave **Cessna 210, Centurión**, del Club Aéreo de Carabineros de Chile. 2) La presencia de las 4ª, 6ª, 8ª y 11ª Compañías de Bomberos de Ñuñoa a cargo del Comandante de Bomberos Sr. Helmut Kaminski Miranda Suárez; también se constató la presencia de personal de Carabineros, bajo el mando del Jefe Zona Metropolitana, General Jaime Giacomozzi Sanhueza y el Director de Fronteras y Servicios Especializados General Sr. Jorge Rojas Langer, junto al personal de la Prefectura de Carabineros Santiago Cordillera, Prefectura Aeropolicial de Carabineros y personal de la 43ª Comisaría de Carabineros de Peñalolén. Asimismo, consta que al sitio del suceso concurrieron las autoridades de Gobierno y Administración Regional Metropolitano, encabezado por el Intendente de la

Región Metropolitana Sr. Álvaro Erazo Latorre y el Alcalde de Peñalolén Sr. Claudio Orrego Larraín; 3) Que los restos de la aeronave se encontraban sobre una multicancha de concreto, constándose que el cuerpo principal compuesto por los restos de la cabina, motor y alas se ubicaban cercana a la cerca límite del recinto con la calle Ricardo Grellet; la parte posterior de la aeronave se localizaba separada de la cabina en dirección al Sur Oeste. 4) En el concreto se visualizó una hendidura con restos de la hélice de la aeronave, y los otros restos de la hélice se encontraron distribuidos al Sur Oeste; 5) Entre los restos de la cabina se distinguieron dos cuerpos parcialmente calcinados, correspondientes a dos personas de sexo femenino, “una de ellas, que por el tamaño impresiona como una menor de edad”; 6) En el lugar se constituyó personal del Departamento de Criminalística de Carabineros de Chile (LABOCAR), al mando del Capitán de Carabineros Sr. Carlos Ramírez Lagos, perito criminalístico y la odontóloga Forense doña Lily Ramírez Peña, quienes recibieron la instrucción de dicho tribunal de proceder a la identificación de los cuerpos, para efectos de ser derivados posteriormente al Servicio Médico Legal de Santiago; 7) Concurrieron al lugar, los peritos del Departamento de Prevención de Accidentes de Aviación, señores Ernesto Santander Campillo y Carlos Riquelme Sandoval, quienes fueron designados peritos judiciales para efectos de determinar la causa del accidente de aviación; 8) Durante la remoción de los restos de la aeronave se constató la existencia de dos cuerpos más, parcialmente calcinados, correspondientes a dos mujeres adultas, de identidad desconocida, y el Personal del Departamento de Criminalística de Carabineros, recibió la instrucción de identificar los cuerpos para efectos de enviarlos al SML; 9) Posteriormente, en la remoción de los restos de la aeronave, se constató debajo de ella, seis cuerpos, los cuales corresponderían al piloto de la misma, Capitán de Carabineros Sr. **Luciano Albino Castro Adasme**, al copiloto Teniente de Carabineros Sr. **Sebastián Eduardo Rodríguez Torres**, y los cuatro pasajeros de la aeronave: don **Francisco Jesús Allende Herrera**, don **Manuel Nicolás Rodríguez Oyanedel**, don **Israel Jesús Miranda Góngora** y don **Mauricio Edgardo Romo Facuse**, quienes habrían sido estudiantes de mecánica en práctica en el Club Aéreo de Carabineros; 10) Se procedió a la identificación de los cuerpos por parte de Carabineros de Chile (LABOCAR), todos presentaron sus ropas quemadas y diversos tipos de lesiones visibles. Asimismo, en la revisión de los cuerpos se encontraron variadas especies, como documentos, dinero, parches identificatorios con los nombres de algunos de los ocupantes y una serie de otros objetos que se ordenó fueran enviados a la Fiscalía de Aviación, de acuerdo a las instrucciones del tribunal; 11) Se instruyó al

personal de Carabineros de la 43ª Comisaría de Peñalolén el empadronamiento de testigos y el posterior envío de información a la Fiscalía de Aviación; 12) Por último, y una vez agotada la pericia de identificación practicada por el Personal de LABOCAR les fue posible determinar con un alto grado de certeza la identidad de los diez fallecidos a causa del accidente, estos son: 12.1) Don **Luciano Albino Castro Adasme**; 12.2) Don **Sebastián Eduardo Rodríguez Torres**; 12.3) Don **Francisco Jesús Allende Herrera**; 12.4) Don **Manuel Nicolás Rodríguez Oyanedel**; 12.5) Don **Israel Jesús Miranda Góngora**; y, 12.6) Don **Mauricio Edgardo Romo Facuse**, quienes eran los ocupantes de la aeronave; y, 12.7) Doña **Ramona Del Rosario Espinoza Espinoza**; 12.8) Doña **Celia Aída Borcosque Plaza**; 12.9) Doña **Ana Elizabeth Álvarez Saavedra** y su hija, 12.10) Doña **Elizabeth Estefanía Anastasia Molina Álvarez**, como las cuatro fallecidas a consecuencia del impacto de la aeronave y que se encontraban en el centro recreacional. 13) El tribunal ordenó el levantamiento de los cuerpos, así como también, ordenó la autopsia de los fallecidos, identificados con los nombres antes referidos al Servicio Médico Legal de Santiago. 14) Se dejó constancia fotográfica de los hechos, mediante **seis fotografías a color**, cuyas denominaciones son las siguientes: 14.1.) **Foto 1**: “Vista parcial de los restos desde el sector de ingreso del recinto Municipal”; 14.2) **Foto 2**: “Aproximación a los restos de la aeronave accidentada, desde el Poniente”; 14.3) **Foto 3**: “Vista desde el poniente de parte de los componentes del sistema de la aeronave”; 14.4) **Foto 4**: “Cráter por posible impacto de la aeronave con el terreno. Detalle de restos de la aeronave en su interior”; 14.5) **Foto 5**: “Vista desde el sur de los restos de la aeronave: En primer lugar, inferior izquierda, cráter con restos del rotor y pala; en el centro, parte trasera de la aeronave, consistente en el plano o “cola del avión”; al fondo, restos de la cabina y motor de la aeronave”; 14.6) **Foto 6**: “Puerta de la aeronave. Detalle de los colores del avión”. 15) Se puso fin a la diligencia a las 19:15 horas del mismo día.

7.- Que, de fojas 15 a fojas 30, rola **Informe Pericial de Huellas N° 1395-08**, de fecha 28 de febrero de 2.008, conforme al cual, se informaron los análisis dactiloscópicos realizados en el sitio del suceso por el **Departamento de Criminalística de Carabineros (LABOCAR)**, cuyo objeto fue establecer la identidad física humana de diez cadáveres calcinados, mediante el respectivo reconocimiento y análisis de sus dactilogramas naturales de la tercera falange, según sea mano derecha e izquierda. Atendido el carácter de reservado del informe, se deja constancia que éste último contiene catorce fotografías a color

correspondientes a los cuerpos, vestimenta y documentos de las víctimas. Asimismo, se deja constancia que el objeto de la pericia está destinado a establecer la identidad física humanada de diez cadáveres calcinados, mediante el respectivo reconocimiento y análisis de sus dactilogramas naturales de la tercera falange, según sea mano derecha e izquierda. En relación a lo anterior, en el punto denominado “Elementos ofrecidos” se señala: “Diez (10) cadáveres calcinados en accidente aéreo, de los cuales seis (06) de sexo masculino y cuatro (04) de sexo femenino, hallados en el respectivo Sitio del suceso”.

8.- Que, con fecha 29 de febrero de 2.008, rolante a fojas 31, consta la comparecencia de don Benedicto Segundo Garay Roco, quien compareció ante el tribunal de Aviación solicitando se le autorizare para realizar la cremación del cadáver de su mujer doña Celia Aída Borcosque Plaza a objeto de trasladar los restos a la ciudad de Antofagasta. Además adjuntó copias de su cédula de identidad y libreta de matrimonio.

9.- Que, con fecha 03 de marzo de 2.008, rolante a fojas 34, consta la comparecencia de don Francisco Raúl Vásquez Carrasco, quien solicitó la entrega de las pertenencias de propiedad de su cónyuge doña Mariana Victoria Fierro Valderas, la cual, se encontraba en aquella fecha hospitalizada en el Hospital de Carabineros por las lesiones de gravedad sufridas en el accidente en cuestión. Reconoció como de propiedad de su mujer el talonario de cheques del Banco BCI, ciento treinta mil pesos en dinero efectivo (\$130.000.-) un porta tarjetas color morado y un llavero con cinta verde, que anteriormente tenía una figura de plástico que entendía se derritió por el fuego; diligencia que se autorizó con fecha 03 de marzo de 2.008 a fojas 34 vuelta. Asimismo, adjuntó copias de su cédula de identidad y libreta de matrimonio e inscripciones de nacimientos de 1) Doña Mariana Francisca Vásquez Fierro; 2) Don Abraham Ignacio Vásquez Fierro; 3) Don Martín Thomas Vásquez Fierro.

10.- Que, de fojas 39 a 43, constan **dos adiciones al Parte Policial N° 00001**, Código N° 01002, Cuadrante N° 00184, de fecha **27 de febrero de 2.008**, emitido por la 43ª Comisaría de Peñalolén, Prefectura Santiago Cordillera de Carabineros de Chile, por parte del Subteniente Bryan Ianiszewski Cordovez.

Bajo el título denominado **“ADICIÓN N° 1”**, se señala expresamente lo siguiente:

“Siendo las 18:40 horas aproximadamente, se recepciona un comunicado desde la Posta Central, manifestando que la señora **Silvia del Carmen Gómez Espinoza**, producto de un paro cardio respiratorio falleció.

INSTRUCCIONES DEL FISCAL EN TERRENO:

1) Procede a ordenar al personal del Servicio Médico Legal efectúe los traslados de los occisos, del lugar por un oficio personal sin la intervención de Carabineros, ya que, LABOCAR efectuó el fichaje dactilográfico en el lugar, confirmando la identidad de cada uno de los fallecidos.

2) Los vehículos y especies que se encontraban en el sitio del suceso por intermedio de un acta de entrega de especies a los familiares de las víctimas.

3) El fuselaje del avión siniestrado pasa a disposición de Carabineros de Chile, ya que, no es necesario para el peritaje y estas serán almacenadas por la Prefectura Aeropolicial.

4) Especies esparcidas e irreconocibles sean entregadas al LABOCAR para su destrucción.

5) Confección del parte policial a la Fiscalía Aeronáutica de Chile.

Al lugar concurrió personal de Bomberos de la 8va., 6ta., 4ta., y 11va Compañías de Ñuñoa.

Siendo las 12:35 horas se constituyó en el lugar el Servicio Médico Legal a cargo del Sr. Julio Rettig Olave en la camioneta YE-5934, Cristian Cornejos Muñoz, a cargo de la camioneta YP-1256 y el Señor José Morales Acevedo a cargo de la camioneta YP-9887.

CADENA CUSTODIAS:

Levantadas por el Laboratorio de Criminalística, las cuales pertenecen y se encuentran rotulados por cada occiso: NUE. 562530, NUE. 562524, NUE. 562128, NUE. 562127, NUE. 562526, NUE. 562528, NUE. 562525, NUE. 562527.

Levantadas por el Laboratorio de Criminalística, siendo especies encontradas en el rastreo: NUE. 562529, NUE. 562129, NUE. 562130 y NUE.562125.

Bajo el título denominado **“ADICIÓN N° 2”**, se señala expresamente lo siguiente:

Por instrucción del fiscal a cargo de la causa, se procede a adjuntar a la presente denuncia, los testigos presenciales el hecho, a quienes se les tomó una breve declaración, cuales a saber son:

Ignacio Domínguez Fritz, 23 años, C.I. N° 15.782.451-1 (...), quien manifestó:

“Que momentos antes en los momentos que se encontraba efectuando clases de personal training en la cancha de baby futbol donde ocurrió el accidente aeronáutico, escucho un pito en forma intermitente, no escuchado un motor y miró hacía, donde se percató que un avión se precipitaba hacía ellos manifestándole a que corrieran, no pudiendo tener más datos ya que se encontraba en estado de shock.”

Jaime Richard Espinoza Toro, 42 años de edad, C.I. N° 10.440.050-7 (...), quien expone:

“Que, en esos instantes se encontraba mirando en dirección sur poniente hacia unas arboledas, en donde se percató que un avión pequeño, apenas pudo sobrepasar a estos, bajando en forma brusca, unas vez traspasados, llegando a la altura de los focos del estado (sic) elevándose sobre estos y cayendo en picada sobre la multicancha.”

Se hace presente a esa Fiscalía Castrense que los lesionados consignados entre los numerales 7 a 22 (del parte policial), atendidos en el SAPU Carol Urzúa, fueron testigos presenciales del hecho, ya que, se encontraban en las proximidades al suceder el accidente.

11.- Que, con fecha 05 de marzo de 2.008 rolante a fojas 49, consta la declaración de la **testigo** doña **Paulina Lissette Muñoz Bastías**. De igual manera, agregó copias simples de Certificado de Nacimiento y Certificado de Inscripción de nacimiento de doña Jessica Francisca Poblete Gómez.

12.- Que, con fecha 07 de marzo de 2.008, rolante a fojas 51, consta la comparecencia de doña Jessica Francisca Poblete Gómez, quien solicitó que le fueran entregadas especies que pertenecían a su madre y que fueron encontradas en el lugar del accidente, especies que serían: un llavero con forma de Copihue con 06 llaves, un anillo con incrustaciones y uno de metal color

plateado, además de un reloj marca QQ de mujer; al efecto agregó copia de certificado de nacimiento e inscripción de nacimiento de doña Jessica Francisca Poblete Gómez; petición a la que se accedió a fojas 54.

13.- Que, de fojas 55 a 58 obra **Informe de Autopsia N° 607-08** de Don **Sebastián Eduardo Rodríguez Torres**, emitido por el médico legalista Dr. Sergio Sotelo Quintana, en el cual se consigna en sus conclusiones lo siguiente: 1) Cadáver de sexo masculino que mide 158 cm. y pesa 67,5 k. Identificado como: Sebastián Eduardo Rodríguez Torres; 2) Causa de muerte: Politraumatismos; 3) Los territorios lesionados son cabeza, tórax, abdomen, raquimedular y extremidades; 4) Lesiones recientes, vitales, necesariamente mortales; 5) Lesiones compatibles con antecedente de accidente de aviación; 6) Se realizará exámenes toxicológicos e histológicos, cuyos resultados serán elevados a Fiscalía; 7) Se reserva mancha de sangre por período de un año para eventual examen comparativo de ADN.

14.- Que, de fojas 59 a 62 rola **Informe de Autopsia N° 606-08** de Don **Manuel Nicolás Rodríguez Oyanedel**, emitido por el médico legalista Dr. Sergio Sotelo Quintana, en el cual se consigna en sus conclusiones lo siguiente: 1) Cadáver de sexo masculino que mide 176 cm. y pesa 88,7 k. identificado como: Manuel Nicolás Rodríguez Oyanedel; 2) Causa de muerte: Politraumatismos; 3) Los territorios lesionados son cabeza, tórax, abdomen, raquimedular y extremidades; 4) Lesiones recientes, vitales, necesariamente mortales; 5) Lesiones compatibles con antecedente de accidente de aviación; 6) Se realizarán exámenes toxicológicos e histológicos, cuyos resultados serán elevados a la Fiscalía; 7) Se reserva mancha de sangre por el período de un año para eventual examen comparativo de ADN.

15.- Que, de fojas 63 a 68 obra **Informe de Autopsia N° 602-08**, de fecha 10 de marzo de 2.008, correspondiente a Don **Mauricio Edgardo Romo Facuse**, emitido por la médico legalista Dra. María Soledad Martínez Latrach, en el cual se consigna en sus conclusiones lo siguiente: 1) Cadáver de sexo masculino identificado como Mauricio Edgardo Romo Facuse; 2) La identidad fue confirmada por el Servicio de Registro Civil e Identificación, mediante estudio dactiloscópico; 3) Causa de muerte: Politraumatismo; 4) Los territorios lesionados son facial, craneoencefálico, torácico, abdominal y extremidades; 5) Lesiones recientes, vitales, compatibles con el antecedente de accidente aéreo; 6) Se registraron además quemaduras profundas con

carbonización superficial de gran parte de la superficie corporal; 7) Se remitirá set de fotografías tomadas durante la autopsia.

16.- Que, de fojas 69 a 73 rola **Informe de Autopsia N° 603-08** de fecha 10 de marzo de 2.008 correspondiente a Don **Israel de Jesús Miranda Góngora**, emitido por la médico legalista Dra. María Soledad Martínez Latrach, en el cual se consigna en sus conclusiones lo siguiente: 1) Cadáver de sexo masculino identificado como Israel de Jesús Miranda Góngora; 2) La identidad fue confirmada por el Servicio de Registro Civil e Identificación, mediante estudio dactiloscópico; 3) Causa de muerte: Politraumatismo; 4) Los territorios lesionados son facial, craneoencefálico, torácico, abdominal y extremidades; 5) Lesiones reciente, vitales, compatibles con el antecedente de accidente aéreo; 6) Se registraron además quemaduras profundas con carbonización parcial superficial de gran parte de la superficie corporal; 7) Se remitirá set de fotografías tomadas durante la autopsia.

17.- Que, a fojas 74 rola resolución, por medio de la cual, se despachó a Carabineros de Chile orden de investigar, a objeto de dar cumplimiento a lo decretado a fojas 10, en el sentido de obtener copia de las hojas de atención de urgencia de los heridos a distintos centros asistenciales.

18.- Que, con fecha 11 de marzo de 2.008 a fojas 75 consta la comparecencia de don Francisco Raúl Vásquez Carrasco, quien solicitó autorización para cremar el cuerpo de su cónyuge fallecida, doña Mariana Victoria Fierro Valderas, acompañando al efecto copias de la libreta de matrimonio, e inscripciones de nacimiento de doña Mariana Francisca Vásquez Fierro y don Martín Thomas Vásquez Fierro; petición a la que se accedió a fojas 75 vta.

19.- Que, de fojas 84 a 105, se encuentran aparejados en el expediente los **certificados de defunción** de las víctimas, con sus correspondientes fotocopias de los informes de muerte, timbrados por el Instituto Médico Legal, incluyendo también certificado de defunción de los fallecidos en horas posteriores al accidente.

20.- Que, de fojas 106 a 108, rola **Informe de Autopsia N° 600-08** de fecha 11 de marzo de 2.008, correspondiente a Doña **Celia Aída Borcosque Plaza**, emitido por el médico legalista Dr. Mario Celis Schuck, en el cual se consigna en sus conclusiones lo siguiente: 1) Cadáver de sexo femenino

que mide 155 cm. y pesa 60,2 kg. Identificado como: Celia Aída Borcosque Plaza; 2) Causa de muerte: Carbonización parcial ósea y de partes blandas; 3) Se realizará examen toxicológico que será remitido posteriormente a esa Fiscalía; 4) Se reservan muestras de tejidos; 5) Se realiza set fotográfico; 6) Se reserva mancha de sangre por el período de un año para eventual examen comparativo de ADN.

21.- Que, de fojas 109 a 111, rola **Informe de Autopsia N° 601-08** de fecha 11 de marzo de 2.008, correspondiente a Doña **Ramona del Rosario Espinoza Espinoza**, emitido por la médico legalista Dr. Mario Celis Schuck, en el cual se consigna en sus conclusiones lo siguiente: 1) Cadáver de sexo femenino que mide 155 cm. y pesa 55,5 kg. Identificado como: Ramona del Rosario Espinoza Espinoza; 2) Causa de muerte: Traumatismo craneoencefálico; 3) Se constató además una carbonización parcial ósea y de partes blandas; 4) Lesiones recientes, vitales; 5) Se realizará examen toxicológico que será remitido posteriormente a esa Fiscalía; 6) Se reservan muestras de tejidos; 7) Se realiza set fotográfico; 8) Se reserva mancha de sangre por el período de un año para eventual examen comparativo de ADN.

22.- Que, a fojas 112 se encuentra agregada **Orden N° 4384**, emitida por la Médico Legalista del departamento de Tanatología Dra. Soledad Martínez Latrach, en virtud de la cual, remitió resultado de **Examen de Monóxido de Carbono** correspondiente a don **Israel de Jesús Miranda Góngora**, con resultado negativo.

23.- Que, a fojas 114 se encuentra agregada **Orden N° 4383**, emitida por la Médico Legalista del departamento de Tanatología del SML, Dra. Soledad Martínez Latrach, en virtud de la cual, remitió a la Fiscalía de Aviación de Santiago, el resultado de **Examen de Monóxido de Carbono** correspondiente a don **Mauricio Edgardo Romo Facuse**, el cual arrojó resultado negativo.

24.- Que, a fojas 116 se encuentra agregada presentación efectuada por AXIS por MAPFRE Seguros Generales S.A. para liquidar y atender daños sufridos producto de accidente de avión matrícula CC-KKU con fecha 27/02/2.008 y que afectó al asegurado Club Aéreo de Carabineros de Chile, adjuntando copia de Parte Policial, copia simple de Informe Técnico de Bomberos y otros, los cuales obran de fojas 117 a 132; escrito que fue objeto de reparo a fojas 133.

25.- Que, con fecha 09 de marzo de 2.008 rolante a fojas 136 obra el **parte N° 03**, emitido por la 43ª Comisaría de Peñalolén, Prefectura Santiago Cordillera de Carabineros de Chile, por medio del cual, se dio cuenta de lo que a continuación entre comillas se lee: “Doy cuenta a US. que hoy a las 16:30 horas, comunican a esta Unidad, el Cabo 1º Mauricio Moreno Alarcón, de servicio de guardia del Hospital de Carabineros, que hoy 16:00 horas debido a sus múltiples lesiones, falleció en ese Nosocomio, la Sra. Mariana Victoria Fierro Valderas, 38 años, C.I. N° 12.135.828-k, domiciliada en Av. Consistorial N° 1330, Comuna de Peñalolén, quien resultó lesionada en accidente aéreo ocurrido, sector de esta comuna el día 27 del actual.

Constató su muerte la Dra. Francis Blamey, U.C.I. Hospital de Carabineros, debido a una FALLA ORGÁNICA MÚLTIPLE, SHOCK SEPTICO RETRACTARIO, siendo remitido el cadáver con Of. N° 16, de esta fecha de la 33ª Comisaría de Ñuñoa, al Servicio Médico Legal.

Que, de lo anterior se tomó contacto con el Fiscal de Aviación Sr. Patricio Morales Constardo quien no dispuso instrucción al respecto.”

26.- Que, de fojas 137 a 140, rola **Informe de Autopsia N° 598-08** de fecha 19 de marzo de 2.008, correspondiente a Doña **Elizabeth Estefanía Anastasia Molina Álvarez**, emitido por el médico legalista Dr. Juan Emilio Cornejo Kort, y en el cual, se consigna bajo el título “conclusiones”, lo siguiente: 1) Cadáver de sexo femenino que mide 115 cm. y pesa 21,4 kg. Identificado como: Elizabeth Estefanía Anastasia Molina Álvarez; 2) Causa de muerte: Carbonización parcial de partes blandas; 3) Se realiza identificación mediante examen comparativo de ADN., además de comparación con los segmentos de prendas descritos; 4) Los territorios lesionados son: Cabeza, Cuello, tórax, abdomen, y extremidades; 5) Se realizará examen toxicológico, pericia que no será remitida a esa Fiscalía antes de 180 días; 6) Se reservan muestras de tejidos para examen histológico; 7) Se adjunta set fotográfico; 8) Se reserva mancha de sangre por el período de un año para eventual examen comparativo de ADN.

27.- Que, de fojas 141 a 144, rola **Informe de Autopsia N° 599-08** de fecha 19 de marzo de 2.008, correspondiente a Doña **Ana Elizabeth Álvarez Saavedra**, emitido por el médico legalista Dr. Juan Emilio Cornejo Kort, consignándose en las conclusiones lo siguiente: 1) Cadáver de sexo femenino que mide 167 cm. y pesa 69,9 kg. Identificado como: Ana Elizabeth Álvarez Saavedra; 2) Causa de muerte: Carbonización parcial de partes blandas; 3) Se

realiza identificación mediante examen comparativo de ADN ante la imposibilidad de comparación papiloscópica; 4) Los territorios lesionados son: Cabeza, Cuello, tórax abdomen, y extremidades; 5) Se realizará examen toxicológico, pericia que no será remitida a esa Fiscalía antes de 180 días; 6) Se reservan muestras de tejidos para examen histológico; 7) Se adjunta Set Fotográfico; 8) Se reserva mancha de sangre por el período de un año para eventual examen comparativo de ADN.

28.- Que, con fecha 25 de marzo de 2.008 a fojas 147, consta la comparecencia de don José Ramón Pérez Ortiz, quien solicitó se le autorizara a cremar el cuerpo de su cónyuge fallecida doña Sandra Rosalba Garretón Barahona, al efecto adjuntó certificado de matrimonio.

29.- Que, de fojas 149 a 151, rola **Informe de Autopsia N° 712-08** de fecha 17 de marzo de 2.008 correspondiente a Doña **Mariana Fierro Valderas**, emitido por el médico legalista Dr. Carlos Fariña Koppe, en cual constan las siguientes conclusiones: 1) Cadáver de sexo femenino que mide 156 cm. y pesa 77,8 kg., identificado como: Mariana Fierro Valderas; 2) Causa de muerte: Sepsis de origen cutáneo y respiratorio; 3) Quemaduras extensas profundas 85%; 4) Lesiones recientes, vitales, necesariamente mortales; 5) Se realizará examen toxicológico, cuyo resultado será remitido posteriormente a esa Fiscalía; 6) Se reserva mancha de sangre para eventual examen comparativo de ADN; 7) Recibió atención médica-quirúrgica.

30.- Que, de fojas 152 a 154, rola **Informe de Autopsia N° 611-08** de fecha 17 de marzo de 2.008, correspondiente a Doña **Silvia del Carmen Gómez Espinoza**, emitido por el médico legalista Dr. Mauricio Silva Valdivia, y en el constan las siguientes conclusiones: 1) Cadáver de sexo femenino que mide 149 cm. y pesa 67,600 kg. Identificado como: Silvia del Carmen Gómez Espinoza; 2) La causa de muerte es: Gran Quemada 90% con compromiso vía aérea; 3) Se realizará examen químico toxicológico de vísceras e histológico de órganos cuyo resultado será remitido a esa Fiscalía; 4) Las lesiones encontradas son recientes vitales necesariamente mortales compatible con el antecedente de accidente aéreo; 5) Se realizará examen químico toxicológico de vísceras cuyo resultado será remitido a esa Fiscalía; 6) Se reserva mancha de sangre por el período de un año para eventual estudio comparativo de ADN.

31.- Que, con fecha 26 de marzo de 2.008 a fojas 189, consta que se tuvo como parte perjudicada a don Benedicto Segundo Garay Roco de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 133 del Código de Justicia Militar.

32.- Que, de fojas 191 a 195, rola **Informe de Autopsia N° 604-08** de fecha 25 de marzo de 2.008, correspondiente a Don **Luciano Albino Castro Adasme**, emitido por la médico legalista Dra. Karime Hananías Guarnieri, consignándose en sus conclusiones lo que a continuación se indica: 1) Cadáver de sexo masculino que mide +/- 164 cm. y pesa 71,2 kg. Identificado como: Luciano Albino Castro Adasme; 2) Causa de muerte: Politraumatismo; 3) Ante la imposibilidad de realizar papiloscópico se realiza identificación mediante la certificación de una cualidad propia e individual del fallecido, por antecedentes aportados por familiares, que en este caso correspondió a la presencia de prótesis metálica en húmero izquierdo; 4) Se realiza examen toxicológico pericia que será remitida posteriormente a esa fiscalía; 5) Se reservan muestras de tejido; 6) Se realiza set fotográfico; 7) Se reserva mancha de sangre por el período de un año para eventual examen comparativo de ADN.

33.- Que, de fojas 197 a 200, rola **Informe de Autopsia N° 605-08** de fecha 25 de marzo de 2.008, correspondiente a Don **Francisco Jesús Allende Herrera**, emitido por la médico legalista Dra. Karime Hananías Guarnieri, cuyas conclusiones son las siguientes: 1) Cadáver de sexo masculino que mide 182 cm. y pesa 77 kg. Identificado como: Francisco Jesús Allende Herrera; 2) Causa de muerte: Politraumatismo; 3) Se realiza identificación mediante cotejo papiloscópico con archivos de registro civil; 4) Se realiza examen toxicológico pericia que será remitida posteriormente a esa fiscalía; 5) Se reservan muestras de tejido; 6) Se realiza set fotográfico; 7) Se reserva mancha de sangre por el período de un año para eventual examen comparativo de ADN.

34.- Que, a fojas 201 rola Oficio N° 83, emitido por la **Prefectura Aeropolicia de Carabineros** a la Fiscalía de Aviación de Santiago, en virtud del cual, se remitieron a ésta última los siguientes documentos de los Oficiales fallecidos: 1) Hoja de vida de ambos; 2) Fotocopia certificada de las dos últimas calificaciones; 3) Certificado de servicio del día 27.02.2008, en cual acredita que ambos oficiales se encontraban de servicio; 4) Copia certificada de la salida al servicio en el libro de operaciones, que determina y registra las personas que iban como pasajeros; 5) Orden de instrucción; antecedentes que se encuentran aparejados desde fojas 202 a fojas 241.

35.- Que, con fecha 27 de marzo de 2.008 a fojas 242, consta que compareció doña Ana María Oyanedel Díaz, a objeto de solicitar copia del informe de Autopsia practicada a su hijo fallecido don Manuel Nicolás Rodríguez Oyanedel, señalando que lo anterior, primero por un asunto de convicción personal y segundo porque el abogado se lo pidió para efectos del seguro y los posibles caminos a seguir. Al efecto acompañó copia autorizada de la libreta de familia en que consta su calidad de madre del menor; petición a la que se accedió a fojas 245.

36.- Que, con fecha 01 de abril de 2.008 rolante a fojas 253, consta que siendo las 10:20 horas y en cumplimiento de lo ordenado en autos, se constituyó el tribunal en la 43 Comisaría de Carabineros de Chile de Peñalolén a objeto de tomar declaración de los siguientes **testigos**: 1) Doña Marcela Patricia Tolosa Morales –fojas 253-; 2) Doña Ximena María Rosa Flores Collio –fojas 254 y 255-; 3) Doña Marianela del Carmen Hernández Ruíz –fojas 256-; 4) Don Andrés Ignacio Domínguez Fritz –fojas 257 y 258-; 5) Don Jaime Richard Espinoza Toro –fojas 259-.

37.- Que, a fojas 260 rola **Oficio N° 383 (1560)**, emitido por la **Dirección General Aeronáutica Civil** a la Fiscalía de Aviación de Santiago, en virtud del cual, se remitieron a ésta última los siguientes documentos: 1) Copia autenticada de certificado de Aeronavegabilidad de Aeronave CC-KKU; 2) Hoja de vida de los Pilotos de don Luciano Castro Adasme y don Sebastián Rodríguez; y, 3) Copia autenticada de certificado de matrícula de aeronave CC-KKU; antecedentes que se encuentran aparejados desde fojas 261 a fojas 268.

38.- Que, a fojas 269 se encuentra agregada **Orden N° 5354**, de fecha 26 de marzo de 2.008, emitida por el Médico Legalista del departamento de Tanatología Dr. Juan Cornejo Kort, en virtud de la cual, remitió resultado de **Examen de Monóxido de Carbono** correspondiente a doña **Ana Elizabeth Álvarez Saavedra**, Informe de autopsia N° 599/08. El antedicho examen arrojó resultado negativo.

39.- Que, a fojas 271, se encuentra agregada **Orden N° 5435**, emitida por el Médico Legalista del departamento de Tanatología Dr. Juan Cornejo Kort, en virtud de la cual, remitió a la Fiscalía de Aviación el resultado de **Examen de Monóxido de Carbono** correspondiente a doña **Celia Aída**

Borcosque Plaza, Informe de Autopsia N° 600/08. El aludido examen arrojó resultado negativo.

40.- Que, a fojas 273 se encuentra agregada **Orden N° 5365**, de fecha 26 de marzo de 2.008, emitida por el Médico Legalista del departamento de Tanatología Dr. Juan Cornejo Kort, en virtud de la cual, remitió resultado a la Fiscalía de Aviación el **Examen de Monóxido de Carbono** correspondiente a doña **Elizabeth Estefanía Anastasia Molina Álvarez**, Informe de Autopsia N° 598/08. El esgrimido examen arrojó resultado negativo.

41.- Que, a fojas 275 se encuentra agregada **Orden N° 4556** de emitida por el Médico Legalista del departamento de Tanatología Dr. Juan Cornejo Kort, en virtud de la cual, remitió a la Fiscalía de Aviación de Santiago el resultado de **Examen de Monóxido de Carbono** correspondiente a don **Manuel Nicolás Rodríguez Oyanedel**, Informe de Autopsia N° 606/08. El examen arrojó resultado negativo.

42.- Que, a fojas 277 y 278, rola **Oficio N° 926**, expedido por el **Servicio de Registro Civil e Identificación** a la Fiscalía de Aviación de Santiago, por medio del cual, se remitieron a esta última, los **certificados de defunción** de: 1) Don **Luciano Albino Castro Adasme**; 2) Don **Sebastián Eduardo Rodríguez Torres**; 3) Don **Mariana Victoria Fierro Valderas**; 4) Doña **Ana Elizabeth Álvarez Saavedra**; 5) Don **Elizabeth Estefanía Anastasia Molina Álvarez**; 6) Don **Ramona del Rosario Espinoza Espinoza**; 7) Don **Celia Aída Borcosque Plaza**; 8) Don **Silvia del Carmen Gómez Espinoza**; y, 10) Don **Francisco Jesús Allende Herrera**; antecedentes que se encuentran aparejados desde fojas 280 a fojas 290.

43.- Que, a fojas 292 rola **Oficio N° 006617**, emitido por el **Servicio de Registro Civil e Identificación**, conforme al cual, se remitieron los extractos de filiación, antecedentes y fotografías de: Don Luciano Albino Castro Adasme y de don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres; documentos que se encuentran allegados desde fojas 293 a fojas 296.

44.- Que, a fojas 297, se encuentra agregado **Oficio N° 17-2008/AO**, expedido por la 43ª Comisaría de Peñalolén, Prefectura Santiago Cordillera de Carabineros de Chile a la Fiscalía de Aviación de Santiago, en virtud del cual, se remitieron a esta última, copias autenticadas de los certificados médicos de las víctimas del accidente aéreo; las cuales obran de fojas 298 a 375.

45.- Que, a fojas 381, rola **Oficio N° 10/2/1/220/484**, emitido por la **Dirección Meteorológica de la Dirección General de Aeronáutica Civil**, mediante el cual, se remitió a la Fiscalía de Aviación de Santiago **Informe Técnico Operacional N° 024/08** que contiene los antecedentes meteorológicos, el cual se encuentra aparejado de fojas 382 a 389.

46.- Que, a fojas 390, consta que se hicieron parte las siguientes personas: 1) Doña Marianela del Carmen Hernández Ruiz; 2) Doña Paulina Lisette Muñoz Bastías; 3) Doña Eliana María Campos Cortés; y, 4) Doña Marcela Patricia Tolosa Morales.

47.- Que, a fojas 391 se encuentra agregada **Orden N° 6380** emitida por la Médico Legalista del departamento de Tanatología Dra. Karime Hananías Guarnieri, en virtud de la cual, remitió resultado de **Examen Químico Toxicológico N° T-2682/08 al T-2684/08** correspondiente a don **Luciano Albino Castro Adasme**, cuyo protocolo de Autopsia es el N° 604/08. El referido examen arrojó resultados negativos.

48.- Que, a fojas 394 se encuentra agregada **Orden N° 6775** emitida por el Médico Legalista del departamento de Tanatología Dr. Mauricio Silva Valdivia, en virtud de la cual, remitió resultado de **Examen de Monóxido de Carbono** correspondiente a doña **Silvia del Carmen Gómez Espinoza**, el cual arrojó resultado negativo.

49.- Que, de fojas 396 a 398, rola **Informe de Autopsia N° 865.08** correspondiente a Doña **Sandra Rosalba Garretón Barahona**, emitido por la médico legalista Dr. Iván Pavez Viera, y en cuyas conclusiones se señaló lo siguiente: 1) Cadáver de sexo femenino que mide 161 cm. y pesa 72,8 kg. Identificado como: Sandra Rosalba Garretón Barahona; 2) Causa de muerte: Edema agudo pulmonar; 3) Causa Originaria: Quemadura de 2° y 3er grado en el 80% de la superficie corporal; 4) Lesiones vitales, recientes y necesariamente mortales; 5) Se reserva mancha de sangre por el período de un año para eventual examen comparativo de ADN.

50.- Que, a fojas 399 y 400, obra copia debidamente timbrada por el Registro Civil de Independencia, suboficina del Instituto Médico Legal de la Región Metropolitana de **“Informe de muerte”** correspondiente a doña **Mariana Victoria Fierro Valderas**, y certificado de Defunción en el que consta

que la fecha de defunción es el día 09 de marzo de 2.008 a las 16:00 horas, cuya causa de muerte es Sepsis de origen cutáneo y respiratorio/ quemaduras profundas extensas.

51.- Que, a fojas 401 y 402, obra copia debidamente timbrada por el Registro Civil de Independencia, suboficina del Instituto Médico Legal de la Región Metropolitana de **“Informe de muerte”** correspondiente a doña **Sandra Garretón Barahona** y certificado de Defunción en el que consta que la fecha de defunción es el día 25 de marzo de 2.008 a las 09:34 horas, cuya causa de muerte es Edema Agudo Pulmonar/Quemadura 80% Superficie corporal.

52.- Que, con fecha 17 de abril de 2.008 rolante a fojas 403, consta que se practicó inspección por parte del tribunal a la causa Rol 61-2007 que se instruía en ese mismo tribunal. Constando que de la presente diligencia resultaron útiles las fojas que en copia se adjuntan y que obran desde fojas 404 a 419.

53.- Que, a fojas 420 y 421, se abrió un tomo dos.

54.- Que, con fecha 14 de abril de 2.008, rolante a fojas 422 se concedió la prórroga por el plazo de cuarenta días a contar del 08 de abril de 2.008, solicitada por el Fiscal de Aviación de Santiago.

55.- Que, a fojas 441, rola Oficio N° 2406, emitido por el **Departamento de Criminalística de Carabineros (LABOCAR)** a la Fiscalía de Aviación, en virtud del cual, se remitió a este último **“Informe Pericial del Sitio del Suceso y Médico Criminalístico N° 1394-2.008”**, el cual consta de 238 fojas y atendido su volumen se ordenó abrir cuaderno separado, que reviste el carácter de reservado y consta desde la foja 1 a 240 del cuaderno N° 1, encontrándose señaladas las conclusiones a partir de la foja 173.

56.- Que, a con fecha 15 de mayo de 2.008 rolante a fojas 459 consta que se tuvo por reconocidos los derechos otorgados en el artículo 133-A del Código de Justicia Militar a las siguientes personas: 1) Doña Luz Vargas Espinoza; 2) Don Pedro Vargas Espinoza; 3) Don Eduardo Vargas Espinoza; 4) Doña Gloria Vargas Espinoza; 5) Don Mauricio Vargas Espinoza; y, 6) Doña Sydney Vargas Espinoza.

57.- Que, a fojas 460 se encuentra agregada **Orden N° 5255** emitida por el Médico Legalista del departamento de Tanatología Dr. Mario Celis Schuck, por medio del cual, remitió resultado de **examen de Monóxido de**

Carbono correspondiente a doña **Ramona del Rosario Espinoza Espinoza**, cuyo protocolo de Autopsia es el N° 601/08, examen que arrojó resultado negativo.

58.- Que, a fojas 462 se encuentra agregada **Orden N° 6865** emitida por el Médico Legalista del departamento de Tanatología Dr. Sergio Sotelo Quintana, en virtud de la cual, remitió resultado de **examen toxicológico** correspondiente a don **Sebastián Eduardo Rodríguez Torres**, **Protocolo de Autopsia N° 607/08**, el cual se encuentra a fojas 463 y 464. El referido examen arrojó resultado negativo.

59.- Que, a fojas 465, rola **Orden N° 9106** emitida por la Médico Legalista del Departamento de Tanatología doña María Soledad Martínez Latrach, en virtud de la cual, remitió a la Fiscalía de Aviación de Santiago un **“Set Fotográfico a color”** correspondiente a don **Israel de Jesús Miranda Góngora**, cuyo **Protocolo de Autopsia** es el **N° 603-2008**, las cuales por resolución de fecha 22 de mayo de 2.008 rolante a fojas 467, se ordenó agregar al “cuaderno separado”, y que constan desde fojas 265 a fojas 289 del **“Cuaderno de Documentos I”**.

60.- Que, a fojas 466, rola **Orden N° 9092** emitida por la Médico Legalista del Departamento de Tanatología doña María Soledad Martínez Latrach, en virtud de la cual, remitió a la Fiscalía de Aviación de Santiago un **“Set Fotográfico a color”** correspondiente a don **Mauricio Edgardo Romo Facuse**, cuyo **Protocolo de Autopsia** es el **N° 602-2008**, las cuales por resolución de fecha 22 de mayo de 2.008 rolante a fojas 467, se ordenó agregar al “cuaderno separado”, y que constan desde fojas 241 a fojas 264 del **“Cuaderno de Documentos I”**.

61.- Que, a fojas 468, rola **Orden N° 10077** emitida por el Médico Legalista del Departamento de Tanatología Dr. Mauricio Silva Valdivia, en virtud de la cual, remitió a la Fiscalía de Aviación de Santiago un **“Set Fotográfico a color”** correspondiente a doña **Silvia del Carmen Gómez Espinoza**, cuyo **Protocolo de Autopsia** es el **N° 611-2008**, las cuales por resolución de fecha 02 de junio de 2.008 rolante a fojas 469, se ordenó agregar al “cuaderno separado”, y que constan desde fojas 290 a fojas 309 del **“Cuaderno de Documentos I”**. Se deja constancia que en los encabezados de cada página se señala lo siguiente: “Departamento de Tanatología-Protocolo N° 611-2007.” (sic).

62.- Que, con fecha 02 de junio de 2.008 rolante a fojas 471, se ordenó oficiar a la Fiscalía Administrativa de Carabineros de Chile, Jefatura Metropolitana, a objeto de que remitiera la Investigación Sumaria Administrativa instruida a raíz de los hechos, para ser tenida a la vista.

63.- Que, con fecha 10 de junio de 2.008 rolante a fojas 475, se ordenó oficiar al Juzgado de Aviación, con la finalidad de solicitar una prórroga al plazo otorgado para instruir el sumario.

64.- Que, con fecha 17 de junio de 2.008, de fojas 476 a 493, se encuentra materialmente agregada una **denuncia criminal**, interpuesta por lo principal del escrito por el abogado don Juan Pablo López Maluenda, en calidad de mandatario judicial y en representación de: 1) Don **Ernesto Fernando Allende Jara**; 2) Doña **Julia del Carmen Herrera Ulloa**; 3) Don **Julían Enrique Allende Herrera**; 4) Doña **Susana de las Mercedes Allende Herrera**; 5) Don **Giovanni Francisco Allende Herrera**; 6) Doña **Yahaira Belén Yáñez Soto**, representada por su padre don **Amador Roberto Yáñez Morales**; 7) Don **Fabián Ricardo Rodríguez Vergara** y Doña **Ana María Oyanedel Díaz** por sí y en representación de sus hijos menores doña **Camila Fernanda Rodríguez Oyanedel** y doña **María José Rodríguez Oyanedel**; 8) Doña **Audiola del Carmen Díaz Díaz**; 9) Don **Eduardo Andrés Aguilera Díaz**; 10) Don **Francisco Ricardo de Jesús Miranda Rojas** y doña **María Mercedes Góngora Abarca** por sí y en representación de sus hijos don **Manuel Matías Miranda Góngora**, don **Christopher Andrés Miranda Góngora**, doña **Franchesca Arascely Miranda Góngora** y doña **Katherine Edith Miranda Góngora**; 11) Doña **Ana Rojas Estay**; 12) Doña **Elena Miranda Rojas**, por sí y en representación de sus hijos menores de edad don **Rodrigo Vargas Miranda** y doña **Nazareth Vargas Miranda**; 13) Don **Mario Enrique Mora Guzmán**, por sí y en representación de su hija y de su nieta doña **Irís Mariel Mora Aguirre** y doña **Montserrat Anastasia Miranda Mora**; 14) Doña **Ema Rosa Aguirre Álvarez**; 15) Doña **María Cecilia Facuse Navarro** por sí y en representación de sus hijos don **Cristopher Javier Romo Facuse** y doña **Daphne Cecilia Romo Facuse**; 16) Don **Óscar Mauricio Romo Michea**; 17) Doña **Teresa Eugenia Michea Medel**; 18) Doña **Rebeca del Tránsito Michea Medel**; 19) Doña **María Inés Romo Michea**; 20) Doña **María Adriana Michea Medel**; 21) Don **Víctor Manuel Fierro Osses**; 22) Doña **Mariana Delicia Valderas Opisso**; 23) Don **Francisco Raúl Vásquez Carrasco** por sí y en representación de sus hijos menores de edad don **Abraham Ignacio Vásquez**

Carrasco y don Martín Thomas Vásquez Fierro; 24) Doña Mariana Francisca Vásquez Fierro; 25) Doña Beatriz del Carmen Fierro Valderas, por sí y en representación de sus hijos menores de edad doña Camila Beatriz del Real Fierro y don Lucas Benjamín del Real Fierro; 26) Doña Verónica Cecilia Fierro Valderas; 27) Don Mario Abraham Garrido Díaz por sí y en representación de sus hijos menores don Mario Andrés Garrido Fierro y don Isaías Joaquín Garrido Fierro; 28) Doña Viviana Yolanda Fierro Valderas; 29) Don José Mauricio Alfaro Méndez por sí y en representación de su hijo menor de edad don Diego Martín Alfaro Fierro; 30) Doña Viviana Alejandra Alfaro Fierro; 31) Don Víctor Manuel Fierro Valderas; y, 32) Doña Andrea Hortensia Rebolledo Larenas; en contra de quienes resulten responsables, sea en calidad de autor, coautor, cómplice o encubridor por la comisión del delito contemplado en el artículo 194 Bis del Código Aeronáutico, esto es, la realización de actos que pongan o puedan poner en peligro la vida, la integridad personal o la salud de los pasajeros o tripulantes, y de los demás delitos que se configuren, para que se proceda a la investigación de los mismos, y al castigo del o los responsables, con ocasión de los hechos que en dicha denuncia se señalan, los cuales a su vez, de conformidad a lo dispuesto en los artículos 108 y siguientes del Código de Procedimiento Penal y sin perjuicio de otros ilícitos que se determinen en la investigación, configuran el **delito o cuasidelito de homicidio** respecto de: 1) Don **Francisco Jesús Allende Herrera;** 2) Don **Manuel Nicolás Rodríguez Oyanedel;** 3) Don **Israel de Jesús Miranda Góngora;** 4) Don **Mauricio Edgardo Romo Facuse;** y, 5) Doña **Mariana Victoria Fierro Valderas,** previsto y sancionado en el artículo 490 y 492 en relación con el 397 N° 2 del Código Penal, y por el delito o **cuasidelito de lesiones gravísimas** respecto de la persona de doña **Beatriz del Carmen Fierro Valderas** contemplado en el artículo 397 N° 1 del Código Penal. Asimismo, por el primer otrosí de la presentación, se solicitaron una serie de diligencias tendientes al esclarecimiento de los hechos y la determinación de las responsabilidades criminales que pudieren surgir; denuncia que con fecha 18 de junio de 2.008 rolante a fojas 526 se tuvo por interpuesta y se ordenó acumular. Asimismo, consta que por el primer otrosí de dicha presentación se solicitaron al tribunal una serie de diligencias destinadas al esclarecimiento de los hechos y la determinación de las responsabilidades criminales que pidieren surgir, y se acompañaron por el cuarto otrosí una serie de certificados de nacimiento que obran de fojas 494 a 505.

65.- Que, a con fecha 26 de junio de 2.008 rolante a fojas 531 consta que se tuvo por reconocido el derecho otorgado en el artículo 133-A del Código de Justicia Militar a don Osvaldo del Carmen Fuentes Pérez, doña Lucinda del Carmen Fuentes Villalobos y a don Luis Osvaldo Fuentes Villalobos.

66.- Que, a fojas 536, rola **Oficio N° 05/0//824/3432**, por medio del cual, el **Departamento Jurídico de la Dirección General Aeronáutica Civil** informó a la Fiscalía de Aviación de Santiago, que respecto a los reglamentos y normas sobre mantención de aeronaves como la aeronave matrícula CC-KKU, atendida su extensión fueran obtenidos del sitio web www.dgac.cl.

67.- Que, con fecha 25 de junio de 2.008 rolante a fojas 538, consta que se concedió la prórroga solicita por el plazo de cuarenta días, a contar del 20 de junio de 2.008, y se ordenó continuar la tramitación por la Fiscalía de Aviación de Santiago.

68.- Que, con fecha 21 de julio de 2.008 a fojas 551, consta la solicitud presentada por doña Jacqueline Barahona Assicie, en orden a pedir que se despachara un nuevo oficio al Servicio Médico Legal, para que dicha institución, a través de sus médicos y psicólogos realizaran un informe sobre la existencia o no de lesiones, tanto físicas como psicológicas, indicando la naturaleza, gravedad y tiempo que demoraría en sanar, en las personas individualizadas en el parte policial N° 00001, de fecha 27 de febrero de 2.008; solicitud a la que se accedió con fecha 28 de julio de 2.008 rolante a fojas 552.

69.- Que, a fojas 553, rola **Orden N° 13091** emitida por el Médico Legalista del Departamento de Tanatología don Sergio Sotelo Quintana, en virtud de la cual, remitió a la Fiscalía de Aviación de Santiago un **“Set Fotográfico a color”** correspondiente a don **Manuel Nicolás Rodríguez Oyanedel**, cuyo **Protocolo de Autopsia** es el **N° 606-2008**, las cuales por resolución de fecha 29 de julio de 2.008 rolante a fojas 556, se ordenó agregar al **“cuaderno separado I”**, y que constan desde fojas 382 a fojas 412.

70.- Que, a fojas 554, rola **Orden N° 13055** emitida por el Médico Legalista del Departamento de Tanatología don Mario Celis Schuck, en virtud de la cual, remitió a la Fiscalía de Aviación de Santiago un **“Set Fotográfico a color”** correspondiente a doña **Ramona del Rosario Espinoza Espinoza**, cuyo **Protocolo de Autopsia** es el **N° 601-2008**, las cuales por resolución de fecha 29

de julio de 2.008 rolante a fojas 556, se ordenó agregar al **“cuaderno separado I”**, y que constan desde fojas 363 a fojas 381.

71.- Que, a fojas 555, rola **Orden N° 13054** emitida por el Médico Legalista del Departamento de Tanatología don Mario Celis Shuck, en virtud de la cual, remitió a la Fiscalía de Aviación de Santiago un **“Set Fotográfico a color”** correspondiente a doña **Celia Aída Borcosque Plaza**, cuyo **Protocolo de Autopsia** es el **N° 600-2008**, las cuales por resolución de fecha 29 de julio de 2.008 rolante a fojas 556, se ordenó agregar al **“cuaderno separado I”**, y que constan desde fojas 343 a fojas 362.

72.- Que, a fojas 558, rola **Orden N° 12944** emitida por el Médico Legalista del Departamento de Tanatología don Sergio Sotelo Quintana, en virtud de la cual, remitió a la Fiscalía de Aviación de Santiago un **“Set Fotográfico a color”** correspondiente a don **Sebastián Eduardo Rodríguez Torres**, cuyo **Protocolo de Autopsia** es el **N° 607-2008**, las cuales por resolución de fecha 30 de julio de 2.008 rolante a fojas 559, se ordenó agregar al **“cuaderno separado I”**, y que constan desde fojas 413 a fojas 443.

73.- Que, a fojas 560, rola **Orden N° 14424** emitida por el Médico Legalista del Departamento de Tanatología Dr. Carlos Fariña Koppe, en virtud de la cual, remitió a la Fiscalía de Aviación de Santiago un **“Set Fotográfico a color”** correspondiente a doña **Mariana Victoria Fierro Valderas**, cuyo informe es el **N° 712-2008**, las cuales por resolución de fecha 31 de julio de 2.008 rolante a fojas 568, se ordenó agregar al **“cuaderno separado I”**, y que constan desde fojas 444 a fojas 464.

74.- Que, a fojas 561, rola **Oficio N° 14456** emitido por el **Departamento Clínica Forense del Servicio Médico legal**, en virtud del cual, se comunicó a la Fiscalía de Aviación de Santiago que los heridos del accidente podían concurrir para ser examinados el día y hora que en dicha comunicación se señalaba.

75.- Que, a con fecha 30 de julio de 2.008 rolante a fojas 568 consta que se tuvo por reconocido el derecho otorgado en el artículo 133-A del Código de Justicia Militar a don Luis Alejandro Molina Acevedo, don Alejandro Florentino Álvarez Saavedra y doña Florentina del Carmen Saavedra Lagos.

76.- Que, a fojas 572 rola **Oficio N° 14283** remitido por el encargado administrativo del **Departamento de Laboratorios SML** de Santiago

a la Fiscalía de Aviación, en respuesta al oficio N° 17-2008, y por medio del cual, se comunicó a ésta última que el examen toxicológico perteneciente a doña Sandra Rosalba Garretón fue indicado como optativo por el Médico Tanatólogo, razón por la cual, se señaló que si se consideraba relevante para el caso se les oficiara para la realización del peritaje;

77.- Que, a fojas 573 obra **Oficio N° 92**, remitido por el Fiscal Jefe Coronel de Carabineros (Fiscalía Administrativa de la J.Z.M.) don Jorge Fernando Moller Muñoz a la Fiscalía de Aviación, por medio del cual, se comunicó a esta última que el expediente sumarial **N° 42/2.008** fue remitido por la Jefatura de Zona Metropolitana de Carabineros mediante oficio N° 675 de fecha 25 de julio de 2.008 a la Dirección Nacional de Personal.

78.- Que, a fojas 576 rola resolución que ordenó reenviar la solicitud de investigación Sumaria Administrativa, esta vez a la Auditoría General de Carabineros de Chile.

79.- Que, con fecha 14 de agosto de 2.008 a fojas 583 bis, consta la solicitud presentada por doña Jacqueline Barahona Assicie, en orden a pedir que se tomara declaración a doña Pabla Zúñiga Poblete (Madre del menor Esteban Sepúlveda Zúñiga), y que se ordenara ampliar el oficio despachado con fecha 30 de julio de 2.008 al SML, a fin que dicha institución realizara examen pericial tanto físico como psicológico a don Esteban Sepúlveda Zúñiga; solicitud a la que se accedió con fecha 21 de agosto de 2.008 rolante a fojas 586.

80.- Que, a fojas 587, rola **Informe Médico Legal N° 4041-08** de don **Andrés Ignacio Domínguez Fritz**, emitido por el Médico Perito Forense Dr. Hugo Aguirre Astorga, y en cuyas conclusiones se expresa lo siguiente: “Dado que los elementos de juicio con que se cuenta son insuficientes, el perito que suscribe requiere de los antecedentes clínicos de Asociación Chilena de Seguridad, a fin de expedir el informe de lesiones.”

81.- Que, a fojas 588 rola **Oficio N° 203** remitido por la **Dirección de Justicia de Carabineros** a la Fiscalía de Aviación de Santiago, en virtud del cual, se remitió **copia autorizada del sumario administrativo** instruido, toda vez que, existían diligencias pendientes correspondientes a beneficios para uno de los asignatarios del Teniente don Sebastián Rodríguez Torres; el cual, por resolución de fecha 22 de agosto de 2.008 se ordenó agregar en un cuaderno separado que se ordenó abrir, el cual en su carátula aparece

denominado **“Cuaderno de Documentos II”**. Documento que obra de fojas 465 a fojas 881.

82.- Que, a fojas 592 se encuentra agregada **Orden N° 16539** emitida por la Médico Legalista del departamento de Tanatología Dra. Karime Hananías Guarnieri, en virtud de la cual, remitió la Fiscalía de Aviación, el resultado de **Examen Bioquímico N° B-1727 al 1728/08**, correspondiente a don **Luciano Albino Castro Adasme**, con resultado negativo.

83.- Que, a fojas 594, rola **Informe Médico Legal N° 4045-08** correspondiente a doña **Ana María Sánchez González**, emitido por el Médico Perito Forense Dr. Hugo Aguirre Astorga.

En efecto, bajo el título “Anamnesis y antecedentes clínicos” lo siguiente: “Refiere accidente aéreo, el día 27.02.2008. Se encontraba en clase de gimnasia al aire libre, cayendo un avión a su cercanía, recibiendo la onda expansiva.

Atendida en el Servicio de Atención Primaria de Urgencia Carol Urzúa.

No porta comprobante de atención”.

Por otra parte, en el apartado denominado “Examen Físico Actual”, se indica expresamente “Sin lesiones externas visibles en el examen actual”.

Asimismo, en las conclusiones se consignó lo siguiente: “Dado que los elementos de juicio con que se cuentan son insuficientes, el perito que suscribe requiere de los antecedentes clínicos del Servicio de Atención Primaria de Urgencia Carol Urzúa, a fin de expedir informe de lesiones”.

84.- Que, a fojas 595, rola **Informe Médico Legal N° 4043-08** de doña **María Angélica Méndez Dotte**, emitido por el Médico Perito Forense Dr. Hugo Aguirre Astorga.

En efecto, bajo el título **“Anamnesis y antecedentes clínicos”** se indicó lo siguiente: “Refiere accidente aéreo, el día 27.02.2008. Se encontraba en clase de gimnasia al aire libre, cayendo un avión a su cercanía, recibiendo la onda expansiva.

No recibió atención médica.

Tuvo sensación térmica en las pantorrillas, sin lesiones visibles, que desapareció en menos de una semana”.

Por otra parte, en el apartado denominado “**Examen Físico Actual**”, se indica expresamente “Sin lesiones externas visibles en el examen actual”.

Asimismo, en las **conclusiones** se consignó lo siguiente: “Sin lesiones orgánicas secundarias al accidente referido”.

85.- Que, a fojas 596, rola **Informe Médico Legal N° 4036-08** de doña **Lucía Nora Valenzuela Vergara**, emitido por el Médico Perito Forense Dr. Hugo Aguirre Astorga.

En efecto, bajo el título “**Anamnesis y antecedentes clínicos**” se señaló lo siguiente: “Refiere accidente aéreo, al caer un avión en el lugar donde se encontraba, recibiendo quemaduras en el cuello y extremidades superiores, el día 27.02.2008.

Atendida en Servicio de Atención Primaria de Urgencia de Peñalolén.

Recibió curaciones en sus heridas.

Actualmente en tratamiento por stress post traumático, con Psicóloga y Psiquiatra”.

Por otra parte, en el apartado denominado “**Examen Físico Actual**”, se indica expresamente “Sin lesiones externas visibles en el examen actual”.

Asimismo, en las **conclusiones** se consignó lo siguiente: “Dado que los elementos de juicio con que se cuentan son insuficientes, el perito que suscribe requiere de los antecedentes clínicos del Servicio de Atención Primaria de Urgencia de Peñalolén, a fin de expedir informe de lesiones”.

86.- Que, a fojas 597, rola **Informe Médico Legal N° 4044-08** de doña **Jimena del Carmen Gómez Maruri**, emitido por el Médico Perito Forense Dr. Hugo Aguirre Astorga.

En efecto, bajo el título “**Anamnesis y antecedentes clínicos**” se señaló lo siguiente: “Refiere accidente aéreo, el día 27.02.2008. Se encontraba en

clase de gimnasia al aire libre, cayendo un avión a su cercanía, recibiendo la onda expansiva y las llamas que provocan lesiones múltiples.

Diagnóstico: quemaduras por fuego en extremidades inferiores, superiores y región dorsal, con compromiso de 4 a 5% de la superficie corporal total.

Recibió tratamiento especializado (escarectomía e injertos de piel”).

Por otra parte, en el apartado denominado **“Examen Físico Actual”**, se indica expresamente:

“-Cicatrices de quemaduras extensas en región posterior de brazo de derecho e izquierdo y región escapular bilateral, con zona receptora de injerto en región escapular derecha, discrómicas, no retractiles.

-Cicatriz de zona dadora de injerto en muslo izquierdo, en cara lateral y posterior, no retráctil.

-Cicatriz de quemadura extensa, injertada en región gemelar derecha, discrómica.

-Cicatriz de quemadura extensa injertada, en zona gemelar, discrómica”.

Asimismo, en las **conclusiones** se consignó lo siguiente: “Lesiones graves producidas por la acción de elemento calórico (llamas) que sanaron previo tratamiento especializado en 50 a 60 días con igual tiempo de incapacidad”.

De igual manera, en el ítem “observaciones”, se expresó que: “Queda como secuela, múltiples cicatrices de quemaduras notoriamente visibles

87.- Que, a fojas 598, rola **Informe Médico Legal N° 4042-08** de doña **Cecilia del Carmen Espinoza** emitido por el Médico Perito Forense Dr. Hugo Aguirre Astorga.

En efecto, bajo el título **“Anamnesis y antecedentes clínicos”** se señaló lo siguiente: “Refiere accidente aéreo, el día 27.02.2008. Se encontraba en clase de gimnasia al aire libre, cayendo un avión a su cercanía, recibiendo la onda expansiva. Secundario a esto cae al suelo sufriendo lesiones múltiples.

Atendida de urgencia en el Consultorio Carol Urzúa y posteriormente en el Hospital del Trabajador, desde donde es trasladada a la Clínica Dávila. Diagnóstico: Quemadura AB en pantorrillas y dorso.

Recibió tratamiento especializado y kinesiterapia posterior.

Por otra parte, en el apartado denominado “**Examen Físico Actual**”, se indica expresamente:

“-Cicatrices de quemaduras extensas en dorso del hombro derecho, región escapular izquierda y zona posterior del brazo derecho, despigmentadas y sin retracción.

-Cicatrices de quemaduras extensas en región gemelar bilateral, discrómicas y sin retracción”.

Asimismo, en las **conclusiones** se consignó lo siguiente: “Lesiones graves producidas por la acción de onda expansiva calórica, que suelen sanar salvo complicaciones con tratamiento especializado en 50 o 60 días con igual tiempo de incapacidad”.

Respecto de las observaciones, se señaló que “queda como secuela, múltiples cicatrices de quemaduras notoriamente visibles”.

88.- Que, a fojas 599 se encuentra agregada **Orden N° 16767** emitida por el Médico Legalista del departamento de Tanatología Dr. Juan Cornejo Kort, en virtud de la cual, remitió a la Fiscalía de Aviación de Santiago, el resultado de **Examen Químico Toxicológico T-N 2668-2670/08**, correspondiente a doña **Elizabeth Estefanía Anastasia Molina Álvarez**, cuyo Informe de Autopsia es N° 598/08, con resultado negativo.

89.- Que, a fojas 602, rola **Oficio N° 1908**, emitido por el **HOSPITAL DE CARABINEROS** a la Fiscalía de Aviación de Santiago, en virtud del cual, se remitió a este último “**Copia de la ficha clínica correspondiente a doña María Victoria Fierro Valderas (SIC)**”, la cual, atendida su volumen se incorporó al cuaderno separado signado con el N° 3 que se ordenó abrir al efecto con fecha 11 de septiembre de 2.008 a fojas 603. Dichas copias de la ficha clínica 12135828-K, obran desde fojas 882 a fojas 1168 del **Cuaderno de documentos III**.

90.- Que, a fojas 607 se encuentra agregada **Orden N° 17638** emitida por el Médico Legalista del departamento de Tanatología Dr. Juan

Cornejo Kort, en virtud de la cual, remitió a la Fiscalía de Aviación de Santiago, el resultado de **Examen Químico Toxicológico T-N 2671-2673/08**, correspondiente a doña **Ana Elizabeth Álvarez Saavedra**, cuyo Informe de Autopsia es el N° 599/08 el cual fue despachado con fecha 19/03/2008, con resultado negativo.

91.- Que, a fojas 610 se encuentra agregada **Orden N° 17631** emitida por el Médico Legalista del departamento de Tanatología Dr. Sergio Sotelo Quintana, en virtud de la cual, remitió la Fiscalía de Aviación de Santiago, el resultado de **Examen Químico Toxicológico T-N 2687-2689/08**, correspondiente a don **Manuel Nicolás Rodríguez Oyanedel**, cuyo Informe de Autopsia es N° 606/08, con resultado negativo.

92.- Que, a fojas 613 se encuentra agregada **Orden N° 17635** emitida por el Médico Legalista del departamento de Tanatología Dra. Karime Hananías Guarnieri, en virtud de la cual, remitió la Fiscalía de Aviación de Santiago, el resultado de **Examen Químico- Toxicológico T-N 2685-2686/08**, correspondiente a don **Francisco Jesús Allende Herrera**, cuyo informe de autopsia es el N° 605/08, con resultado negativo.

93.- Que, a fojas 616 se encuentra agregada **Orden N° 18116** emitida por la Médico Legalista del departamento de Tanatología Dra. Soledad Martínez Latrach, en virtud de la cual, remitió la Fiscalía de Aviación de Santiago, el resultado de **Examen Químico. Toxicológico T-N 2680-2681/08**, correspondiente a don **Israel de Jesús Miranda Góngora**, cuyo informe de Autopsia es N° 603/08, con resultado negativo.

94.- Que, a fojas 619, rola Oficio N° 17895 emitido por el Departamento Clínica Forense del Servicio Médico legal, en virtud del cual, se comunicó a la Fiscalía de Aviación de Santiago que los heridos del accidente podrían concurrir para ser examinados el día y hora que en dicha comunicación se señalaba.

95.- Que, a fojas 622, rola **Informe Médico Legal N° 4452-08** de doña **Ximena María Flores Collio**, emitido por la Médico Perito Forense Dra. Patricia Negretti Castro.

En efecto, bajo el título **“Anamnesis y antecedentes clínicos”** se indicó lo siguiente: “Refiere haber presentado una caída a nivel producto de la onda expansiva de una explosión de una avioneta el 27.02.2008.

No recibe atención médica”.

Por otra parte, en el apartado denominado **“Examen Físico Actual”**, se indica expresamente: “a) Sin lesiones físicas.”

Asimismo, en las **conclusiones** se consignó lo siguiente: “La examinada no presenta lesiones físicas”.

96.- Que, a fojas 623, rola **Informe Médico Legal N° 1584-08** de doña **Eliana María Campos Cortés**, emitido por el Médico Perito Forense Dr. Jorge Linares Llanos.

En efecto, bajo el título **“Anamnesis y antecedentes clínicos”** se indicó lo siguiente: “Refiere que se hallaba practicando gimnasia el día 27-02-2008 y cae avioneta sobre la participante del curso, causando la muerte de algunas de ellas. La paciente refiere que no sufrió lesiones físicas en el evento, sin embargo, presentó alteraciones emocionales serias que no le permiten un desarrollo normal de su vida.”

Por otra parte, en el apartado denominado **“Examen Físico Actual”**, se indica expresamente: “Sin lesiones físicas en el presente examen”.

Asimismo, en las **conclusiones** se consignó lo siguiente: “Sugiero a Us. evaluación psiquiátrica de la paciente para entregar conclusiones de este peritaje”.

97.- Que, a fojas 624, rola **Oficio N° 5322** emitido por el **Departamento de Criminalística de Carabineros (LABOCAR)** a la Fiscalía de Aviación, mediante el cual, se comunica a esta última, la destrucción de las especies correspondientes a restos de tejido muscular, cuyas pericias se encuentran incluidas en el Informe Pericial de Análisis de Biología Molecular N° 1500-2008 del Departamento Especializado de la primera. Asimismo, señala que se procedió a la destrucción del remanente de los análisis correspondientes a una muestra asociadas a las cadenas de custodia según N.U.E. 441328, 441331, 562829, 561636, procedimiento realizado de acuerdo a protocolo interno para la eliminación de materia orgánica; remitiéndose además el respectivo formulario de cadena de custodia según N.U.E. 441328, 441331, 562829, 561636 junto a sus respectivas fotocopias; el cual obra de fojas 625 a 632.

98.- Que, a fojas 633 se encuentra agregada **Orden N° 19443** emitida por el Médico Legalista del departamento de Tanatología Dr. Carlos

Fariña Koppe, en virtud de la cual, remitió la Fiscalía de Aviación de Santiago, el resultado de **Examen Histológico N° 726/08**, correspondiente a doña **Mariana Victoria Fierro Valderas**, cuyo diagnóstico es: “Contusión cerebral hemorrágica. Daño alveolar difuso. Gran Quemado.”.

99.- Que, a fojas 635, rola **Informe Médico Legal N° 4587.08** de doña **Marcela Patricia Tolosa Morales**, emitido por el Médico Perito Forense Dr. Juan González Vilos.

En efecto, bajo el título **“Anamnesis y antecedentes clínicos”** se indicó lo siguiente: “Refiere que mientras estaba en un campo deportivo y al ver que una avioneta se precipita a tierra, huye del lugar cayéndose, el día 27.02.2008. Atendida en Servicio de Atención Primaria de Urgencia de Peñalolén.”

Por otra parte, en el apartado denominado **“Examen Físico Actual”**, se indica expresamente: “Sin lesiones actualmente visibles en el examen físico actual”.

Asimismo, en las **conclusiones** se consignó lo siguiente: “Examen negativo para lesiones traumáticas”.

100.- Que, a fojas 636, rola **Informe Médico Legal N° 4721-08** de doña **Pabla Elizabeth Zúñiga Poblete**, emitido por el Médico Perito Forense Dr. Ricardo Bastián Duarte.

En efecto, bajo el título **“Anamnesis y antecedentes clínicos”** se indicó lo siguiente: “Refiere que sufre quemaduras corporales importantes, por caída de avioneta en recinto deportivo mientras realizaba deportes, el día 27.02.2008.

Fue atendida de urgencia en la Posta Central.

No adjunta informe médico.”

Por otra parte, en el apartado denominado **“Examen Físico Actual”**, se indica expresamente:

“-Quemadura plana de quemadura facial no deformante.

-Cicatriz de quemadura torácica anterior.

-Cicatriz quirúrgica abdominal anterior.

-Cicatriz de quemadura en ambas piernas.

-Cicatriz de zona dadora de injerto dermoepidérmico.”

Asimismo, en las **conclusiones** se consignó lo siguiente: “Dado que los elementos de juicio con que cuentan son insuficientes, el perito que suscribe requiere de los antecedentes clínicos de Posta Central, a fin de expedir informe de lesiones”.

101.- Que, a fojas 637, rola **Oficio N° 18195** emitido por el Médico Jefe del **Departamento de Clínica Forense del Servicio Médico Legal**, en virtud del cual, comunicó a la Fiscalía de Aviación de Santiago el día y hora en que debía concurrir al examen correspondiente don Esteban Nicolás Sepúlveda Zúñiga.

102.- Que, a fojas 639 y 640, rola **Oficio N° 19739** emitido por el **Departamento de Salud Mental del Servicio Médico Legal**, en virtud del cual, se comunicó a la Fiscalía de Aviación de Santiago que las personas que en él se señala podrían concurrir para ser examinados el día y hora que indicaron.

103.- Que, a fojas 642, rola **Informe Médico Legal N° 4586-08** de doña **Paulina Lisette Muñoz Bastías**, emitido por el Médico Perito Forense Dr. Juan González Vilos.

En efecto, bajo el título **“Anamnesis y antecedentes clínicos”** se indicó lo siguiente: “Refiere haber estado en un recinto deportivo cuando una avioneta se precipitó a tierra, el día 27.02.2008. Ella cae al suelo golpeándose la pierna derecha.

Atendida en Consultorio Carol Urzúa

No porta comprobante”.

Por otra parte, en el apartado denominado **“Examen Físico Actual”**, se indica expresamente: “Cicatriz de escoriación en rodilla derecha y región pre tibial”.

Asimismo, en las **conclusiones** se consignó lo siguiente: “Lesiones explicables por acción de elemento contundente (caída), de carácter leve, que suelen sanar salvo complicaciones en 6 a 8 días con igual tiempo de incapacidad”.

104.- Que, rolante a fojas 643 se encuentra el oficio **N° 06/2/2173/5601**, emitido por el **Departamento de Prevención de Accidentes**

de la **Dirección General Aeronáutica Civil**, en virtud del cual, se remitió a la Fiscalía de Aviación de Santiago un **“INFORME FINAL”**, el cual se encuentra agregado de fojas 644 a 823, y que antes del informe propiamente tal se incorpora la **“RESOLUCIÓN EXENTA N° 02387”**, de fecha **10 de octubre de 2.008**, pronunciada por la **Dirección General de Aeronáutica Civil**, por medio de la cual, se resolvió lo siguiente, que se transcribe textualmente: “1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1479ES para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archivarse los antecedentes en el Departamento “Prevención de Accidente”; 2) Que, las causas más probables serían la falta de recursos disponibles (velocidad y altura) para que la tripulación pudiese enfrentar una condición crítica de vuelo, ante una eventual falla de un magneto durante la fase inicial de ascenso, con la consiguiente pérdida de tracción. La tripulación mantuvo la actitud de ascenso a fin de mantener la separación con el terreno, disminuyendo la velocidad del avión e iniciando un viraje por la izquierda, aparentemente para volver a la pista, continuando la disminución de velocidad hasta perder la sustentación y como consecuencia el control de la aeronave. El viraje podría explicarse si se considera lo recomendado en el manual de vuelo para ese tipo de falla. 3) Que, frente a una emergencia inmediatamente después del despegue ocasionada por una falla parcial de potencia o tracción, la tripulación no debería iniciar un viraje hasta no tener parámetros de vuelo adecuados para poder realizar una maniobra segura; 4) Que, se refuerce el conocimiento de las tripulaciones que vuelen material de estas características sobre el vuelo con configuraciones límites y en condiciones de vuelo críticas (Stall, región de comando de reverso, uso de superficies auxiliares); 5) Que, se mejore los procedimientos de verificación de performance de la proyección del vuelo, especialmente límites; 6) El Departamento “Seguridad Operacional” deberá disponer: **a.** Que, el Sub Departamento “Aeronavegabilidad” deje constancia de este accidente y la presente resolución en la carpeta de la aeronave Cessna modelo 210M, matrícula CC-KKU; **b.** Que, el Sub Departamento “Licencias” deje constancia de este accidente y la presente resolución en la hoja de vida de los pilotos señores Sebastián Rodríguez Torres (Q.E.P.D.) y Luciano Castro Adasme (Q.E.P.D.). **c.** Que, el DSO, incluya en charlas a operadores de Aviación General y Clubes Aéreos este caso, haciendo hincapié en lo relacionado con la toma de decisiones durante una emergencia posterior al despegue, privilegiando el actuar de acuerdo con lo recomendado por los fabricantes en los manuales de operación de aeronaves; 7) Las organizaciones internas de la DGAC deberán informar al

Departamento de “Prevención de Accidentes” el cumplimiento de las disposiciones de la presente resolución en un plazo de 30 días. De requerirse más plazo para el cumplimiento, deberán informar la fecha estimativa de término y, finalmente, informar una vez cumplidas las disposiciones; 8) Los interesados disponen de un plazo de 05 días hábiles, a contar de la notificación de la presente resolución, para interponer por escrito un recurso de reposición o jerárquico en subsidio ante el Director General de Aeronáutica Civil, y, 9) Para lo anterior, el Informe Final se encuentra a disposición de los interesados, quienes pueden requerir las copias que deseen en formato electrónico o impreso a sus costas.”

105.- Que, con fecha 15 de octubre de 2.008 rolante a fojas 824, se ordenó abrir un tomo tres.

106.- Que, con fecha 16 de octubre de 2.008 rolante a fojas 831 se ordenó oficiar al Juzgado de Aviación a fin de solicitar una prórroga al plazo otorgado para instruir el Sumario; prórroga que se concedió con fecha 17 de octubre de 2.008 por el plazo de 40 días a contar del 15 de octubre de 2.008.

107.- Que, a fojas 834, rola **Informe Médico Legal N° 4717-08** de doña **Lucinda del Carmen Villalobos**, emitido por el Médico Perito Forense Dr. Ricardo Bastián Duarte.

En efecto, bajo el título **“Anamnesis y antecedentes clínicos”** se indicó lo siguiente: “Refiere que sufre quemaduras corporales graves, secundarias a accidente de avión, mientras se encontraba en recinto deportivo de Peñalolén, practicando deportes, cae avión y se incendia, el día 27.02.2008

Fue atendida y hospitalizada en la Posta Central.

No adjunta informe médico.”

Por otra parte, en el apartado denominado **“Examen Físico Actual”**, se indica expresamente:

“-Quemadura facial compleja y completa que compromete estética y deformante por cicatrices queloides de por vida.

-Cicatriz quemadura cervical que compromete estética y deforma éste.

-Cicatriz torácico posterior de quemadura.

-Cicatriz de miembros superiores y ambas manos con queloides secundario.

-Cicatriz queloidea de región glútea derecha e izquierda.

-Cicatriz queloidea de región glútea derecha e izquierda glútea.

-Múltiples zonas dadoras de injertos en abdomen y muslo.”

Asimismo, en las **conclusiones** se consignó lo siguiente: “Dado que los elementos de juicio con que se cuentan son insuficientes, el perito que suscribe requiere de los antecedentes clínicos de Posta Central, a fin de expedir informe de lesiones”.

108.- Que, a fojas 835 se encuentra agregada **Orden N° 20302** emitida por el Médico Legalista del departamento de Tanatología Dr. Iván Pavez Neira, en virtud de la cual, remitió la Fiscalía de Aviación de Santiago, el resultado de **Examen Histológico N° 882/08**, correspondiente a doña **Sandra Rosalba Garretón Barahona**, Informe de Autopsia N° 865-08, cuyo diagnóstico es: “Daño difuso. Encefalitis hipoxémica acentuada. Corazón hipertensivo. Infarto Miocardio”.

109.- Que, a fojas 837, rola **Informe Médico Legal N° 5079-08** de don **Esteban Nicolás Sepúlveda Zúñiga**, emitido por el Médico Perito Forense Dr. Jorge Linares Llanos.

En efecto, bajo el título **“Anamnesis y antecedentes clínicos”** se indicó lo siguiente: “Madre del menor refiere que se hallaba en gimnasia y se produce accidente aéreo cae avioneta a tierra.

Recibe atención de urgencia en Posta de Peñalolén.

No adjunta certificado de atención.”

Por otra parte, en el apartado denominado **“Examen Físico Actual”**, se indica expresamente: “Sin lesiones en el presente examen.

Paciente habría presentado cambio conductuales importante luego del accidente, por lo que se halla en tratamiento Psiquiátrico.”.

Asimismo, en las **conclusiones** se consignó lo siguiente: “Dado que los elementos de juicio con que se cuentan son insuficientes, el perito que suscribe

requiere de los antecedentes de Posta de Peñalolén, a fin de expedir informe de lesiones”.

110.- Que, con fecha 20 de octubre de 2.008, rolante a fojas 839 don Juan Pablo López Maluenda, solicitó las siguientes diligencias: 1) Oficiar a la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile para que remitiera el instrumento en que consta el título en virtud del cual utilizaba la aeronave matrícula CC-KKU; 2) Oficiar a la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, para que remitiera los programas de práctica profesional en la especialidad de mecánico de mantenimiento, vigentes a la fecha del accidente de aviación materia de la investigación; petición a la que se accedió con fecha 20 de octubre de 2.008 rolante a fojas 840.

111.- Que, a fojas 867 rola **Oficio N° 1674** emitido por el Director del **Complejo Hospitalario San José** a la Fiscalía de Aviación de Santiago, en virtud del cual, se remitió a esta última **Ficha Clínica** completa respecto de la atención otorgada a doña **María Victoria Fierro Valderas**; la cual obra de fojas 868 a fojas 879 (copias simples).

112.- Que, a fojas 880 se encuentra agregada **Orden N° 21041** emitida por el Médico Legalista del departamento de Tanatología Dr. Sergio Sotelo Quintana, en virtud de la cual, remitió la Fiscalía de Aviación de Santiago, el resultado de **Examen Histológico H-N° 618/08**, correspondiente a don **Manuel Nicolás Rodríguez Oyanedel**, Informe de Autopsia es N° 606/08 y cuyo diagnóstico es: “Infiltraciones sanguíneas recientes a nivel: encefálico, pulmonar, faringe e hígado”.

113.- Que, a fojas 636, rola **Informe Médico Legal N° 4585-2008** de doña **Marianela del Carmen Hernández Ruiz**, emitido por la Médico Perito Forense Dra. Gladys B. Brunetto Mier.

En efecto, bajo el título “**Anamnesis y antecedentes clínicos**” se indicó lo siguiente: “Refiere haber sido lesionado por avioneta que cayó a tierra el día 27.02.2008.

Recibe atención de urgencia en Servicio de Atención Primaria de Urgencia de Peñalolén.

No adjunta informe certificado de lesiones.

Luego fue atendido en Hospital del Salvador. No adjunta certificado.”

Por otra parte, en el apartado denominado **“Examen Físico Actual”**, se indica expresamente: “Actualmente refiere vértigo. Dolor a la palpación pierna izquierda”.

Asimismo, en las **conclusiones** se consignó lo siguiente: “Dado que los elementos de juicio con que se cuentan son insuficientes, el perito que suscribe requiere de los antecedentes clínicos del Hospital Del Salvador, a fin de expedir informe de lesiones”.

114.- Que, a fojas 884, rola **Orden N° 21162**, expedida por el **Departamento de Clínica Forense del Servicio Médico Legal**, en según la cual, se comunicó a la Fiscalía de Aviación de Santiago que no asistieron a realizarse examen de lesiones doña Jacqueline Acuña Ramírez y doña Nicole Valeska Carvajal Acuña.

115.- Que, con fecha 29 de octubre de 2.008 rolante a fojas 885, don Isidro Solís Palma solicitó la práctica de las siguientes diligencias: **a)** Oficiar a la DGAC y al propietario de la aeronave, a fin de que se entregara al tribunal copia íntegra del historial de mantenimiento del avión Cessna 210 M, matrícula CC.KKU; **b)** Oficiar a los mencionados en el punto anterior, y al fabricante Cessna Aircraft Company o de McCauley Propeller Systems, así como a cada uno de los proveedores de piezas y partes del avión accidentado, que se hallen registradas tanto en la Dirección General Aeronáutica Civil como ante las propias empresas referidas; petición a la que se accedió con fecha 03 de noviembre de 2.008 rolante a fojas 886 respecto de la letra a) y con fecha 26 de enero de 2.009 rolante a fojas 967.

116.- Que, con fecha 10 de noviembre de 2.008 rolante a fojas 888, se ordenó lo siguiente: **1)** Oficiar a la Brigada Aeropolicial a objeto que remitiera copia del Manual de Procedimientos de Emergencia; **2)** Copia autorizada de la Directiva de Funcionamiento de la Sección Docencia de la Prefectura; **3)** Copia de Orden de Instrucción N° 16-A de fecha 18 de febrero de 2.008; **4)** Informe cuántos ocupantes debía llevar la aeronave siniestrada durante la instrucción; **5)** Señalar el nivel de carguío de combustible sugerido y acuerdo a los registros, para que informe cuánto se cargó el día del accidente; y, **6)** Informe cuántos vuelos previos se realizaron en las mismas condiciones los días previos. Asimismo, se citó

a los peritos Ernesto Santander y Carlos Riquelme a objeto que comparecieran a primera audiencia judicial, respecto del informe evacuado en autos. También se ordenó oficiar a la DGAC a objeto que remitiera las trazas de radar correspondientes a la aeronave matrícula CC-KKU el día y la hora del accidente materia de autos.

117.- Que, con fecha 11 de noviembre de 2.008 rolante a fojas 889, consta la comparecencia de don **Ernesto Alfredo Santander Campillo**, quien declaró en su calidad de **perito** respecto del informe que rola de fojas 643 a fojas 823.

118.- Que, con fecha 11 de noviembre de 2.008 rolante a fojas 892 y 893, consta la comparecencia de don **Carlos Arturo Riquelme Sandoval**, quien declaró en su calidad de **perito** respecto del informe que rola de fojas 643 a fojas 823.

119.- Que, a fojas 895 rola **Oficio N° 163**, emitido con fecha 17 de noviembre de 2.008 por el **Club Aéreo del Personal de Carabineros**, en virtud del cual, dicha entidad le comunicó a la Fiscalía de Aviación de Santiago que “... considerando que el avión registra una data de 20 años en esta Corporación, los antecedentes a remitir serían demasiado voluminosos, razón por la cual se solicita a esa Fiscalía, se sirva si lo tiene a bien, señalar si se trata del período de 2 años que contempla la reglamentación aeronáutica para los registros de mantenimiento (DAN 43, capítulo B N° 43.109). En todo caso, la cantidad de documentación que se debe remitir mediante fotocopias es demasiado voluminosa, por lo que solicita indicar si existe la posibilidad de enviar los textos originales de bitácoras, órdenes de trabajo, planes de inspección, tarjetas de respaldo de los componentes rotables y registros de MIM, los que una vez analizados por esa Fiscalía, puedan ser devueltos”.

120.- Que, a rolante a fojas 896 y 897 se encuentra el **Oficio N° 993**, de fecha 19 de noviembre de 2.008, emitido por la **Prefectura Aeropolicial**, y en virtud del cual, se remitieron a la Fiscalía de Aviación de Santiago los siguientes anexos: 1) Copia de la Directiva de Funcionamiento de la Sección Docencia de la Prefectura Aeropolicial; 2) Copia de Orden de Instrucción N° 16-A de fecha 18 de febrero de 2.008 de la Sección Docencia; 3) Relación de Vuelos Realizados por la Aeronave los días previos al accidente; 4) Documento en que consta el título en virtud se dispone la entrega de la aeronave por parte del Club Aéreo de Carabineros; 5) Programa de práctica profesional en la

especialidad de mecánico de mantenimiento; 6) Copia del capítulo de emergencias del Manual de vuelo del avión; y, 7) Copia de hoja del libro carguío de combustible; los cuales se encuentran agregados desde fojas 898 a fojas 955.

Por otra parte, con respecto a la consulta realizada en relación a la cantidad de ocupantes que debía llevar el avión, se hizo presente que consecuente con la Orden de Instrucción emitida por la Sección Docencia, en ésta se dispone la habilitación con pasajeros del Teniente don Sebastián Rodríguez T. actuando como instructor el Capitán Luciano Castro A., en el avión Cessna 210, el cual tiene capacidad para 6 personas incluido el Piloto. En este caso como el Piloto estaba acompañado del instructor, quedaban disponibles cuatro cupos, los cuales fueron utilizados por los alumnos en práctica. De igual manera, en lo pertinente al carguío de combustible realizado, conforme a lo manifestado por el Sargento Segundo Herman Aguilera Valdés, quien se desempeñaba como Mecánico de línea el día del accidente habría cargado sólo 50 litros en el ala derecha del avión, quedando con menos de $\frac{3}{4}$ de combustible por estanque, lo cual considerando que el avión carga 90 galones (340,65 litros), equivaldría a un carguío total de aproximadamente 250 litros (menos de 75% del total), cantidad que, basado en el peso vacío del avión (2.288 libras), y el peso total de los pasajeros (sin equipaje), permite al avión operar dentro de los parámetros establecidos en la Sección 6, referente al Peso y Balance del Manual de la Aeronave.

121.- Que, a fojas 956, rola **Informe Médico Legal N° 4722-08** de don **Esteban Nicolás Sepúlveda Zúñiga**, emitido por el Médico Perito Forense Dr. Ricardo Bastián Duarte.

En efecto, bajo el título **“Anamnesis y antecedentes clínicos”** se indicó lo siguiente: “Refiere que su hijo sufre daño Psicológico al presenciar accidente de aviación, que cae al recinto deportivo el 27.02.2008.

Fue atendido en el Consultorio de Peñalolén por Psicólogo.

No adjunta informe médico.”

Por otra parte, en el apartado denominado **“Examen Físico Actual”**, se indica expresamente: “Sin lesiones traumáticas visibles en el presente examen médico”.

Asimismo, en las **conclusiones** se consignó lo siguiente: “Dado que los elementos de juicio con que se cuentan son insuficientes, el perito que suscribe

requiere de los Informe Psicológico de Consultorio de Peñalolén, a fin de expedir informe de lesiones”.

122.- Que, a fojas 957, rola **Orden N° 22574** emitida por el Médico Legalista del Departamento Clínica Forense Dr. Jorge López Contreras, en virtud de la cual, remitió a la Fiscalía de Aviación de Santiago un **“Set de 18 fotografías forenses a color”** pertenecientes a Informe Médico Legal N° 4717/08 correspondiente a doña **Lucinda Villalobos**, las cuales por resolución de fecha 27 de noviembre de 2.008 rolante a fojas 959, se ordenó agregar al cuaderno separado N° 3, y que constan desde fojas 1180 a fojas 1192 del **“Cuaderno de documentos III”**.

123.- Que, a fojas 958 rola **Orden N° 22575** emitida por el Médico Legalista del Departamento Clínica Forense Dr. Jorge López Contreras, en virtud de la cual, remitió a la Fiscalía de Aviación de Santiago un **“Set de 11 fotografías forenses a color”** pertenecientes a Informe Médico Legal N° 4721/08 correspondiente a doña **Pabla Zúñiga Poblet**, las cuales por resolución de fecha 27 de noviembre de 2.008 rolante a fojas 959, se ordenó agregar al cuaderno separado N° 3. y que constan desde fojas 1169 a fojas 1179 del **“Cuaderno de documentos III”**.

124.- Que, a con fecha 02 de diciembre de 2.008 rolante a fojas 962 se ordenó remitir la causa completa y en original al SML, Departamento de Salud Mental, a objeto de que fuera practicado el Peritaje Mental decretado; lo cual consta en el oficio que obra a fojas 963.

125.- Que, a fojas 968 se encuentra agregada **Orden N° 24101** emitida por la Médico Legalista del departamento de Tanatología Dra. María Martínez Latrach, en virtud de la cual, remitió la Fiscalía de Aviación de Santiago, el resultado de **Examen Toxicológico T- 2678/2679/08**, correspondiente a don **Mauricio Edgardo Romo Facuse**. Protocolo de autopsia N° 602/08, con resultado negativo.

126.- Que, a fojas 971 y 972 rola **Oficio N° 05/0//1551/6997**, emitido por la **DGAC** a la Fiscalía de Aviación de Santiago, en virtud del cual, se remitió a esta última **13 fotografías** extraídas de los archivos de grabación del Sistema EUROCAT 1000, del Centro de Control de Área-Santiago, las que se explicaron como a continuación se expresa:

“1.- Las horas de la secuencia fotográfica se encuentran en horas UTC y están impresas en la parte inferior derecha, esta información contiene; hora, minutos y segundos.

2.- En la primera foto radar no aparece traza alguna, sólo el mapa-video, donde se ubica al Aeródromo de Tobalaba (SCTB).

3.- El código SSR institucional adoptado por la aeronave CC-KKU, correspondió al A5015, el cual aparece como el primer carácter de la traza.

4.- El segundo carácter de la traza radar corresponde a la altitud que mantenía la aeronave, Ej 023B, que equivalía a 2300 pies.

5.- El tercer carácter de la traza radar indica la velocidad que mantenía la aeronave, Ej. 0056, que equivalía a 56 KTS (nudos).

6.- La línea o vector que antecede a la traza radar, indica la dirección que estaba procediendo el tránsito.

7.- El recuadro que acompaña la traza corresponde a:

a= Distancia al Aeródromo, Ej. D = 0,9 millas voladas del Aeródromo.

b= Derrota que mantiene Ej. B = 180, derrota proyectada 180°

8.- Finalmente, en la foto radar de las 12:46:26, el símbolo de la traza radar indica la pérdida de la señal radar y última imagen (proyectada) del Sistema Radar, con relación al vuelo CC-KKU”, y que obran desde fojas 973 a 985.

127.- Que, a fojas 989 rola **Oficio N° 05/0//1629/7127**, emitido por la **DGAC** a la Fiscalía de Aviación de Santiago, según el cual, se informó a esta última, que los Registros de Mantenimiento de las aeronaves, conforme a la normativa vigente, corresponden ser mantenidos por el explotador de la aeronave. Adicionalmente, y atendido que podía ser útil para la investigación se adjuntó **carpeta que contiene antecedentes relacionados con la Certificación de Aeronavegabilidad de la mencionada aeronave**; la cual conforme resolución de fecha 26 de febrero de 2.009, rolante a fojas 1.032 fue agregada a un cuaderno separado que se ordenó abrir para tales fines, el cual se denomina **“Cuaderno de Documentos IV”**, desde fojas 1193 a fojas 1564.

128.- Que, rolante a fojas 990 consta **Orden N° 25626**, emitida por la Médico Jefe del **Área de Salud Mental del Servicio Médico Legal**, en virtud de la cual, remitió a la Fiscalía de Aviación de Santiago el **Informe Pericial N° 3306-08**, correspondiente a doña **Lucinda Villalobos Castillo**; el cual se encuentra agregado de fojas 991 a fojas 996, cuyas conclusiones son las siguientes: “LUCINDA VILLALOBOS CASTILLO presenta un nivel intelectual dentro de la normalidad, con conservación de sus principales capacidades cognitivas. No presenta signos de psicosis, ya sea actual o hallándose indemnes sus capacidades volitiva, judicativa y de comprensión.

No presenta signos de daño orgánico cerebral. Presenta una personalidad armoniosamente configurada, del tipo fanpatico pacífico. Presenta signos remanescentes de un Trastorno de Estrés Post Traumático, que ha evolucionado espontáneamente hacia la resolución, siendo esperable que se resuelve del todo sin necesidad de intervención psicoterapéutica ni psiquiátrica”

129.- Que, rolante a fojas 997 consta **Orden N° 25417**, emitida por el **Área de Salud Mental del Servicio Médico Legal**, en virtud de la cual, remitió a la Fiscalía de Aviación de Santiago el **Informe Pericial N° 3311-08**, correspondiente a doña **Ana María Sánchez González**; el cual se encuentra agregado de fojas 998 a fojas 1.005, y en cuya conclusión se consignó lo siguiente: “En virtud de la entrevista pericial y de la evaluación psiquiátrica, y la lectura de los antecedentes judiciales de la carpeta investigativa, puedo concluir e informar a la Fiscalía que **ANA MARÍA SÁNCHEZ GONZÁLEZ** posterior a hechos investigados en esta causa judicial presentó y cursó con un Trastorno Adaptivo con síntomas ansiosos, predominantemente del tipo postraumático de intensidad moderada.

Dicho cuadro psiquiátrico ha evolucionado satisfactoriamente con terapia psicológica desde marzo del 2.008 a la fecha, y la examinada al momento de esta evaluación pericial presenta solamente algunos síntomas postraumáticos residuales de intensidad leve que comprometen su funcionamiento social en algunas aéreas acotadas de su vida, también de modo leve.

Médico legalmente se estima que la examinada en relación a hechos del 27 de febrero del 2008 presenta un daño psíquico leve, que no requiere tratamiento”.

130.- Que, a fojas 1.006, rola **Orden N° 25611**, expedida por el **Departamento de Salud Mental del Servicio Médico Legal**, en virtud del cual, se comunicó a la Fiscalía de Aviación de Santiago que no asistió a realizarse examen de facultades mentales doña Nicole Valeska Carvajal Acuña.

131.- Que, rolante a fojas 1.007 consta **Orden N° 25860**, emitida por el **Área de Salud Mental del Servicio Médico Legal**, en virtud de la cual, remitió a la Fiscalía de Aviación de Santiago el **Informe Pericial N° 3314-08**, correspondiente a doña **Ximena María Rosa Flores Collio**; el cual se encuentra agregado de fojas 998 a fojas 1.012, cuya conclusión es la siguiente: “Se estima que **Ximena María Rosa Flores Collio** presenta una depresión reactiva, producto de varias situaciones acontecidas este año (duelo del padre, accidente de autos y situaciones familiares) y un trastorno de estrés postraumático.

Debe continuar la psicoterapia ya iniciada y ser evaluada por psiquiatra a fin de tratar con fármacos su depresión”.

132.- Que, rolante a fojas 1.013 consta **Orden N° 00210**, emitida por el **Área de Salud Mental del Servicio Médico Legal**, en virtud de la cual, remitió a la Fiscalía de Aviación de Santiago el **Informe Pericial N° 3313-08**, correspondiente a doña **Lucía Nora Valenzuela Vergara**; el cual se encuentra agregado de fojas 1.014 a fojas 1.018, y cuya conclusión es la siguiente: “Se estima que Lucía Valenzuela Vergara presenta un trastorno ansioso depresivo postraumático con elementos fóbicos, en remisión parcial, que asienta en una personalidad con manifestaciones ansiosas previas.

Debe continuar el tratamiento psicoterapéutico y psiquiátrico ya iniciado”.

133.- Que, rolante a fojas 1.019 consta **Orden N° 25953**, emitida por el **Área de Salud Mental del Servicio Médico Legal**, en virtud de la cual, remitió a la Fiscalía de Aviación de Santiago el **Informe Pericial N° 3304-08**, correspondiente a doña **Marianela Hernández Ruíz**; el cual se encuentra agregado de fojas 1.020 a fojas 1.022, consignándose en su conclusión lo siguiente: “Conforme a los antecedentes autobiográficos y al examen realizado MARIANELA HERNANDEZ RUIZ, parece de un trastorno de estrés postraumático producido por la grave situación que le tocó vivir el día 25 de febrero de 2.008 (SIC)”.

134.- Que, a fojas 1.023, rola **Orden N° 00367**, expedida por el **Departamento de Salud Mental del Servicio Médico Legal**, en virtud del cual, se comunicó a la Fiscalía de Aviación de Santiago que no asistió a realizarse examen de facultades mentales doña Jacqueline Acuña Ramírez.

135.- Que, a fojas 1.024 se encuentra agregada **Orden N° 00470** emitida por el Médico Legalista del departamento de Tanatología Dr. Mauricio Silva Valdivia, en virtud de la cual, remitió la Fiscalía de Aviación de Santiago, el resultado de **Examen Histológico H-N° 623/08**, realizado en muestras de tejidos en fijador, pertenecientes a doña **Silvia del Carmen Gómez Espinoza**, Protocolo de Autopsia es el N° 611/08, diagnóstico:

“-Focos hemorrágicos pulmonares recientes.

-Signos morfológicos de shock e hipoxia.

-Antecedentes de gran quemado con compromiso de la vía aérea.”

136.- Que, a fojas 1.026 se encuentra agregada **Orden N° 00829** emitida por el Médico Legalista del departamento de Tanatología Dr. Sergio Sotelo Quintana, en virtud de la cual, remitió la Fiscalía de Aviación de Santiago, el resultado de **Examen Histológico H-N° 619/08**, realizado en muestras de tejidos en fijador, pertenecientes a don **Sebastián Eduardo Rodríguez Torres**, cuyo protocolo de autopsia es el N° 607/08, diagnóstico: “-Focos hemorrágicos recientes contusos a nivel encefálico, pericardio pulmonar y renal compatibles con el antecedentes politraumatismo.”

137.- Que, a fojas 1.028 se encuentra agregada **Orden N° 00980** emitida por el Médico Legalista del departamento de Tanatología Dr. Juan Emilio Cornejo Kort, en virtud de la cual, remitió la Fiscalía de Aviación de Santiago, el resultado de **Examen Histológico H-N° 599/08**, realizado en muestras de tejidos en fijador, pertenecientes a doña **Ana Elizabeth Álvarez Saavedra**, cuyo protocolo de autopsia es el N° 599/08, diagnóstico:

“-Signos morfológicos de shock e hipoxia.

-Antecedentes de carbonización parcial de partes blandas”.

138.- Que, rolante a fojas 1.033 consta **Orden N° 01317**, emitida por el Departamento de Salud Mental del Servicio Médico Legal, en virtud de la cual, remitió a la Fiscalía de Aviación de Santiago el **Informe Pericial N° 3310-08**, correspondiente a doña **Jimena Gómez Maruri**; el cual se encuentra

agregado de fojas 1.034 a fojas 1.038; conclusión: “Por la evaluación realizada y sin contar con carpeta judicial de la causa, es posible concluir que doña JIMENA GÓMEZ MARURI presenta un Estrés Post Traumático, y un importante menoscabo en su autoestima y seguridad personal.

Estas alteraciones psiquiátricas y psicológicas se originan en los cambios físicos, funcionales y de imagen corporal –secundarios a las lesiones térmicas de su piel y la vivencia traumática del impacto- sufridos a consecuencia del accidente aéreo que se investiga en esta causa.

Las patologías descritas pueden mejorar con tratamiento psiquiátrico, en un período relativo de uno o dos años.”

139.- Que, con fecha 23 de febrero de 2.009, rolante a fojas 1.040 consta que se ordenó oficiar al Club Aéreo del Personal de Carabineros, a objeto de que se pusiera a disposición del solicitante los registros de mantenimiento de la aeronave, el cual, posteriormente y previa coordinación del Secretario del tribunal debía apersonarse en las dependencias del explotador, a objeto de revisar e individualizar la información que debió haber requerido en copia para ser agregada a la causa. Asimismo, se ordenó oficiar a la DGAC, con la finalidad de que informara acerca de la posibilidad de obtener la totalidad de obtener la totalidad de recomendaciones para el mantenimiento de la aeronave materia de autos, emitidas por el fabricante Cessna Aircraft Company o de McCauley Propeller Systems, así como de cada uno de los proveedores de piezas y partes de la aeronave.

140.- Que, con fecha 12 de marzo de 2.009 rolante a fojas 1.043, consta la declaración de la **testigo** doña **Ana María Oyanedel Díaz**.

141.- Que, con fecha 13 de marzo de 2.009 rolante a fojas 1.045, don Juan Pablo López Maluenda solicitó la práctica de las siguientes diligencias: 1) Oficiar a la Prefectura Aeropolicia de Santiago de Carabineros de Chile para que remitiera una relación de los vuelos previos al accidente, efectuados por don Luciano Albino Castro Adasme y don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres; 2) Oficiar al Contralor de Tránsito Aéreo o a la DGAC para que remitiera las imágenes de trazas radar de los vuelos inmediatamente anteriores, efectuados por don Luciano Albino Castro Adasme y don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres; 3) Oficiar a la empresa fabricante de la aeronave materia del accidente, TELEDYNE CONTINENTAL MOTORS INC. (TCM), para que remitiera una

certificación que estableciera científicamente la pérdida o disminución de potencia del motor, expresada en porcentajes y en revoluciones por minuto (RPM), que experimentaría la aeronave como consecuencia de la falla de uno de los dos magnetos; 4) Tomar declaración en calidad de testigo a los alumnos en práctica de mantenimiento del Club Aéreo de Carabineros, don Carlos Pérez y don Justin García Inostroza, para que declararan acerca del desarrollo de los procedimientos de emergencia simulados efectuados los días previos al accidente, en vuelos de instrucción a cargo de don Luciano Albino Castro Adasme y don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres, en particular, para que se refirieran a la realización de maniobras de emergencias simuladas ejecutadas en una zona distinta a Delta 11; 5) Oficiar a los peritos de la DGAC para que precisaran y aclararan los siguientes aspectos relaciones con el informe final del accidente de aviación N° 1479ES: 5.1) Para que se pronunciaran acerca de la existencia o inexistencia de antecedentes técnicos, competentes y empíricos obtenidos de los diversos peritajes y análisis efectuados a los restos de la aeronave, que permitan dar por establecida una supuesta pérdida de potencia en el despegue, atribuible a una falla mecánica (en contraposición al factor humano); 5.2) Para que señalaran, afirmativa o negativamente, si producto de la investigación y realización de los diversos peritajes, fue posible determinar –empíricamente- una pérdida de potencia atribuible a un accesorio de la aeronave; 5.3) Para que se pronunciaran respecto a si del análisis, revisión y pericias practicadas a los restos de la aeronave, surgen elementos positivos, fundados en datos empíricos que resultaren indicativos que la reducción de la velocidad hubiese sido inducida por un desperfecto mecánico; 5.4) Para que aclararen, si de acuerdo a la investigación técnica realizada la condición de vuelo que experimentó la tripulación de la aeronave, en los instantes previos a efectuar el viraje pronunciado a la izquierda desencadenando la pérdida súbita de sustentación –atendida la altura y velocidad que desarrollaba- resulta calificable como condición de vuelo crítica; 5.5) Para que se precisara o aclarara si, en la condición de vuelo que experimentó la tripulación de la aeronave en los momentos previos al impacto, atendida la altura y velocidad (muy inferior a su performance de vuelo), habría resultado *switch* aplicable la instrucción del Manual de Vuelo contenida en el acápite denominado “Procedimiento de emergencia”, cambiando la posición del de ignición (*both, left, righth*), enriquecer la mezcla, cambiar al magneto bueno y finalmente concurrir al aeródromo más cercano y reemplazar el repuesto. O sí, finalmente concurrir al aeródromo más cercano y reemplazar el repuesto. O, sí por el contrario, la condición de vuelo experimentada, haría aplicable la instrucción contenida en los

“procedimientos ampliados de emergencia”, consistente en “la pronta bajada de la nariz para mantener la velocidad y establecer una actitud de planeo”, con un aterrizaje “planificado en la recta con cambios pequeños de dirección para salvar o evitar obstáculos”; 5.6) Para que el informante precisara si en relación al análisis de los factores humanos, la decisión adoptada por el piloto de aeronave, efectuando un viraje de parámetros de vuelo adecuados, la performance de la aeronave, los riesgos asociados y la eficacia de la acción; 5.7) Para que aclarara sí, con los parámetros aerodinámicos que experimentaba la aeronave en forma previa al viraje, una toma de decisión consistente en una actitud de planeo y proyectar un aterrizaje planificado en la recta con pequeños cambios de dirección para salvar o evitar obstáculos, se consideraría una maniobra adecuada o eficiente el marco de la toma de decisiones, de acuerdo al Manual de Referencia “*Briefings*, un curso sobre factores humanos para pilotos (Dedale, 1995)”; 5.8) Para que en su calidad de peritos se pronunciaren si, de acuerdo a los antecedentes surgidos de la investigación, puede o no afirmarse que el comandante cumplió o hizo cumplir, cabalmente, las normas que regulan las operaciones de vuelo y los manuales aprobados por la autoridad aeronáutica; 5.9) Para que informaren su opinión técnica, en el sentido de señalar si la toma de decisión que adoptó la tripulación se efectuó contando o careciendo de “parámetros de vuelo adecuados para realizar una maniobra segura”; 5.10) Para que informaren su opinión técnica, en el sentido de señalar si la toma de decisión que adoptó la tripulación fue concordante con el Manual de Vuelo de la aeronave, teniendo particularmente presente la definición que brinda el DAR 06 sobre Operación de Aeronaves, en el sentido que este contiene las “limitaciones dentro de las cuales el avión debe considerarse aeronavegable, así como las instrucciones e información que necesitan los miembros de la tripulación de vuelo para la operación segura del avión”; peticiones a las que se accedió con fecha 17 de marzo de 2.009 rolante a fojas 1.048 respecto de los puntos 1, 4 y 5, y respecto al punto N° 3 con fecha 15 de mayo de 2.009 se ordenó oficiar a la DGAC a objeto de que ella oficiara a la empresa *Teledyne Continental Motors Inc* y requiera la información solicitada.

142.- Que, a de fojas 1.049 a fojas 1.055 obra **Informe del SML N° 3305-08** emitido por el médico Psiquiatra Forense Dr. Italo Sigala Romele, respecto de doña **Pabla Zúñiga Poblete**; conclusión: “Por la evaluación realizada es posible concluir que doña PABLA ZÚÑIGA POBLETE presenta un Estrés Post-Traumático y un grave menoscabo en su auto estima e imagen corporal.

Ambas alteraciones son secuela directa de las lesiones y vivencias del accidente aéreo del 27-02-2008.

Su capacidad de resiliencia –que es mérito personal- ha aminorado el sufrimiento y el daño psíquico, que podría haber sido más intenso e invalidante.

El daño en la autoestima y la pérdida de seguridad de su atractivo físico pueden ser irrecuperables”.

143.- Que, a de fojas 1.056 a fojas 1.061 obra **Informe del SML N° 3216-08** emitido por el médico Psiquiatra Forense Dr. Italo Sigala Romele, respecto de doña **Paulina Muñoz Bastías**; conclusión: “Por evaluación realizada y sin contar con la carpeta judicial, es posible concluir que doña PAULINA MUÑOZ BASTÍAS, presenta un Estrés Postraumático con Trastorno Fóbico, Ansioso y Somatomorfo. Estas alteraciones psicopatológicas son secundarias al accidente aéreo que motivó esta demanda.

Los síntomas que padece son de buen pronóstico. Puede mejorar con mayor celeridad si acude con regularidad a tratamiento psiquiátrico”.

144.- Que, a de fojas 1.062 a fojas 1.067 obra **Informe del SML N° 3215-08** emitido por el médico Psiquiatra Forense Dr. Rodrigo Dresner Cid, respecto de doña **Marcela Patricia Tolosa Morales**; conclusión: “En virtud de la evaluación psiquiátrica y la lectura del expediente judicial informa a la Fiscalía de Aviación que MARCELA PATRICIA TOLOSA MORALES presenta un Trastorno Adaptivo con síntomas ansiosos de carácter moderado de tipo situacional y limitación funcional principalmente en el área social. Ha experimentado una reacción propia de personas que pasan por situaciones psicotraumáticas, quienes desarrollan una culpa a partir de compararse con otros compañeros(as) de accidente, que ya sea fallecieron o quedaron secuestrados lo cual determina inconscientemente en la examinada un sentimiento de no ser merecedora de una atención profesional.

145.- Que, a de fojas 1.068 a fojas 1.072 obra **Informe del SML N° 3303-08** emitido por el médico Psiquiatra Forense Dr. Italo Sigala Romele, respecto de doña **Eliana Campos Cortés**; conclusión: “Por la evaluación realizada es posible concluir que doña ELIANA CAMPOS CORTÉS presenta un Estrés Post Traumático en regresión y antecedentes de Episodios Depresivos Recurrentes.

El Estrés Post Traumático es una secuela del accidente de aviación presenciado por la peritada. Tiene buen pronóstico y puede mejorar en un plazo relativamente breve.

Los Episodios Depresivos los presenta desde antes del accidente, y se originan en sus rasgos caracterológicos, situación familiar y vida afectiva.

La terapia psicológica que recibe parece ser suficiente, pues no ha requerido controles psiquiátricos.”

146.- Que, a fojas 1.073 rola **Oficio N° 05/0//427/1536**, emitido por la **DGAC**, por medio del cual, informó a la Fiscalía de Aviación de Santiago acerca de la imposibilidad de acceder una solicitud, toda vez que, las recomendaciones de los fabricantes **Cessna Aircraft Company** y **McCauley Propeller Systems**, son extensos volúmenes de información técnica que no se encuentran disponibles en papel en dicha institución y los inspectores sólo acceden a ellos a través de la **página web** para lo cual el fabricante ha otorgado las claves de acceso bajo acuerdos de confidencialidad. Además informó que respecto a los proveedores de partes y piezas recomendadas para el mantenimiento de la aeronave, estas son procesadas por el fabricante del avión. Finalmente culmina la actuación con la sugerencia al destinatario de que se identifique con mayor exactitud la información que requerida, con el fin de evaluar la factibilidad de satisfacer su requerimiento.

147.- Que, a fojas 1.074 obra **Oficio N° 374**, expedido por la **Prefectura Aeropolicial de Carabineros** a la Fiscalía de Aviación de Santiago, en virtud de la cual, la primera remitió a la segunda una **relación de los vuelos previos al accidente**, en que fueron parte de la tripulación el Capitán don **Luciano Castro Adasme** y/o el Teniente **Sebastián Rodríguez Torres**, ambos juntos o separados, por el lapso de **un mes previo al accidente** investigado.

148.- Que, con fecha 09 de abril de 2.009 rolante a fojas 1.077 se citó a don Carlos Pérez Ávila y a don Justín García Inostroza a la audiencia a realizarse el día 13 de mayo de 2.009. Asimismo, se ordenó oficiar a la DGAC a objeto de que remitiera las trazas de radar correspondientes a los vuelos locales individualizados a fojas 1.074.

149.- Que, con fecha 13 de abril de 2.009 rolante a fojas 1.079 se ordenó designar **un perito traductor** a objeto de que tradujera del idioma inglés

al español el manual agregado a fojas 943 y siguientes, nómina que rola a fojas 1105 y 1106.

150.- Que, a fojas 1.082, rola **Orden N° 7276**, expedida por el **Departamento de Salud Mental del Servicio Médico Legal**, en virtud del cual, se comunicó a la Fiscalía de Aviación de Santiago que don Andrés Ignacio Domínguez Fritz no asistió para a la realización del examen de facultades mentales.

151.- Que, a fojas 1.084 y 1.085 rola **Oficio (O) N° 05/0/576/2001**, expedido por la **Dirección General Aeronáutica Civil**, por medio del cual, cumpliendo lo ordenado en relación a que si se encuentra en poder de dicha Dirección la información del fabricante de la aeronave matrícula CC-KKU, *TELEDYNE CONTINENTAL MOTORS INC.* (TCM) referente a una certificación que establezca científicamente la pérdida o disminución de potencia del motor, expresada en porcentaje y en revoluciones por minuto (RPM), que experimentaría la aeronave como consecuencia de una falla de una de las dos magnetos, **informó textualmente** lo siguiente a la Fiscalía de Aviación de Santiago:

“A. En esta Dirección General no se cuenta con antecedentes del fabricante del motor (TCM) respecto a la pérdida o disminución de potencia del motor ante la falla de un magneto expresada en porcentaje y en revoluciones por minuto (RPM).

No obstante lo anterior, es pertinente señalar que el Manual de Vuelo de la citada aeronave (*Pilot's Operating Handbook*), en la sección3 “Procedimientos de Emergencia – procedimientos ampliados”, identifica la falla de magneto como una de las causales de pérdida de potencia, sin cuantificar su magnitud.

B. Sin embargo, con el objeto de estimar la magnitud de la pérdida de potencia ante una eventual falla de magneto, se efectuó un peritaje de vuelo en una aeronave de igual modelo, simulando la falla de un magneto, lo cual permitió determinar que se reprodujo una situación de vuelo muy similar a la que se encontraba el avión siniestrado antes de iniciar el viraje, en comparación a las trazas de radar, vale decir alcanzó 66 nudos y montó 150 pies aproximadamente”.

Y en cuanto a las aclaraciones solicitadas a los peritos que participaron en la investigación del accidente y en la elaboración del informe final, se remitió informe de peritos con las respuestas correspondientes, el cual obra de fojas 1.086 a fojas 1.094.

152.- Que, con fecha 13 de mayo de 2.009 rolante a fojas 1.095, consta la declaración del **testigo** don **Carlos Samuel Pérez Ávila**.

153.- Que, con fecha 13 de mayo de 2.009 rolante a fojas 1.096, consta la declaración del **testigo** don **Justín Jordas García Inostroza**.

154.- Que, a fojas 1.097 rola **Oficio N° 09/1/1/828/1095/2360**, emitido por la **DGAC**, y conforme al cual se comunicó a la Fiscalía de Aviación de Santiago que debido a la fecha de ejecución de los vuelos (Enero y Febrero del año 2.008) y no estando ninguna de las aeronaves relacionadas con la investigación de un accidente de tránsito aéreo o incidente de aviación, se procedió a la eliminación de los registros de video-radar, tal como lo establece el PRO ADM 01 de la DGAC.

155.- Que, con fecha 18 de mayo de 2.009 rolante a fojas 1.101 don Felipe Polanco Zamora solicitó se oficiara al Club Aéreo del Personal de Carabinero de Chile, en su calidad de propietario del mentado avión, cuyo siniestro era investigado a fin de que informara el nombre, domicilio, y cédula de identidad de los encargados de mantenimiento mecánico de la aeronave siniestrada para que fueran citados a declarar; petición a la que se accedió con fecha 22 de mayo de 2.009 rolante a fojas 1.102.

156.- Que, mediante resolución de fecha 02 de julio de 2.009 rolante a fojas 1.109 se ordenó dar cuenta al Consejo de Defensa del Estado que se instruyera de la causa en que resultaron fallecidos entre otros, dos oficiales de Carabineros de Chile en Actos de Servicio.

De igual manera, y habiendo el tribunal tomado conocimiento que se habría presentado algún tipo de recurso administrativo en contra de la resolución final de la Dirección General de Aeronáutica Civil, respecto de la investigación que ahí se instruyó para determinar la causa del accidente materia de autos, ordenó oficiar a la referida Dirección a objeto de que remitiera las presentaciones y resoluciones que recayeron sobre las mismas.

157.- Que, con fecha 07 de julio de 2.009 rolante a fojas 1.110 se ordenó solicitar prórroga al Juez de aviación para continuar la instrucción del sumario; prórroga que se concedió con fecha 20 de julio de 2.009 rolante a fojas 1.147 por el plazo de 40 días, a contar del 08 de julio de 2.009.

158.- Que, a fojas 1.143 rola Oficio N° 78, emitido por el **Club Aéreo del Personal de Carabineros**, en virtud del cual, este remitió a la Fiscalía de Aviación, relación de todo el personal del área de mantenimiento de aviones, que se desempeña en el CMA del Club Aéreo y Prefectura Aeropolicial de Carabineros, debido a que no había funcionarios encargados en forma específica de la referida aeronave siniestrada. Sin perjuicio de lo anterior, se solicitó mayor precisión en el requerimiento, ya que, los encargados del mantenimiento pueden ser tanto el Superior o el Mecánico a cargo, como también desde el Ingeniero hasta el Mecánico de la Oficina Técnica del Centro de Mantenimiento Aeronáutico, quienes se encuentran involucrados en las revisiones; nómina que se agregada a fojas 1.144.

159.- Que, a fojas 1.149 rola **Oficio (O) N° 06/2/1269/3872**, expedido por la **DGAC** a la Fiscalía de Aviación de Santiago, por medio del cual, se remitieron a esta última las siguientes copias autenticadas: 1) Recurso de Reposición interpuesto por el abogado don Juan Pablo López Maluenda en representación de don Ernesto Fernando Allende Jara, don Fabián Ricardo Rodríguez Vergara, don Francisco Ricardo de Jesús Miranda Rojas y don óscar Mauricio Romo Miche, siendo ésta la única presentación en la instancia administrativa realizada ante la DGAC en contra de la resolución final N° 02387 del 10 de octubre de 2.008 por parte de los perjudicados; 2) Resolución DGAC Exenta N° 03287 de fecha 30 de diciembre de 2.008; 3) Resolución Reservada CJFA. N° 06/2.009 de fecha 05 de marzo de 2.009; 4) DGAC N° 05/0/534/1574 del 31 de marzo de 2.009 que solicita aclarar Resolución CJFA N° 06/2.009 del 5 de marzo de 2.009; y 5) Resolución Reservada CJFA N° 15/2.009 del 4 de mayo de 2.009; documentos que obran desde fojas 1.150 a fojas 1.186.

160.- Que, con fecha 04 de agosto de 2.009 rolante a fojas 1.189 obra la presentación de don Álvaro Quintanilla Ponce, por medio de la cual, solicitó se instruyera investigación por parte del Señor Fiscal, tendiente a establecer la identidad del o los responsables de la irregularidad y sus posibles motivaciones. Por otra parte, al otrosí de la misma, se solicitó que se tomare

declaración al Sargento don Fernando Fuentes Beltrán; accediéndose a la segunda de las peticiones con fecha 06 de agosto de 2.009 rolante a fojas 1.191 y señalándose respecto de la primera que previamente se citara al Jefe de la Prefectura Aeropolicial a objeto de que compareciera a primera audiencia a declarar. De igual manera, consta que con fecha 01 de septiembre de 2.009 rolante a fojas 1.231 no se dio lugar a la solicitud de instruir una investigación en relación a presuntas irregularidades cometidas en el Libro de Combustible de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros.

161.- Que, con fecha 06 de agosto de 2.009 rolante a fojas 1.192 consta la declaración del **testigo** don **Jorge Alberto Velozo Rencoret**.

162.- Que, con fecha 06 de agosto de 2.009 rolante a fojas 1.193 se resolvió que habiendo sido puesto a disposición del tribunal el **Libro de Carguío de combustible**, se procediera a realizar la **inspección** por parte del **tribunal**.

163.- Que, con fecha 06 de agosto de 2.009 rolante a fojas 1.194 en cumplimiento de lo reseñado en el punto que antecede, consta que se llevó a efecto la **Inspección Ocular del Libro de Combustibles AVGAS 100/130**, del mecánico de línea de la Prefectura Aeropolicial, Sección Personal y Mantenimiento de Carabineros de Chile; agregándose al expediente las piezas pertinentes que rolan de fojas 1.195 a 1.199.

164.- Que, con fecha 06 de agosto de 2.009 de fojas 1.200 a fojas 1.201 vuelta, consta la declaración del **testigo** don **Carlos Arturo Riquelme Sandoval**.

165.- Que, con fecha 07 de agosto de 2.009 de fojas 1.203 a 1.204 vta, consta la declaración del **testigo** don **Fernando Fuentes Beltrán**.

166.- Que, con fecha 07 de agosto de 2.009 rolante a fojas 1.207 y 1.208, consta la declaración del **testigo** don **Rodrigo Fernando Martínez Pavez**.

167.- Que, con fecha 10 de agosto de 2.009 rolante de fojas 1.209 y 1.210, consta la declaración del **testigo** don **Carlos Alberto Rojas Ormazábal**.

168.- Que, con fecha 10 de agosto de 2.009 rolante a fojas 1.211 se resolvió otorgarles la calidad de perjudicados a Doña Celia del Carmen Espinoza Delgado, Doña Jimena Gómez Maruri, Doña Ana María Sánchez González,

Doña Lucía Nora Valenzuela Vergara y Doña Ximena María Rosa Flores Collio, reconociéndoseles las facultades previstas en el artículo 133-A del Código de Justicia Militar.

169.- Que, con fecha 11 de agosto de 2.009 rolante a fojas 1.212, consta que se llevó a efecto la **Inspección Ocular** del Libro de un libro de tapa azul, forrado en plástico transparente, en cuya tapa se encuentra adherido un papel blanco con la leyenda: “CARABINEROS DE CHILE, PREFECTURA AEROPOLICIAL SECCIÓN PERSONAL Y MANTTO. LIBRO DE COMBUSTIBLE AVGAS 100/130 DEL MECÁNICO DE LÍNEA”; agregándose al expediente las piezas pertinentes que rolan de fojas 1.213 a 1.215.

170.- Que, con fecha 13 de agosto de 2.009 rolante a fojas 1.219 consta la declaración del **testigo** don **Ricardo Edwin Mena Saavedra**.

171.- Que, con fecha 14 de agosto de 2.009 rolante a fojas 1.222 y 1.222 vta consta la declaración del **testigo** don **Lisandro Hermógenes Martínez Oporto**.

172.- Que, con fecha 14 de agosto de 2.009 rolante a fojas 1.223 se ordenó solicitar prórroga al Juez de aviación para continuar la instrucción del sumario; prórroga que se concedió con fecha 19 de agosto de 2.009 rolante a fojas 1.225 por el plazo de 40 días, a contar del 18 de agosto de 2.009.

173.- Que, a fojas 1.226 rola Oficio N° 05/0//1357/4542, emitido por la **DGAC**, en virtud del cual, se remitió a la Fiscalía de Aviación de Santiago carta “*respuesta*” de la empresa **Teledyne Continental Motors Inc. (TMC)**; la cual se encuentra agregada a fojas 1.227 en idioma inglés.

174.- Que, con fecha 31 de agosto de 2.009 rolante a fojas 1.230 se ordenó oficiar la DGAC, a objeto de que se emitiera un pronunciamiento en relación a los efectos que produce sobre la vigencia del Certificado de Aeronavegabilidad de una aeronave el hecho de que la Documentación Técnica que se utilice como soporte para efectuar inspecciones, mantenimientos, o trabajos técnicos aeronáuticos no se encuentre vigente o actualizada, conforme a lo dispuesto en el párrafo 4.4.2 del DAR 08. Asimismo, se ordenó que se remitiera copia autenticada de todas las declaraciones prestadas por los mecánicos del Centro de Mantenimiento Aeronáutico del Club Aéreo del Personal de Carabineros al momento de ser interrogados por el Investigador Técnico don Carlos Riquelme Sandoval y el Ingeniero Aeronáutico don Guillermo Venegas.

175.- Que, a fojas 1.235 rola **Oficio N° 05/0/1562/5411**, emitido por la **DGAC**, por medio del cual, se remitieron copias de las **declaraciones de los mecánicos del C.M.A del Club Aéreo del Personal de Carabineros** en la Investigación del accidente de la aeronave CC-KKU, las cuales obran a fojas 1.238 y 1.239.

Por otra parte la referida DGAC, en cuanto a los efectos que produce sobre la vigencia del certificado de Aeronavegabilidad de una aeronave el hecho de que la documentación técnica que se utilice como soporte para efectuar inspecciones, mantenimientos o trabajos técnicos aeronáuticos no se encuentre vigente o actualizada, conforme a lo dispuesto en el párrafo 4.4.2 del DAR 08, señaló lo siguiente:

“1.- Como es de su conocimiento, todo Certificado de Aeronavegabilidad se otorga por un plazo fijo que consta en su propio texto y que determina su vigencia. Sin embargo, la vigencia de dicho documento no sólo está determinada por la fecha de expiración estampada en él, sino también por la conservación de las condiciones técnicas que garantizan la operación segura de la respectiva aeronave en conformidad a las normas, reglamentos y procedimientos vigentes.

Esto es lo que se conoce como el “estado actual de aeronavegabilidad”, cuya mantención es obligatoria para el operador y que queda sujeto a las fiscalizaciones e inspecciones que practique la autoridad aeronáutica, de manera tal que, aun estando pendiente el plazo de vigencia fijado en el mismo certificado, la aeronave puede perder su certificación si se comprueba que su condición técnica del momento no la hace aeronavegable.

Ahora bien, mientras el plazo de vigencia no haya expirado o la DGAC no haya establecido la pérdida de la condición de aeronavegabilidad por una condición técnica deficiente, se presumirá que la aeronave reúne las condiciones técnicas para volar. Así se desprende del Artículo 52 del Código Aeronáutico.

2. A esto último apunta precisamente el párrafo 4.4.2 del Reglamento de Aeronavegabilidad DAR 08, que expresa textualmente: “Si durante el control de la aeronavegabilidad la autoridad aeronáutica considera que el estado de la aeronave, los trabajos técnicos aeronáuticos efectuados o cualquier otro antecedente técnico u operacional son deficientes y comprometen la

aeronavegabilidad, podrá establecer que dicha aeronave no se encuentra aeronavegable, por lo que el Certificado de Aeronavegabilidad perderá su vigencia. Esta facultad será especialmente aplicable en los casos de incumplimiento de algún punto de los establecidos en el párrafo 3.1.1.”

3.- A partir del texto transcrito puede señalarse que el Reglamento concede a la autoridad aeronáutica la atribución de revisar, evaluar y calificar los trabajos efectuados a una aeronave o cualquier otro antecedente técnico u operacional de la misma, con el objeto de determinar si afectan su condición de aeronavegabilidad. Asimismo, faculta a la DGAC para que, determinada esta última circunstancia, establezca que la aeronave ha perdido dicha condición. En tal caso y como una consecuencia automática de ello, el respectivo Certificado perderá su vigencia.

Debe tenerse presente, entonces, que la pérdida de vigencia del Certificado de Aeronavegabilidad en este caso es un efecto reglamentario de una decisión adoptada por la DGAC en uso de una facultad discrecional y en función de garantizar la seguridad de las operaciones.

4. Ahora bien el párrafo alude a determinadas situaciones en las cuales la facultad mencionada resulta especialmente aplicable, cuales son las enumeradas en el párrafo 3.1.1 del mismo Reglamento, cuyo literal b) dispone que el Certificado de Aeronavegabilidad de una aeronave se mantendrá vigente si se cumplen las siguientes condiciones: “Que la documentación técnica que se utilice como soporte para efectuar inspecciones, mantenimiento o trabajos técnicos aeronáuticos se encuentre vigente y actualizada”.

A juicio de dicha Dirección, la constatación de ese hecho en la respectiva inspección constituye un motivo particularmente calificado para estimar que se encuentra comprometida la aeronavegabilidad y, en consecuencia, para que la DGAC ejerza la facultad de declarar a la aeronave fuera de esa condición técnica. Con todo, debe tenerse presente que se trata de una facultad y, por lo tanto, su aplicación no es imperativa, quedando siempre a criterio de la autoridad aeronáutica la calificación de la suficiencia y gravedad de los hechos constatados y su repercusión en el estado de aeronavegabilidad de la aeronave, con los fundamentos que asó lo justifiquen.

5. En conclusión y a juicio de la DGAC la sola falta de actualización de la documentación técnica que se utilice como soporte para

efectuar una inspección, mantenimiento o trabajo técnico aeronáutico, no constituye por sí misma y de pleno derecho una causal de pérdida de vigencia del respectivo Certificado de Aeronavegabilidad, a menos que la DGAC establezca expresamente que ello compromete en el caso concreto la condición de aeronavegable de la nave y, por ende, que ésta no se encuentra en tal estado. Mientras ello no ocurra, la aeronave estará amparada por la presunción del Artículo 52 del Código Aeronáutico.

En todo caso, dada la especial relevancia que el párrafo 4.42 del DAR 08 le atribuye a los eventos contemplados en el párrafo 3.1.1 del mismo reglamento, es la opinión de la institución a su cargo, en caso de constatarse la falta de actualización de la documentación técnica, la decisión que se adopte debe justificarse fundadamente, ya sea que conduzca a establecer el cese de la aeronavegabilidad o no”.

176.- Que con fecha 03 de noviembre de 2.009 rolante a fojas 1.242 se procedió a abrir el tomo IV.

177.- Que, con fecha 10 de noviembre de 2.009 rolante a fojas 1.248 se encuentra la presentación de don Edgardo Reinoso Lundstedt, en virtud de la cual, solicitó se efectuaran una serie de diligencias, las cuales fueron proveídas a fojas 1.252.

178.- Que, a fojas 1.254 se encuentra agregado **Oficio N° 05/0/1902/6741**, en virtud del cual, la DGAC **informó** a la Fiscalía de Aviación de Santiago que según antecedentes que obran en poder del Registro Nacional de Aeronaves, el propietario de las aeronaves matrículas CC-KSK y CC-KSS es el Club Aéreo de Santiago.

179.- Que, con fecha 11 de diciembre de 2.009 rolante a fojas 1.255 se ordenó oficiar al Club Aéreo de Santiago a objeto de que se procediera a individualizar las personas que conforman la tripulación de las aeronaves matrículas CC-KSK y CC-KSS el día 27 de febrero de 2.008 a partir de las 09:00 horas.

180.- Que, a fojas 1.256 rola **Oficio N° 1087**, emitido por la **Prefectura Aérea de Carabineros** a la Fiscalía de Aviación de Santiago, en virtud del cual, se **informó** lo siguiente:

“1.- El día del accidente se encontraba de Oficial de Operaciones el Teniente Calos Finschi Pizarro y de mecánico de línea el Sargento Herman Aguilera Valdés de dotación del Departamento de Prevención de Riesgo Forestal y Medio Ambiente O.S.5

2.- La instrucción se realizó de conformidad a los Planes y Programas, los que a su vez se basan en la normativa de la Autoridad Aeronáutica Chilena, para lo cual rige en lo prescrito en el DAP 01-07

3.- Los accidentes e incidentes de aviación son abordados por la Autoridad Aeronáutica Chilena, cada vez que estos ocurren. Sin embargo desde el año 1.994 y hasta la fecha, en forma bianual se efectúa el Seminario de Seguridad Aeroespacial en el cual se abordan temas de accidentes e incidentes de aviación tanto institucionales y materias profesionales *ad hoc*, siendo el último realizado con fecha 4 y 4 de diciembre de 2.009.

4.- De conformidad al Art. 3° del Código Aeronáutico a Carabineros de Chile, solo se aplican los art. 52, 53, 57 y 181 del mismo texto legal, no siendo obligación mantener un Manual de Operaciones.

5.- La Directiva de Funcionamiento de la Prefectura está autorizada por Orden General N° 1730 de fecha 23.11.2006.

6.- El material de vuelo se asigna de acuerdo a la necesidad institucional, el que cuenta con su C.A. quien regula el uso y destino de la aeronave y la instrucción propiamente tal se efectúa de acuerdo al DAP 01-07.”

181.- Que, a fojas 1.258 rola Oficio respuesta emitido por el Gerente General del Club Aéreo de Santiago a la Fiscalía de Aviación de Santiago, en virtud del cual, se **informó** a esta última que el día 27 de febrero de 2.008 el único vuelo realizado por el CC-KSK fue despachado en la Oficina de Operaciones del Club Aéreo de Santiago a las 08:49 hrs, liquidando el vuelo a las 10:16 hrs. vuelo realizado por el piloto don Héctor Carrasco Calabrano. En cuanto al único vuelo realizado por el CC-KSS fue despachado en la Oficina de Operaciones del Club Aéreo de Santiago a las 08:07 horas, liquidando el vuelo a las 10:19 hrs. vuelo realizado por el piloto don Juan Héctor Zñartu Viñuela.

182.- Que, a fojas 1.260 rola **Oficio N° 05/0//003/0035** emitido por la **DGAC** a la Fiscalía de Aviación de Santiago, por medio del cual, se informó lo siguiente:

“El examen practicado el 11 de diciembre de 2.007, al Teniente Rodríguez consistió en Navegación PP avión, basándose éste en cálculos de distancia, diferentes tipos de velocidad y de altura, consumo de combustible, ángulo de corrección por viento, tiempos de vuelo, distancias recorridas, uso de Dalton y regla plotter. De un total de 16 preguntas respondió correctamente 10 de ellas, obteniendo un 62% reprobando el examen que exigía un mínimo de 70%. No obstante lo anterior, el Teniente Rodríguez, rindió un nuevo examen consistente en las mismas materias anteriores, con fecha 19 de diciembre del mismo año, siendo aprobando con un 93%.

Con respecto al NOTAM, N°CO348/08, cuya copia se adjuntó a fojas 1.262, y se informó que este regía desde el 22 al 29 de febrero de 2.008, en el que se indicaba que la calle de rodaje “ALFA” se encontraba cerrada entre el Norte de la intersección de calle rodaje “ALFA” con “BRAVO”, hasta el Sur de la intersección de la calle de rodaje “ALFA” con “KILO” y se desconoce si esta situación pudo contribuir a crear algún tipo de presión al Teniente Rodríguez. Sin embargo se precisó que el cierre de una calle rodaje, no afecta las operaciones que se realizado desde la pista principal.”

183.- Que, con fecha 22 de enero de 2.010, rolante a fojas 1.268 se encuentra la presentación de doña Jacqueline Barahona Assicie, quien acompañó a la causa **informes de atención psicológica** de 19 de sus representados, realizado por el **Centro de Estudios del Buen Trato Pontifica Universidad Católica**, programa de intervención en Crisis de Accidente de Peñalolén, que obran de fojas 1.2969 a fojas 1.291.

184.- Que, con fecha 27 de enero de 2.010 rolante a fojas 1.292 se resolvió otorgarles la calidad de perjudicados a doña Jacqueline Acuña Ramírez, doña Nicole Carvajal Acuña y doña María Méndez Dotte, reconociéndoseles las facultades previstas en el artículo 133-A del Código de Justicia Militar.

185.- Que, a fojas 1.293 rola **Oficio N° 05/0//171/0531**, emitido por la **DGAC** a la Fiscalía de Aviación de Santiago, en virtud de la cual, se remitieron las **hojas de vida** de los pilotos don **Héctor Carrasco Calabrano** y don **Juan Zañartu Viñuela**; las cuales obran de fojas 1.293 a fojas 1.299.

186.- Que, con fecha 25 de febrero de 2.010 rolante a fojas 1.302 consta la declaración del **testigo** don **Carlos Luis Finschi Pizarro**.

187.- Que, con fecha 25 de febrero de 2.010 a fojas 1303 y 1.303 vta. consta la declaración del **testigo** don **Herman Eduardo Aguilera Valdés**.

188.- Que, con fecha 07 de abril de 2.010 a fojas 1.315 consta la declaración del **testigo** don **Juan Héctor Zañartu Viñuela**.

189.- Que, a fojas 1.322 rola **Oficio N° 008957**, emitido por el **Departamento Clínica Forense del Servicio Médico Legal** a la Fiscalía de Aviación de Santiago, en virtud del cual, la primera remitió a ésta última **copia de Informe Médico Legal N° 4043-2.008**, correspondiente a doña **María Angélica Méndez Dotte**, la cual se encuentra aparejada a fojas 1.323.

En efecto, bajo el título “Anamnesis y antecedentes clínicos” se indicó lo siguiente: “Refiere accidente aéreo, el día 27.02.2008. Se encontraba en clase de gimnasia al aire libre, cayendo un avión en su cercanía, recibiendo la onda expansiva.

No recibió atención médica.

Tuvo sensación térmica en las pantorrillas, sin lesiones visibles, que desapareció en menos de una semana”

Por otra parte, en el apartado denominado “Examen Físico Actual”, se indica expresamente: “Sin lesiones externas visibles en el examen actual”.

Asimismo, en las conclusiones se consignó lo siguiente: “Sin lesiones orgánicas secundarias al accidente referido”.

190.- Que, con fecha 19 de mayo de 2.010 rolante a fojas 1.324 consta la declaración del **testigo** don **Héctor Fabián Carrasco Calabrano**.

191.- Que, a de fojas 1.332, rola **Oficio N° 011053**, emitido por el **Área de Salud Mental del Servicio Médico Legal**, por medio del cual, se remitió a la Fiscalía de Aviación de Santiago, **copia de Informe Médico Legal N° 3309-2008** perteneciente a doña **María Angélica Méndez Dotte**; el cual se encuentra agregado de fojas 1.333 a fojas 1.338; conclusión: “Después de examinar a doña MARÍA ANGÉLICA MENDEZ DOTTE y leer los antecedentes judiciales puedo informar que presenta elementos clínicos compatibles con TRASTORNO DE ESTRÉS POST TRAUMÁTICO.

Aunque sus síntomas se han atenuado, aún están claramente presentes. Han trascendido escasamente a la conducta, los síntomas, y no han

alterado sustancialmente la capacidad de trabajo dado que el perfil caracterológico de la examinada ha resultado ser protector, dándole gran capacidad de responder adecuadamente a los traumas psicológicos lo que es un mérito de su estructura personal. Aún así, son evidentes ciertos elementos fóbicos que le restringen su libre desplazamiento y síntomas de ansiedad que la mantienen en alerta.”

192.- Que, con fecha 17 de junio de 2010 rolante a fojas 1.339 se resolvió otorgarles la calidad de perjudicada a doña María Angélica Méndez Dotte, reconociéndole a la misma, las facultades previstas en el artículo 133-A del Código de Justicia Militar.

193.- Que, de fojas 1.348 a 1.356 rola **Informe Médico Legal N° 1429-2010**, remitido por la Médico Psiquiatra Forense Dra. Amelia Correa Parra, respecto a las facultades mentales de don **Andrés Ignacio Domínguez Fritz**; conclusión: “De la lectura de expediente y evaluación clínica psiquiátrica es posible estimar que ANDRES IGNACIO DOMINGUEZ FRITZ presenta antecedentes concordantes con un Trastorno por Estrés Post Traumático, cuyo inicio se correlación atemporalmente con la experiencia traumática sufrida en el 2008 y cuya sintomatología ha evolucionado remitiendo parcialmente.

Requiere de reiniciar a la brevedad tratamiento psicoterapéutico y psicofarmacológico en una institución especializada”.

194.- Que, de fojas 1.359 a 1.365 rola **Informe Médico Legal N° 1695-2010**, remitido por la Médico Psiquiatra Forense Dra. Paola Miquel Sepúlveda, respecto a las facultades mentales de doña **Nicole Valeska Carvajal Acuña**; conclusión: “De la lectura de compulsas y evaluación clínica psiquiátrica es posible estimar que NICOLE VALESKA CARVAJAL ACUÑA presenta un trastorno de estrés post traumático crónico por lo que se sugiere retome tratamiento farmacológico el cual debe ser supervisado por médico psiquiatra por un periodo no menor a un año a contar de la remisión de la sintomatología ansiosa. Debe continuar con el proceso psicoterapéutico en los tiempos y frecuencias definidos por la evolución clínica y terapeuta.”

195.- Que, de fojas 1.367 a 1.377 rola **Informe Médico Legal N° 1679-2010**, remitido por la Médico Psiquiatra Forense Dra. Andrea Bahamondes Moya, respecto a las facultades mentales de doña **Jacqueline del Carmen Acuña Ramírez**; conclusión: “Después de examinar psiquiátricamente, a través

de dos entrevistas clínico fenomenológica a doña, JACQUELINE DEL CARMEN ACUÑA RAMÍREZ, entrevistar a su marido, y leer los antecedentes judiciales, descarto la presencia actual de enfermedad psiquiátrica.

Entre 2001 y 2007 recibió tratamiento psiquiátrico por síntomas depresivos, que incluyeron intención suicida, y que relacionada con traumas infantiles. Estuvo varios meses en reposo pese a que la examinada y su marido describen que no se alteraron las capacidades de la señora Acuña para desarrollar las tareas propias de la vida cotidiana. En la actualidad ha sido dada de alta.

En relación con los recuerdos de los hechos investigados, la examinada presenta hasta hoy, movimientos emocionales, especialmente de entristecimiento y compasión, que, en mi opinión no difieren de la vivencia normal frente a una situación como la que describe. Tanto la examinada como su marido no reconocen cambios en el modo de ser de ella, antes y después del accidente; tampoco se ha visto afectada la pareja, en el plano relacional, aunque reconocen dificultades económicas que los han afectado.”

196.- Que, con fecha 26 de octubre de 2.010 rolante a fojas 1.378 se resolvió otorgarles la calidad de perjudicados a doña Nicole Valeska Carvajal Acuña y a don Andrés Ignacio Domínguez Fritz, reconociéndole a la misma, las facultades previstas en el artículo 133-A del Código de Justicia Militar.

197.- Que, con fecha 09 de mayo de 2.011 rolante a fojas 1.401 se resolvió lo siguiente:

“1.- Que, la Fiscalía instructora con fecha 27 de febrero de 2008 comenzó a conocer la presente causa con la finalidad de establecer la existencia de algún delito aeronáutico en el accidente que afectó a la aeronave de matrícula civil CC-KKU, marca Cessna, modelo 210 M, de propiedad del Club Aéreo del Personal de Carabineros de Chile; lo anterior de acuerdo a lo entonces previsto en el artículo 201 del Código Aeronáutico.

2.- Que, con fecha 30 de diciembre de 2.010 entró en vigencia de la Ley 20.477. Esta ley modificó la competencia de los Tribunales Militares, señalando que los civiles en ningún caso estarán sujetos a la competencia de estos Tribunales;

3.- Que, durante la investigación llevada a cabo por este Tribunal se acreditó fehacientemente que los pilotos de la aeronave siniestrada en autos, esto

es el piloto Sebastián Rodríguez, Teniente de Carabineros de Chile, y el Piloto Instructor Luciano Castro Adasme, Capitán de Carabineros de Chile, ambos fallecidos en el accidente que motivó la presente, se encontraban en acto de servicio al momento del accidente;

4.- Que, en virtud de lo dispuesto en los artículos 10 y 429 del Código de Justicia Militar en relación con el artículo 5 número 3 del mismo cuerpo legal, corresponde a un Juzgado Militar el conocimiento de aquellos hechos en que pudiese configurarse algún delito en que hubiese participación de funcionarios de dotación de Carabineros de Chile en actos del servicio”.

Por lo anterior, la causa pasó al Juzgado de Aviación para conocimiento y resolución de competencia.”

198.- Que, con fecha 18 de mayo de 2011, rolante a fojas 1.402 del tomo IV, el **Juzgado de Aviación de Santiago**, en la causa Rol N°17-2008, **se declaró incompetente por declinatoria** para seguir conociendo de los hechos investigados, remitiéndose todos los antecedentes al **Segundo Juzgado Militar de Santiago** para su conocimiento y fallo; resolución que se transcribe en este acto:

“VISTOS:

PRIMERO: Que, por la Fiscalía de Aviación de Santiago, se instruyó la presente causa Rol N° 17-2008 con el objeto de investigar el accidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula civil CC-KKU, marca Cessna, modelo 210, de propiedad del Club Aéreo del Personal de Carabineros de Chile.

SEGUNDO: Que, con fecha 30 de diciembre de 2010, entró en vigencia la ley N° 20.477, la cual modificó la competencia de los Tribunales Militares.

TERCERO: Que, durante la investigación llevada a cabo por este Tribunal, se acreditó fehacientemente que los pilotos de la aeronave siniestrada en autos, esto es el piloto Sebastián Rodríguez Torres (Q.E.P.D.) Teniente de Carabineros de Chile y el piloto instructor Luciano Castro Adasme (Q.E.P.D.) Capitán de Carabineros de Chile, ambos fallecidos en el accidente que motivó la presente causa, se encontraban en acto de servicio al momento de ocurrir el siniestro.

CUARTO: Que, en virtud de lo dispuesto en los artículos 10 y 429 del Código de Justicia Militar en relación con el artículo 5 número 3 del mismo

cuerpo legal, corresponde a un Juzgado Militar el conocimiento de aquellos hechos en que pudiese configurarse algún delito en que hubiese participación de funcionarios de dotación de Carabineros de Chile en actos de servicio.

RESUELVO:

Este Juzgado se declara incompetente para seguir conociendo de hechos investigados. Remítanse todos los antecedentes al Segundo Juzgado Militar, por corresponderle su conocimiento y resolución.

En caso que el Segundo Juzgado Militar no acepte la declinatoria de competencia planteada por este Juzgado, se entenderá trabada la correspondiente contienda de competencia, debiendo elevarse todos los antecedentes a la Ilustrísima Corte Marcial, para su conocimiento y resolución.”

199.- Que, con fecha **07 de junio de 2.011**, rolante a fojas 1.406 consta que el **Segundo Juzgado Militar, aceptó la competencia declinada** por el Juzgado de Aviación, y ordenó instruir sumario dentro del plazo legal de 120 días, a través de la Sexta Fiscalía Letrada del Ejército y Carabineros de Santiago, asignándole a dichos autos el Rol N° **1571-2011**.

200.- Que, a fojas 1.416 el abogado Alfredo Morgado Travezán acompañó **Informe de Peritaje de Investigación de Accidente de Avión CC-KKU 27 de febrero de 2.008** emitido por el Ingeniero de Ejecución en Sistemas don Ronald Juica Gale (De fojas 1420 a fojas 1475) y también acompañó el **resumen curricular** de éste último, los cuales obra de fojas 1.417 a fojas 1.474, asimismo, se solicitó recibir la declaración de don Ronald Juica a objeto de que ratificara el informe pericial, recibéndose tal declaración con fecha 15 de septiembre de 2.011, rolante a fojas 1.477.

201.- Que, a fojas 1.477, consta la comparecencia y **declaración** de don **Ronald Stanly Juica Gale**.

202.- Que, a fojas 1.480, con fecha 13 de diciembre de 2.011 consta declaración de la **testigo Ingrid Soledad Márquez Gutiérrez**.

203.- Que, a fojas 1.487, con fecha 05 de enero de 2.012 consta la **declaración** de doña **Beatriz del Carmen Fierro Valderas**, escrita manualmente.

204.- Que, a fojas 1.489, se encuentra agregado **informe médico** de doña **Beatriz Fierro Valderas**, expedido por el Dr. Gerardo Correa Illanes, Médico de Rehabilitación del Hospital del Trabajador.

205.- Que, a fojas 1491 y 1492, con fecha 05 de enero de 2.012, obra la **declaración** de doña **Beatriz del Carmen Fierro Valderas**, recabada en su domicilio.

206.- Que, a fojas 1.494, con fecha 09 de enero de 2.012 rola la declaración del **testigo** don **Luis Alejandro Molina Acevedo**.

207.- Que, a fojas 1.495, con fecha 17 de febrero de 2.012 se recepcionó por la Fiscalía Militar la **ficha médica** de doña **Beatriz Fierro Valderas** y se ordenó la confección de un cuaderno separado, atendida la voluminosidad de la misma. La referida ficha médica se encuentra agregada en el **“Cuaderno Separado N° 5”**, desde fojas 1 a 529.

208.- Que, de fojas 1.501 a fojas 1.505, se encuentra agregado el Informe médico legal **N° 530-12**, correspondiente a doña **Beatriz del Carmen Fierro Valderas**.

En efecto, bajo el título **“Anamnesis y antecedentes clínicos”** se indicó lo siguiente: “Refiere haber sufrido la amputación inmediata de su extremidad inferior derecha con una esquirra que se desprendió de un avión que aterrizaba y explota y posteriormente quemadura por fuego, mientras se encontraba en una cancha deportiva municipal de Peñalolén, el 27/02/2008.

Recibe atención médica en el Servicio de Atención Primaria de Urgencia de Peñalolén, en el Hospital Dr. Luis Tisné donde se hospitaliza y se opera, en continúa en control hasta el día de hoy. Refiere una lesión del nervio ciático izquierdo. (...)”.

Por otra parte, en el apartado denominado **“Examen Físico Actual”**, se indica expresamente:

“ a)Cicatriz blanquecina irregular, en partes hipertrófica en la hemicara izquierda desde el cuero cabelludo hacia el cuello, con compromiso auricular, con retracción de la comisura labial izquierda y del ojo izquierdo.

b)Ausencia de la parte superior del lóbulo de la oreja izquierda.

c) Cicatriz blanquecina irregular hipertrófica en la cara anterior y lateral cervical, con importante retracción.

d) Cicatriz blanquecina en hombro derecho y cara anterior del antebrazo derecho, hipertrófica.

e) Cicatriz blanquecina en la cara interna del brazo derecho atribuible al área dadora de injerto.

f) Cicatriz blanquecina irregular que compromete la extremidad superior izquierda en su totalidad, desde el hombro al dorso de la mano, con importante atrofia muscular.

g) Cicatriz rosada externa hipertrófica en la cara anterior media y derecha del tórax.

h) Colostomía en hemiabdomen izquierdo.

i) Cicatrices quirúrgicas extensas, retractiles y deprimidas, con pérdida de tejido en la zona inguinal derecha, con desarticulación cerrada de la extremidad inferior derecha.

j) Cicatriz blanquecina hipertrófica e hipogástrico, monte de venus y labios mayores con importante deformidad.

k) Cicatriz blanquecina desde la cadera hasta el tobillo izquierdo con pérdida de masa muscular.

i) Limitación a la extensión de la rodilla izquierda sin retracción de piel, atribuible a lesión del nervio ciático.”

Asimismo, en las **conclusiones quirúrgicas** se consignó lo siguiente: “Lesiones explicables por la acción de accidente de aviación, de pronóstico médico legal grave, que suelen sanar salvo complicaciones y previo múltiples tratamientos médicos quirúrgicos en 54 a 60 meses, con igual tiempo de incapacidad, aún en etapa de curación, que requieren nuevas cirugías reparadoras que le adicionará mayor incapacidad, que sanarán dejando secuelas funcionales definitivas y permanentes, como es la pérdida de una extremidad que disminuye su capacidad de autocuidado y secuelas estéticas que le producen deformidad

Conclusiones: “Lesiones graves atribuibles a accidente aéreo, que sanaron parcialmente en 1.200 días con igual tiempo de incapacidad.

209.- Que, a fojas 1.509, con fecha 23 de mayo de 2.012, se declaró cerrado el sumario y pasaron los autos para dictaminar.

210.- Que, de fojas 1.511 a 1.524, con fecha 31 de mayo de 2.012 fue emitido el **dictamen N° 89**, en virtud del cual la **Sexta Fiscalía Militar Letrada de Ejército y Carabineros de Santiago**, solicitó el **Sobreseimiento Total y Definitivo** del Capitán de Carabineros don **Luciano Albino Castro Adasme** por el **cuasidelito de homicidio** de: 1) Don **Sebastián Eduardo Rodríguez Torres**; 2) Don **Francisco Jesús Allende Herrera**; 3) Don **Manuel Nicolás Herrera Oyanedel**; 4) Don **Israel De Jesús Miranda Góngora**; 5) Don **Mauricio Edgardo Romo Facuse**; 6) Doña **Ana Elizabeth Álvarez Saavedra**; 7) Doña **Elizabeth Estefanía Anastasia Molina Álvarez**; 8) Doña **Ramona del Rosario Espinoza Espinoza**; 9) Doña **Celia Aida Borcosque Plaza**; 10) Doña **Silvia del Carmen Gómez Espinoza**; 11) Doña **Mariana Victoria Fierro Valderas**; y 12) Doña **Sandra Rosalba Garretón Barahona**; y por el **cuasidelito de Lesiones Graves** en las personas de: 1) Doña **Lucinda del Carmen Villalobos Castillo**; 2) Doña **Jimena del Carmen Gómez Maruri**; 3) Doña **Cecilia del Carmen Espinoza Delgado**; 4) Doña **Beatriz del Carmen Fierro Valderas**; por haberse extinguido su responsabilidad penal, en virtud del artículo 408 N° 5 del Código de Procedimiento Penal, en relación con el artículo 93 N° 1 del Código Penal.

Asimismo, se solicitó se dictara el **Sobreseimiento Total y Temporal**, respecto del **personal de tierra que tenía a cargo la mantención de la referida aeronave**, hasta que se presenten nuevos y mejores elementos de convicción que considerar, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 409 N° 1 del Código de Procedimiento Penal.

211.- Que, a fojas 1.533 con fecha 26 de octubre de 2.012, el **Juzgado Militar de Santiago**, dejó sin efecto el dictamen N° 89, referido en el punto anterior, **retrotrayéndose la causa al estado de sumario y se ordenó que volviera la causa a la Fiscalía Instructora a fin de que efectuaren una serie de diligencias para el buen término de la investigación**.

212.- Que, a fojas 1.541, rola “**Complemento de informe médico legal N° 4045-2008**” de doña **Ana María Sánchez González**, expedido por el Médico Perito Forense Dr. Hugo Aguirre Astorga. Conclusiones: “Las lesiones derivadas del accidente producido, corresponden a pronóstico médico legal leve y

suelen sanar, salvo complicaciones en 12 a 14 días, con igual tiempo de incapacidad.”

213.- Que, a fojas 1.542, obra **Complemento de Informe Médico Legal N° 4036-2008**, de doña **Lucía Nora Valenzuela Vergara**, expedido por el Perito Forense Dr. Hugo Aguirre Astorga. Conclusiones: “Las lesiones derivadas del accidente producido, corresponden a pronóstico médico legal leve y suelen sanar, salvo complicaciones en 12 a 14 días, con igual tiempo de incapacidad.”

214.- Que, a fojas 1.558, rola **Complemento de Informe Médico Legal N° 4721-08** correspondiente a doña **Pabla Elizabeth Zúñiga Poblete**, emitido por el Médico Perito Forense Dr. Ricardo Bastián Duarte. Conclusiones: “Lesiones de pronóstico grave secundarias a quemadura por caída de avión en recinto deportivo, que suelen sanar salvo complicaciones en 148 a 150 días con igual tiempo de incapacidad, dejando como secuela cicatriz permanente en región abdominal anterior y miembro superior”.

215.- Que, a fojas 1.559, se encuentra aparejado **Complemento Médico Legal N° 4717-08**, de doña **Lucinda del Carmen Villalobos Castillo**, emitido por el Médico Perito Forense Dr. Ricardo Bastián Duarte. Conclusiones: “Lesiones de pronóstico grave, que suelen sanar salvo complicaciones en 540 a 545 días con igual tiempo de incapacidad, secundarias a quemadura por caída de avión en recinto deportivo, que deja como secuela de por vida compromiso de estética facial y corporal, que son deformantes y requieren tratamiento especializado de cirugía plástica de quemadura.”

216.- Que, desde fojas 1.567 a fojas 1.573, obra copia mecanografiada de documento denominado **“Resumen Historia Clínica”** del paciente don **Esteban Nicolás Sepúlveda Zúñiga**.

217.- Que, a fojas 1.578, la **Asociación Chilena de Seguridad (ACHS)** remitió copia de la **ficha médica** de don **Andrés Domínguez Fritz**, la cual obra desde fojas 1.579 a fojas 1.583.

218.- Que, a fojas 1.587, se encuentra agregado **Complemento de Informe Médico Legal N° 4041-08**, correspondiente a don **Andrés Ignacio Domínguez Fritz**, expedido por el Médico Perito Forense Dr. Hugo Aguirre Astorga.

En efecto, bajo el título “**Anamnesis y antecedentes clínicos**” se indicó lo siguiente: “Refiere accidente aéreo el día 27-02-2008, se encontraba en clases de gimnasia al aire libre, cayendo un avión en su cercanía, recibiendo la onda expansiva. A raíz de esto cae al suelo sufriendo contusiones múltiples.

Atendido en la ACHS, con diagnóstico:

-Policontusiones.

Se realizó estudio radiológico que no evidenció lesiones óseas.

Recibió tratamiento con psicofármacos (Bromazepam) por stress post traumático.”

Asimismo, en las **conclusiones** se consignó lo siguiente: “Las lesiones corporales sufridas en el evento relatado, tienen pronóstico médico legal leve y suelen sanar salvo complicaciones, en 14 días, con igual tiempo de incapacidad”.

219.- Que, de fojas 1588 a 1.592, se encuentra aparejada **copia de ficha médica** de don **Andrés Domínguez Fritz**, remitida por el Hospital del Trabajador de Santiago.

220.- Que, a fojas 1.593, se ordenó que el tribunal se constituyera en el **Centro de Mantenimiento Aéreo de Carabineros de Chile** a objeto de realizar una **inspección ocular** a los restos del Avión Cessna 210, matrícula CC-KKU, el día 28 de junio de 2.013, a las 12:45 horas, sin perjuicio, de solicitarse al Laboratorio de Carabineros un perito fotográfico a objeto de proceder a efectuar un peritaje en el lugar de los hechos.

221.- Que, a fojas 1.595, con fecha 28 de junio de 2.013, en cumplimiento de lo decretado el **Tribunal se constituyó** en Av. Larraín N° 7941 de la comuna de la Reina, al interior del Aeródromo de Tobalaba, en dependencias del Centro de Mantenimiento Aéreo del Personal de Carabineros de Chile, conjuntamente con el equipo del Laboratorio Fotográfico Sargento Guido Quezada Bravo, constatando que al interior del Hangar sin número, utilizado como taller de pintura, se encuentran los restos del avión Cessna 210, de la cola de la avioneta, observando fierros retorcidos, trozos de tela quemados, alambres, una rueda, todo calcinado y destruido.

222.- Que, a fojas 1.596, obra **informe pericial de sitio** de análisis **N°4314-2013**, remitido por el **Departamento de Criminalística** de

Carabineros –LABOCAR-, el cual consta de **seis fojas y contiene siete fotografías**.

223.- Que, a fojas 1.604, rola **Complemento de Informe Médico Legal N° 5079-2008** de don **Esteban Nicolás Sepúlveda**, emitido por el Médico Perito Forense Dr. Jorge Linares Llanos. Conclusiones: “Sugiero evaluación Psiquiatra Forense para emitir conclusiones adecuadas.”

224.- Que, a fojas 1.608, obra **Complemento de Informe Médico Legal** correspondiente a don **Esteban Nicolás Sepúlveda Zúñiga**, emitido por el Médico Perito Forense Dr. Jorge Linares Llanos. Conclusiones: “Paciente no presentó lesiones físicas, que sean cuestión del peritaje”.

225.- Que, a fojas 1.609, con fecha 12 de agosto de 2.013 **se declaró cerrado el sumario**, y pasaron los autos para dictaminar.

226.- Que, desde fojas 1.613 a fojas 1.623, con fecha 27 de agosto de 2.013, se encuentra escrito el **Dictamen N° 219**, emitido por la **Fiscal Militar de la Sexta Fiscalía Militar Letrada de Ejército y Carabineros de Santiago**, doña Paola Andrea Jofré Valdivia, en virtud del cual, se solicitó al Juez Militar de Santiago que dictara el **Sobreseimiento Total y Definitivo** del Capitán de Carabineros don **Luciano Albino Castro Adasme**, por el **cuasidelito de homicidio** de las siguientes personas: 1) Don **Sebastián Eduardo Rodríguez Torres**; 2) Don **Francisco Jesús Allende Herrera**; 3) Don **Manuel Nicolás Herrera Oyanedel**; 4) Don **Israel De Jesús Miranda Góngora**; 5) Don **Mauricio Edgardo Romo Facuse**; 6) Doña **Ana Elizabeth Álvarez Saavedra**; 7) Doña **Elizabeth Estefanía Anastasia Molina Álvarez**; 8) Doña **Ramona del Rosario Espinoza Espinoza**; 9) Doña **Celia Aida Borcosque Plaza**; 10) Doña **Silvia del Carmen Gómez Espinoza**; 11) Doña **Mariana Victoria Fierro Valderas**; y 12) Doña **Sandra Rosalba Garretón Barahona**; y por el **cuasidelito de Lesiones Graves** en las personas de: 1) Doña **Lucinda del Carmen Villalobos Castillo**; 2) Doña **Jimena del Carmen Gómez Maruri**; 3) Doña **Cecilia del Carmen Espinoza Delgado**; 4) Doña **Beatriz del Carmen Fierro Valderas** y, 5) Doña **Pabla Elizabeth Zúñiga Poblete**, por haberse extinguido su responsabilidad penal, en virtud del artículo 408 N° 5 del Código de Procedimiento Penal, en relación con el artículo 93 N° 1 del Código Penal.

Asimismo, se solicitó se dictara el **Sobreseimiento Total y Temporal**, respecto del **personal de tierra que tenía a cargo la mantención**

de la referida aeronave, hasta que se presenten nuevos y mejores elementos de convicción que considerar, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 409 N° 1 del Código de Procedimiento Penal.

227.- Que, a fojas 1627 vuelta y 1628 vuelta, con fecha 17 de octubre de 2013 el **Segundo Juzgado Militar de Santiago**, dictó **Sobreseimiento N° 1879**, en virtud del cual, se determinó que la eventual responsabilidad penal culposa del piloto, Capitán de Carabineros don **Luciano Albino Castro Adasme**, se encuentra extinguida con su muerte, de acuerdo al artículo 93 N° 1 del Código Penal, razón por la cual, se dictó el Sobreseimiento Total y Definitivo de don **Sobreseimiento Total y Definitivo** del Capitán de Carabineros don **Luciano Albino Castro Adasme**, por el **cuasidelito de homicidio** de las siguientes personas: 1) Don **Sebastián Eduardo Rodríguez Torres**; 2) Don **Francisco Jesús Allende Herrera**; 3) Don **Manuel Nicolás Herrera Oyanedel**; 4) Don **Israel De Jesús Miranda Góngora**; 5) Don **Mauricio Edgardo Romo Facuse**; 6) Doña **Ana Elizabeth Álvarez Saavedra**; 7) Doña **Elizabeth Estefanía Anastasia Molina Álvarez**; 8) Doña **Ramona del Rosario Espinoza Espinoza**; 9) Doña **Celia Aida Borcosque Plaza**, 10) Doña **Silvia del Carmen Gómez Espinoza**; 11) Doña **Mariana Victoria Fierro Valderas**; y 12) Doña **Sandra Rosalba Garretón Barahona**; y por el **cuasidelito de Lesiones Graves** en las personas de: 1) Doña **Lucinda del Carmen Villalobos Castillo**; 2) Doña **Jimena del Carmen Gómez Maruri**; 3) Doña **Cecilia del Carmen Espinoza Delgado**; 4) Doña **Beatriz del Carmen Fierro Valderas**; y, 5) Doña **Pabla Elizabeth Zúñiga Poblete**, y respecto de las **lesiones leves** sufridas por: 1) Doña **Ana María Sánchez González**; 2) Doña **Paulina Lissette Muñoz Bastías**; 3) Doña **Lucía Nora Valenzuela Vergara**; y 4) Don **Andrés Ignacio Domínguez Fritz**, por haberse extinguido su responsabilidad penal, en virtud del artículo 408 N° 5 del Código de Procedimiento Penal, en relación con el artículo 93 N° 1 del Código Penal.

De igual manera, se dictó el **Sobreseimiento Total y Temporal**, respecto de la eventual responsabilidad culposa o dolosa que en los hechos correspondiera al personal de Carabineros de Chile que en tierra estaba a cargo de la mantención de la avioneta monomotor Cessna 210, matrícula CC-KKU, perteneciente al Club Aéreo de Carabineros de Chile, hasta que se presenten nuevos y mejores elementos de convicción a considerar.

228.- Que, a fojas 1.629, con fecha 25 de octubre de 2.013, se elevaron los antecedentes a la Ilustrísima **Corte Marcial** en **consulta** del **sobreseimiento N° 1879 del Segundo Juzgado Militar de Santiago**.

229.- Que, a fojas 1.639, con fecha 06 de mayo de 2.014, consta que la Ilustrísima **Corte Marcial** en los autos **Rol N° 697-2013, aprobó el sobreseimiento consultado** de fecha 17 de octubre de 2.013, escrito a fojas 1.627 a 1.628 vuelta.

230.- Que, a fojas 1.640, con fecha 04 de junio de 2.014, el Segundo Juzgado Militar de Santiago dictó el respectivo **cúmplase** en la causa, y se ordenó su archivo a fojas 1.642, con fecha 31 de junio de 2.014.

231.- Que, a fojas 1.646 con fecha 28 de enero de 2.015 se ordenó remitir el expediente a esta judicatura para ser tenida a la vista

Para una mejor comprensión e ilustración se agregan copias autorizadas de 1) Oficio N° 05/0//1551/6997, emitido por la DGAC a la Fiscalía de Aviación de Santiago, en virtud del cual, se remitió a esta última 13 fotografías extraídas de los archivos de grabación del Sistema EUROCAT 1000, del Centro de Control de Área-Santiago; 2) Documento denominado Informe de Peritaje Investigación Accidente aviación CC-KKU, emitido por don Ronald Juica Gale; 3) Dictamen 89 de fecha 31 de mayo de 2.016; 4) Resolución de fecha 26 de octubre de 2.012; 4) Dictamen N° 212 de fecha 27 de agosto de 2.013; 5) Sobreseimiento N° 1879 de fecha 17 de octubre de 2.013; 6) Resolución de fecha 06 de mayo de 2.014; 7) Resolución de fecha 04 de junio de 2.014.

MEDIDA MEJOR RESOLVER:

OCTAGESIMO NOVENO: Que, a fojas 4896, Tomo XIII, se dispusieron las siguientes medidas para mejor resolver:

Acta de inspección personal, rolante a fojas 4899, Tomo XIII, donde se constata que siendo las 12:05 horas del día martes 22 de noviembre de 2016, se da inicio a la inspección personal del tribunal, para lo cual el tribunal se constituye con la presencia de la Juez Titular del 27° Juzgado Civil de Santiago, doña Jacqueline Dunlop Echavarría, asistida por el Ministro de Fe don Rodrigo Mazuela Ramos, abogado Oficial Cuarto a Contrata del mismo Juzgado, en dependencias de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), ubicada en calle Miguel Claro N°1314, comuna de Providencia, Región Metropolitana. Asimismo asistieron en representación de los

demandantes de autos la abogada y procurador común, doña Jacqueline Barahona Assicie, el abogado don Felipe Polanco y el abogado don Álvaro Quintanilla.

Se señala que a fin de proceder a la inspección, se dirigieron al quinto piso donde se les informa se encuentra el Departamento Jurídico de dicha institución, lugar donde les señalan que los esperaban en el sexto piso, en la sala de reuniones, guiándolos a dicho lugar una funcionaria. En dicha sala de reuniones los recibe don Lorenzo Sepúlveda, Director de Seguridad Operacional, doña Paulina Radrigán Mendoza, abogado Fiscal de la Dirección de Aeronáutica Civil y don Álvaro Sáez Willer, abogado del Consejo de Defensa del Estado.

Se indica que ya reunidos, la Juez Titular expone los motivos por los cuales se han constituido en el lugar, señalando que lo que necesita examinar son los libros de carguío de combustible de la aeronave Cessna, modelo 210M, matrícula CC-KKU, a lo cual don Lorenzo Sepúlveda, Director de Seguridad Operacional, señala que respecto de dichos libros –y como Dirección de Aeronáutica, no tienen control de los libros de carga de combustible de dicho avión ni de ningún otro, agregando que es probable que la Prefectura Aeropolicial o Aeródromo pudieran tenerlos, pero no por normativa aeronáutica, sino que por razones de administración, de justificación de gastos combustibles.

Se deja constancia de igual manera en el acta de inspección, que la Juez Titular consulta respecto de las comunicaciones, las grabaciones entre nave y torres de control en el Aeródromo Tobalaba, a lo cual don Lorenzo Sepúlveda, señaló que ellos registran todas las comunicaciones, pero que se guardan por un período de tiempo, ante lo cual si no ocurre nada dichas cintas son reutilizadas, sin perjuicio de mantener la custodia de dichas grabaciones mientras ha ocurrido un accidente, encargándose ellos de investigar y realizar el informe técnico. Agrega que en los antecedentes técnicos _cuyas copias autorizadas se encuentran en la mesa de reuniones- se encuentra la transcripción de dichas cintas.

La Juez Titular preguntó acerca del formato en que se contienen las comunicaciones, señalando tanto don Lorenzo Sepúlveda como doña Paulina Radrigán que son cintas de aquellas grandes, antiguas, y que sólo se pueden reproducir en equipos especializados. Ahí se deja constancia que don Lorenzo Sepúlveda se comunica telefónicamente con un departamento de la Dirección General de Aeronáutica Civil a fin de averiguar la ubicación física del original de la cinta de audio. Asimismo la Juez Titular examina una copia de la transcripción de cinta, asignada con el número 00127 y que está firmada en copia por don Alfredo Blanchard Campos, Controlador de Tránsito Aéreo, a lo cual señaló que es sólo quien hace la transcripción, no es el controlador aéreo.

Asimismo se señala que doña Paulina Radrigán Mendoza señala a la Juez Titular que –entendiendo que también se iban a constituir en el aeródromo de Tobalaba- la Dirección general de Aeronáutica Civil solo tienen funcionarios encargados de prestar servicio de tránsito aéreo, pero que la administración corresponde al Club Aéreo de Santiago y también parte de Carabineros, a lo cual ofrece coordinar visita para el día miércoles 23 de noviembre de 2016, confirmando asimismo, que la hora de referencia que se utiliza en la transcripción de la cinta de audio es la hora UTC, Universal Time Coordinated o Tiempo Universal Coordinado.

Don Lorenzo Sepúlveda asevera que las cintas de audio no se encontraban en dicho edificio, pero que se encontrarían en San Pablo, casi llegando al aeródromo, en dependencias de la Dirección General de Aeronáutica Civil, lugar donde se confirma que los audios se encontraban en Tobalaba, pero que eran demasiado pesados para enviarlos, que los archivos de audio los tenía doña Diana Gachón González, jefe de Personal de la Dirección General de Aeronáutica Civil del Aeródromo de Toabalaba, y que se podían reproducir en dicho lugar.

A fojas 4902, Tomo XIII, rola **acta de inspección personal** decretada por el tribunal, que da cuenta que siendo las 12:06 horas del día miércoles 23 de noviembre de 2016, se constituye con la presencia de la Juez Titular del 27° Juzgado Civil de Santiago, doña Jacqueline Dunlop Echavarría, asistida por el Ministro de Fe don Rodrigo Mazuela Ramos, abogado oficial Cuarto a Contrata del mismo juzgado, en el Aeródromo Eulogio Sánchez- Tobalaba, dentro de las dependencias de la Oficina de Operaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), ubicado en Avenida Alcalde Fernando Castillo Velasco (ex Avenida Larraín) N°7941, comuna de La Reina, Región Metropolitana. Asimismo asisten en representación de los demandantes de autos la abogada y procuradora común doña Jacqueline Barahona Assicie, el abogado don Felipe Polanco, el abogado don Álvaro Quintanilla y por el Consejo de defensa del Estado don Jorge Escobar Ruiz.

Se advierte que los recibe doña Diana Gachón González, funcionaria de la Dirección General de Aeronáutica Civil, de cargo Jefe Aeródromo, quien les señala las funciones que realiza la Dirección de Aeronáutica en dicho lugar, enseñando además, parte de las instalaciones. Para escuchar las comunicaciones entre la torre de control y aeronave siniestrada, la funcionaria los hace pasar a una oficina, indicando que allí se encuentra el único reproductor de audio del aeródromo, explicando, asimismo, que en él se reproducen todos los audios y comunicaciones que se realizan entre la torre y las aeronaves.

La Juez Titular consulta acerca de la existencia de cintas de grabación y si al año 2008 aún los audios eran grabados en cinta, a lo que la funcionaria contesta que no, que al año 2008 el soporte de audio ya era digital y que es lo que lo tenía en el

computador era el disco duro, y que las grabaciones corresponde, tanto a las comunicaciones de control terrestre como del aire.

La Juez Titular consulta acerca del punto de partida física de las aeronaves de Carabineros para iniciar el vuelo, a lo que la funcionaria contesta que las aeronaves llaman para iniciar su vuelo y parten desde la Prefectura Aérea de Carabineros de Chile, rodando hasta el umbral de la pista correspondiente. Se le pregunta sobre los metros existentes entre la Prefectura y salida, a lo que la funcionaria señala que en ese momento -27 de febrero de 2008- al parecer habían unos trabajos en el aeródromo, por lo que la aeronave siniestrada K KU, no hizo un rodaje normal por el lugar habitual, sino que al salir del hangar lo hicieron rodar al tiro por una calle de rodaje que le permitiera llegar a la pista en forma directa, agregando que en aquella oportunidad K KU ocupó la calle Charli según jerga aeronáutica, que es la calle C y que es la única calle de salida rápida del aeródromo, ingresando a la pista desde esa calle, lo cual se conoce por las comunicaciones entre la torre de control y la aeronave.

Seguidamente la funcionaria inicia reproducción en su computador de un archivo de audio correspondiente a la grabación de control terrestre, en la cual se escuchan los siguientes diálogos:

- Terrestre Kilo Kilo (K KU).
- Kilo Kilo Uniform (K KU) control terrestre prosiga.
- Buenos días señor Kilo Kilo Uniform (K KU) losa Carabineros de Chile prueba vuelo instrucción sector delta once seis alas a bordo sesenta minutos autonomía tres horas.
- Kilo Kilo Uniform (K KU) recibido buenos días rueda a calle de rodaje Charlie viento calma QNH 30 hora 33 en calle Charlie llame a TObalaba torre 118,7 mantenga fuera de pista.
- Kilo Kilo Uniform (K KU).

Fin audio.

La funcionaria señala que Kilo Kilo Uniform corresponde a K KU, que es la placa del avión, que en la grabación el piloto se identifica con su placa, que llama a control terrestre, se identifica, señala que está en la losa de Carabineros para un vuelo de instrucción de delta once, que es Pirque, que va con seis personas a bordo, que su vuelo durará 60 minutos, que tiene una autonomía de 3 horas y que fue la única comunicación que tuvo con control terrestre. Aclara la funcionaria que en torre de control existen 2 controladores, uno encartado de las comunicaciones terrestres y otro encargado de las comunicaciones aéreas, que están ubicados en la misma torre, uno al norte y el otro al

sur, que utilizan distintas frecuencias, y que en el caso particular la frecuencia para comunicaciones terrestres es 121.6 (GND: ground), siendo la frecuencia local 118.7 para las naves que ya están en el aire (LCL: Lima Charli Lima).

La Juez titular que de lo escuchado se comprende que la torre de control mantiene a K KU fuera de pista de despegue a la espera y a los dos minutos después se comunica con la frecuencia local o aérea y que correspondería a la segunda grabación.

La funcionaria reproduce un segundo archivo de audio, expresando que corresponde a la grabación de control aéreo, frecuencia 118.7 LCL, la cual se escucha los siguientes diálogos:

- Tobaraba torre Kilo Kilo (KKU) solicita ingreso en pista.
- Kilo Kilo Uniform (KKU) recibido mantenga fuera de pista tráfico en carrera de despegue.
- Kilo Kilo Uniform (KKU).

La funcionaria explica que en los audios se encuentran vacíos en la frecuencia porque efectivamente se graba sin interrupciones, tal cual fue.

- Kilo Sierra Sierra (KSS) viento calma autorizado para aterrizar.
- Sierra Sierra (SS)
- Kilo Sierra Sierra (KSS) abandone pista por Bravo sino es posible 180 en pista abandone por Bravo.
- Sierra Sierra (SS).
- Kilo Kilo Uniform (KKU) ingreso en pista abandone por Bravo.
- Kilo Kilo Uniform (KKU).

La funcionaria explica que lo sucedido fue que K KU llamó que estaba lista para salir, pero tenían una aeronave que ya estaba aproximando, que estaba autorizada para aterrizar, le dieron las condiciones para aterrizar (viento calmo), aterrizo, tocó la pista y le pidieron si podía abandonar por Bravo, porque tenían en la otra calle de rodaje a otra aeronave esperando.

- Tobaraba torre Kilo Sierra Kilo (KSK) listo para despegar.
- Kilo Sierra Kilo (KSK) recibido viento calma autorizado a despegar.
- Sierra Kilo (SK).

La funcionaria explica que la aeronave KSK estaba ya en el umbral, lista para la salida, mientras que KKU todavía estaba rodando desde la calle de rodaje Bravo hasta el umbral, que está en el Norte.

- Tobalaba torre Kilo Sierra Kilo (KSK) iniciando viraje a la izquierda.
- Kilo Sierra Kilo (KSK) recibido notifique tramo con el viento izquierdo.
- Sierra Kilo (SK).
- Kilo Sierra Sierra (KSS) listo para despegar.
- Kilo Sierra Sierra (KSS) recibido viento calma autorizado a despegar.
- Sierra Sierra (SS).
- Kilo Sierra Kilo (KSK) en tramo con viento izquierdo.
- Kilo Sierra Kilo (KSK) recibido continúe aproximación notifique en base.
- Sierra Kilo (SK).

La funcionaria explica que antes de KKU despegan KSK, porque KSS (que es la primera nave en despegar) ya venía llegando al aeródromo, úes sólo hacen circuito y luego aterrizan nuevamente. Despegan 2 aeronaves antes que KKU.

- Tobalaba torre el Kilo Kilo Uniform (KKU) listo para despegue.

La funcionaria explica que aquí recién llama KKU señalando que está listo para salir.

- Kilo Kilo Uniform (KKU) recibido pista 19 viento calma autorizado a despegar.
- Kilo Uniform (KKU).

La funcionaria explica que el circuito consiste en que la aeronave despegue, asciende hasta que alcanza los 3.500-4.000 pies y de ahí inicia el viraje a la izquierda de inmediato, y de ahí procede lateral a la pista.

- Tobalaba torre Charli Tango November (CTN).
- Charli Tango November (CTN) prosiga.
- Ingresando zona delta once 3500 pies para mantener sector este de la zona a 4500 solicita información de tráfico.

- Sin tráfico reportado en el sector Charli Tango November (CTN) notifique abandonando.
- Recibido Charli Tango November (CTN).
- Sierra Kilo (SK) continúe aproximación.
- Sierra Kilo (Sk).

La funcionaria señala que KSK ya viene de vuelta.

- Kilo Sierra Kilo (KSK) viento calma autorizado para aterrizar.
- Sierra Kilo (SK).

La funcionaria indica que KSK recién está autorizado para aterrizar.

- Kilo Sierra Sierra (KSS) 3.000 pies virando derecha para circuito.
- Kilo Sierra Sierra (KSS) recibido notifique tramo con el viento derecho.
- Sierra Sierra (SS).

La funcionaria explica que KSS está haciendo el mismo circuito, despegó antes que K KU, también está iniciando viraje izquierda y venir altiro de vuelta. La aeronave despega, hace el circuito y viene de vuelta para aterrizar.

La funcionaria explica que sólo K KU iba a un lugar más lejano en dirección al sur, a delta once, que corresponde a Pirque.

- Kilo Sierra Kilo (KSK) efectúe 180 en pista abandone pista por Bravo.
- Sierra Kilo (SK).
- Kilo Sierra Sierra (KSS) tramo con el viento derecho.
- Kilo Sierra Sierra (KSS) recibido continúe aproximación notifique en base.
- Sierra Sierra (SS).
- Kilo Uniform (K KU) Tobalaba.
- Kilo Uniform (K KU) Tobalaba.
- Kilo Uniform (K KU) Tobalaba.

La funcionaria explica que aquí el controlador empieza a llamar a K KU y no recibe respuesta.

La Juez titular pregunta por la hora de despegue del KKU, a lo cual la funcionaria responde que sería aproximadamente a las 12:42 UTC (Universal Time Coordinated o Tiempo Universal Coordinado), que es la hora que en la transcripción de la cinta de audio repite su identificación como acuse de recibo a la autorización para despegar.

- Kilo Sierra Sierra (KSS) ingresando en base derecha.
- Kilo Sierra Sierra (KSS) recibido viento calma autorizado para aterrizar.
- Kilo Uniform (KKU) Tobalaba.

Fin Audio.

La funcionaria explica que KKU –a diferencia de las otras 2 aeronaves que notificaron sus virajes a la izquierda y derecha- no iba a virar, por lo que no tenía obligación de notificar, sino solamente reportarse una vez que llegara a delta once.

La Juez que suscribe deja constancia que el despegue fue de norte a sur y con dos aeronaves más que también estaban en movimiento, que hacen una salida anterior y que hacen su retorno de inmediato.

Se deja constancia que en el computador, mientras se escucha el audio, no existe registro o indicador que señale la hora en que se habrían producido las comunicaciones, y que los registros corresponden a voces masculinas.

Posteriormente se dijeron a la Torre de Control, donde se encuentran 2 personas en funciones como controladores de tráfico terrestre y aéreo, respectivamente, que tienen vista despejada tanto al norte, centro y sur de las pistas del aeródromo, observando que no obstante ser una oficina con vista en 360 grados, la visión no es totalmente completa. Sólo al oriente el vidrio es traslucido total mirando la Cordillera de Los Andes, siendo traslucido el vidrio sólo parcialmente hacia el norte y sur. El tribunal observa hacia el Sur y se aprecian calles con vehículos, en especial vehículos de locomoción colectiva, circulando de oriente a poniente, expresando uno de los abogados presentes que se trata de la Avenida José Arrieta.

La funcionaria doña Diana Gachón González, expresa que los controladores siempre indican las condiciones de viento en sus comunicaciones con las aeronaves.

Siempre en el interior del aeródromo, se dirigieron hacia las instalaciones de la Prefectura Aérea de Carabineros de Chile a fin de examinar los libros de carguío de combustible, donde los recibe el Capitán Neira y otros funcionarios, quienes les facilitan un libro manuscrito con lápiz de distinto color, y que sus anotaciones se dividen

en las siguientes columnas: 1) fecha; 2) matrícula de la aeronave; 3) Carguío; 4) Saldo; 5) Bitácora N°; 6) Misión y 7) Nombre del mecánico.

La Juez Titular procede a examinar un libro denominado “Carabineros de Chile, Prefectura Aeropolicial Sección Personal y Mantto, Libro de Combustibles Avgas 100/130 del Mecánico de Línea”, observando que le faltan unas hojas, partiendo en la hoja número 3, numerado por ambos lados, faltando las hojas 1 y 2, partiendo el 08 de abril de 2004. La aeronave K KU tiene registros en varias páginas, pasando al año 2005, aparece K KU con distintos viajes, distintas misiones, sigue trabajando K KU en octubre y noviembre del 2005, pasaron al año 2006, meses de abril, mayo, junio, agosto de 2006, se aprecian constancias, enmendaduras sin salvar, K KU 04 de octubre de 2006, se deja constancia que existen también otras enmendaduras de otras aeronaves. Pasaron a enero d 2007, no hay cierre al 23 de diciembre de 2006, sin cierre ni inicio de libro, todas las anotaciones de K KU están enmendadas en la página 87, aparece también sin diferenciar el inicio del año en la página 87, dando cuenta de la última anotación, sin cerrar o abrir el 01 de enero de 2007, existen anotaciones para K KU el 05, 06, 07, 11, 12, 14 de enero de 2007, unas anotaciones sin enmendar y dejando constancia que existen varias que se encuentran enmendadas, siguieron el 17 y 18 de enero, se pasa a la página 92 con fecha 07 de febrero de 2007, después del 08 de febrero aparece el 08 de marzo, no existiendo en el libro registro de carguío de combustible después del 08 de febrero de 2007, sigue marzo de 2007, con algunas anotaciones para K KU, luego abril, mayo, pasaron a la página 98, donde aparecen anotaciones para K KU el 02 de junio, 26 de junio, donde están enmendadas las columnas correspondientes a los carguíos, pasaron a la página 102 en el mes de julio de 2007, donde sigue la página enmendada, pasaron a la página 104 el 02 de agosto, luego el 20 de agosto, 24 de agosto, en septiembre de 2007, aparecen carguío para K KU los días 09, 10, 11, 20, 21, 25 luego pasaron a octubre de 2007 con carguíos para K KU los días 12, 15, 18, 19, 24 con enmendaciones tanto en las columnas “fecha” como “carguío”, pasaron al 02 de noviembre de 2007, donde hace dos carguíos de combustible, avanzaron al 06 de noviembre con enmendadura, luego al 11 de noviembre, 14 de noviembre, 16 de noviembre con carguío de 49, 16 de noviembre con carguío de 45 y otro de 86, luego el 18 de noviembre con carguío de 90, luego otro carguío de 85, luego el 22 de noviembre con columna Misión a Raid Puerto Montt, pasaron a la página 115 donde no hay registros para K KU, por lo que se deja constancia que desde el 13 de diciembre de 2007, no hay constancia de carguíos.

Se inicia el año 2008 con el día 02 de enero de 2008, luego el 13 de enero y no carguíos para K KU en más de un mes. **Se deja constancia que el primer carguío en el año 2008 para K KU es el día 25 de enero**, con un carguío de 91, saldo 5376, Bitácora 4456., V.Socios, Mecánico E.Riquelme, luego tienen el día 26, 27 y 30 de enero otro carguío. Finalmente luego de una constancia de recepción de

combustible, pasaron a la **página 122, al mes de febrero de 2008**, apareciendo KKK con registros de carguío el día 09 con enmendaduras, 12 de febrero con carguío de 60, con una misión ilegible, 15 de febrero con un carguío de 135, 20 de febrero con carguío 60, con misión instrucción, luego pasaron al 21 de febrero con carguío de 60, 22 de febrero con carguío de 77, luego 26 de febrero de 2008 con carguío de 110, Saldo 9.790 con el segundo dígito enmendado, Bitácora N°4477, Misión instrucción, Nombre de mecánico C.Ceballos e inmediatamente el día **27 de febrero de 2008** con el segundo dígito enmendado, Bitácora N°4478, Misión instrucción, Nombre Mecánico H.Aguilera, luego ya no hay más registros para KKK, pasando a marzo de 2008.

La Juez titular pregunta por la existencia de otro libro de carguío donde pasan a limpio los registros, a lo que los funcionarios ofrecen su búsqueda de inmediato, pero en el momento no lo encontraron.

Se indica que uno de los funcionarios explica que las enmendaduras en las columnas Saldo del Libro que se ha examinado, se explica porque los mecánicos se equivocan en la suma, la contraloría objetaba, y cada vez que encuentran errores, rectifican el saldo del estanque.

La Juez titular pregunta acerca de **las bitácoras** de las aeronaves, ante lo cual los funcionarios responden que tanto el original como copia de las bitácoras las llevan los pilotos durante el vuelo, por lo que las bitácoras correspondientes a los días 26 y 27 de febrero de 2008 – número 4477 y 4478- se quemaron al momento de producirse el accidente del KKK, ya que estaban adjuntas tanto la original como la copia.

A fojas se complementa acta de inspección personal del tribunal y se intercala entre los párrafos quinto y sexto de fojas 4908 el siguiente párrafo: La Juez titular pregunta si no registran audio el despegue mismo de las aeronaves, del momento en que aterrizan o salen de tierra, a lo que la funcionario, doña Diana Hachón González, responde que no, que en esa época -27 de febrero de 2008- no se registraba nada, a diferencia de hoy que existen cámaras que filman los arribos y los despegues, que son cámaras que están en los umbrales y que pertenecen al Club Aéreo.

NONAGESIMO: Que, con los elementos analizados en los considerando que anteceden, se encuentra acreditado en autos que el día **27 de febrero de 2008, alrededor de las 09:47 horas**, aproximadamente, se precipita a tierra la aeronave mono motor **Cesna 210, matrícula CC-KKK**, perteneciente a Carabineros de Chile (Club Aéreo), sobre el recinto Deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, ubicado en Avenida Antupirén, esquina Ricardo Grellet de Los Reyes, el cual tiene su ingreso por esta última arteria N°2152, actual N°2101, el que había despegado en vuelo de instrucción un minuto antes desde el aeródromo de Tobaraba en dirección al Sur,

llevando en su interior como piloto instructor al capitán de Carabineros de Chile don Luciano Alvino Castro Adasme y como copiloto al Teniente de Carabineros don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres, y como pasajeros a cuatro alumnos estudiantes de cuarto año medio industrial de Mecánica de Aviación en práctica en el Club Aéreo de Carabineros, identificados como 1) Francisco Jesús Allende Herrera, 19 años de edad, cédula de identidad N°16.922.124-3; 2) Manuel Nicolás Rodríguez Oyaneder, 18 años de edad, cédula de identidad N°17.462.032-6; 3) Israel de Jesús Miranda Góngora, 18 años, cédula de identidad N°17.311.529-6 y 4) Mauricio Edgardo Romo Facuse, 17 años de edad, cédula de identidad N°17.417.947-6, quienes **fallecieron** en forma instantánea en el lugar. Asimismo se encuentra acreditado que la caída de esta aeronave se produce a poco más de un kilómetro de distancia desde el aeródromo donde había despegado, en dirección sur oriente, caída que ocasiona la **muerte instantánea** en el mismo lugar de cuatro personas que realizaban en ese momento actividades deportivas y recreativas en el recinto municipal y que corresponden a: 1) doña Ana Elizabeth Álvarez Saavedra, 26 años, cédula de identidad N°15.395.336-8, 2) Elizabeth Estefanía Anastasia Molina Álvarez, 4 años, cédula de identidad N°21.378.949-K (hija de la primera), 3) Ramona del Rosario Espinoza Espinoza, 72 años, cédula de identidad N°3.963.283-7, 4) Cecilia Aida Borcosque Plaza, 54 años, cédula de identidad N°7.287.630-K.

Asimismo, a raíz de los hechos descritos en el párrafo presente y como consecuencia de las lesiones gravísimas sufridas en el referido accidente aéreo se encuentra acreditado que **fallecen** en horas y días posteriores doña 1) Silvia del Carmen Gómez Espinoza, 57 años, cédula de identidad N°6.822.889-1, quien fallece el mismo día, a las 18:40 horas; 2) Mariana Victoria Fierro Valderrras, 38 años, cédula de identidad N°12.135.828-K, quien falle el día 09 de marzo de 2008; y 3) Sandra Rosalba Garretón Barahona, 57 años, cédula de identidad N°9.907.883-9, quien fallece el día 25 de marzo de 2008.

Seguidamente y producto de los mismos hechos antes descritos resultan con **lesiones de diferente consideración** las siguientes personas que realizaban actividades físicas deportivas y recreativas en el ya citado recinto deportivo de la I. Municipalidad de Peñalolén : 1) Jimena Del Carmen Gómez Maruri, cédula de identidad N°5.575.765-8 (lesiones graves); 2) Cecilia Del Carmen Espinoza Delgado, 55 años, cédula de identidad N°6.603.367-8 (lesiones graves); 3) Pabla Zúñiga Poblete, 23 años, cédula de identidad N°15.748.161-4 (lesiones Graves); 4) Lucinda Villalobos Castillo, 67 años, cédula de identidad N°5.318.457-K (lesiones gravísimas) y 5) Beatriz Fierro Valderrras, 41 años, cédula de identidad N°10.476.526-2 (lesiones gravísimas); 6) Andrés Domínguez Fritz, 23 años, cédula de identidad N°15.782.451-1 (lesiones leves); 7) Ana María Sánchez González, 49 años, cédula de identidad N°8.056.889-4 (lesiones leves); 8) Lucía Valenzuela Vergara, 66 años, cédula de identidad N°4.810.554-8 (lesiones leves); 9) Paulina Muñoz Bastías, 29 años, cédula de identidad N°13.482.092-6

(lesiones leves); 10) María Angelica Méndez Dotte, (vivencia traumática); 11) Ximena Flores Castillo, (vivencia traumática); 12) Eliana Campos Cortés (vivencia traumática); 13) Marcela Tolosa Morales, 41 años, cédula de identidad N°10.816.498-0 (vivencia traumática); 14) Esteban Sepúlveda Zúñiga (vivencia traumática); 15) Marianela Hernández Ruiz, 50 años, cédula de identidad N°7.601.672-2 (vivencia traumática); 16) Nicole Carvajal Acuña, 21 años, cédula de identidad N°16.384.949-6 (vivencia traumática) y 17) Jacqueline Acuña Ramírez, 42 años, cédula de identidad N°11.049.090-9 (vivencia traumática).

NONAGESIMO PRIMERO: Que, en primer lugar es necesario consignar que en causa Rol 1571-2011 seguida ante el Segundo Juzgado Militar de Santiago consta de las diligencias ordenadas realizar inicialmente por la Fiscalía de Aviación de Santiago, entre ellas la constitución en el lugar de los hechos realizada por el señor Fiscal a cargo de la investigación, que el avión Cesna 210 **matrícula CC-KKU**, producto de la caída y posterior incendio queda reducido a restos calcinados en su mayor parte en tanto algunas piezas se desprenden de su estructura con el impacto y son arrojados a algunos metros de distancia, como asimismo de los testimonios contenidos en la citada investigación contenidos se desprende que momentos antes de la caída a tierra la aeronave volaba a baja altura. En igual forma de los mismos antecedentes entre ellos **Resolución Exenta N° 02387** de fecha 10 de octubre de 2008 de la Dirección General Aeronáutica Civil, queda establecido que dicha aeronave era utilizada para realizar un proceso de entrenamiento complementario interno de la Prefectura aeropolicial, siendo instructor del mismo el capitán señor Luciano Castro Adasme y el instruido el teniente señor Sebastián Rodríguez Torres. Que, asimismo queda establecido en la misma forma que el avión **no alcanza ni la velocidad ni la altura esperada tras separarse de la pista de despegue, según** dan cuenta las trazas del radar registradas en las dependencias del tránsito aéreo, iniciando cerca de un minuto después del despegue **un viraje a la izquierda**. Asimismo del mérito de los antecedentes, entre ellos informe periciales contenidos como informe Final de Incidente de aviación N° 1479ES suscrito en calidad de investigador por don Ernesto Santander Compillo, y don Carlos Riquelme Sandoval como investigador técnico, descritos en el considerando octogésimo octavo, y ratificados en calidad de testigos como se da cuenta en el motivo octogésimo séptimo,, de los cuales resulta irrefutable que la aeronave CC-KKU, sufrió una falla mecánica cuyo origen no fue posible precisar, pero que se tradujo claramente en que al minuto del despegue no alcanza la potencia necesaria ni la altura requerida para continuar en vuelo, falla por la cual el piloto intenta lo que en el Manual se señala como una maniobra de aproximación al aeropuerto más cercano, en el caso, indudablemente el aeropuerto de Tobalaba de donde había despegado segundos antes, iniciando un viraje a la izquierda, esto es, hacia el oriente de la ciudad de Santiago,

encontrándose como ya se ha señalado, que no logra su objetivo, precipitándose a tierra sobre el recinto deportivo de la Municipalidad de Peñalolén.

NONAGESIMO SEGUNDO: Que, cabe tener presente en estos autos, de la lectura de la causa llevada ante el Segundo Juzgado Militar de Santiago Rol 1571-2011, tenida a la vista, como de los antecedentes aportados por el Fisco, como por las partes demandantes, no existe evidencia alguna de que el piloto, copiloto de la aeronave hayan logrado comunicarse con la base del aeródromo Eulogio Sánchez-Tobalaba, lo que **permite desprender** que también que el avión sufrió el desperfecto de sus sistemas de comunicación, toda vez, que es un hecho público y notorio y máxima de experiencia, que se encuentra en la esencia del ser humano el instinto de sobrevivencia que demanda requerir ayuda de inmediato frente a un peligro como es la caída de una aeronave, por lo que resulta indiscutido que sólo una falla del o de los sistemas pudo impedir la comunicación de los tripulantes al aeropuerto de donde habían despegado segundos antes para comunicar su situación y anunciar su aterrizaje de emergencia. La falta de comunicación queda en evidencia en la grabación cuyo audio se reproduce en el acta de inspección personal realizado en noviembre del año 2016 y que rola a fojas 4912 y siguientes, Tomo XIII, en el que queda establecido que la aeronave sale desde el hangar de Carabineros y es mantenido en pista mientras despegan y aterrizan dos aeronaves que efectúan circuitos cortos alrededor del aeródromo de salida y retorno, por calles no habituales a raíz de reparaciones que se efectuaban en el aeródromo. Del audio fluye con nitidez que luego del despegue nunca hubo algún tipo de comunicación desde la aeronave a la torre, existiendo un absoluto silencio desde el despegue hasta el momento que la torre procede a llamar a la aeronave K KU en forma repetida, toda vez que desde dicha torre de control, como se pudo apreciar en dicha inspección por el tribunal, es factible de apreciar a simple vista la humareda y/o llamas que provocó la caída de la aeronave, según quedo claramente establecido en la inspección referida por todos quienes se encontraban presente en el lugar. Se deja constancia que en dicha inspección se dio cuenta por la autoridad del lugar que existe otra frecuencia con que cuenta el recinto para la comunicación con las aeronaves, mas como ha quedado establecido no existen reportes que se hubiese logrado comunicación alguna.

NONAGESIMO TERCERO: Que, resulta claro, como ya se ha dicho, que la falla que sufrió la aeronave provocó asimismo la falta de comunicación y en definitiva la falta de recepción de las llamadas que indudablemente en una conducta instintiva, debieran haber realizado los tripulantes de la aeronave CC-K KU, y ciertamente en cumplimiento de una labor obligatoria para un piloto como es avisar al aeródromo su intención de realizar un aterrizaje forzoso por falla mecánica, para dar curso a los protocolos que al efecto deben existir en un aeródromo.

NONAGESIMO CUARTO: Que, establecida así la existencia de una falla mecánica que abarcó diversos aspectos de la navegación y la comunicación de la nave ya singularizada, es necesario precisar solo a efectos de un acabado análisis que en el Léxico Definiciones y Acrónimos de la Dirección General de Aeronáutica de Chile aprobada su cuarta edición por resolución N° 01928 de 29 de agosto de 2005 que define el concepto “Falla” como “unión accidental entre dos puntos de potencial diferente (Elec.); defecto de un dispositivo que le impide actuar del modo requerido dentro de una gama determinada de condiciones ambientales.”, definición que en su última parte comprende claramente el sentido en que se utiliza el vocablo en estos basamentos y que se ve ratificado por el sentido natural y obvio que le otorga el Diccionario de la Lengua Española que en su punto 1 se refiere como “Defecto o falta.” Y en su punto 3.- como “Avería en un motor”, acepciones que resultan claramente concordantes con las circunstancias descritas y establecidas en los motivos precedentes como asimismo con los análisis efectuados en los informes periciales referidos en los motivos precedentes y realizados en el marco de la investigación realizada por las autoridades aeronáuticas y por la Fiscalía de Aviación.

NONAGESIMO QUINTO: Que, en segundo lugar es posible establecer de igual manera que tanto el Capitán don Luciano Castro Adasme, como el Teniente de Carabineros don Sebastián Rodríguez Torres, frente a la falla sufrida por la aeronave que dirigían a segundos de despegar del Aeródromo Eulogio Sánchez Errázuriz, como ya se señaló, iniciaron un viraje a la izquierda, esto es teniendo presente que se encontraban en la zona oriente de Santiago, en los límites de la comuna de La Reina y Peñalolén y despegando en dirección Sur, **hacia el oriente** y por ende, según es un hecho público y notorio, hacia la cordillera de los Andes, lugar donde a simple vista se aprecia, como lo pudo hacer el tribunal al efectuar inspección personal al citado Aeródromo, la subida de la altura de la zona acortando así rápidamente la distancia que separaba la aeronave del suelo, circunstancia que claramente agravaba la situación de emergencia en que se encontraban. Es por ello que sin perjuicio de señalar como ya se indicó en la ya citada investigación, que la búsqueda del mas próximo aeródromo es una conducta contemplada en el Manual, no es menos cierto que un viraje a la derecha permitía intentar mantener la distancia con la corteza terrestre y no aumentarla por la simple elevación que sufre el terreno en dirección a la Cordillera de los Andes. Es así, que es dable consignar que la conjunción de la causa falla mecánica con la decisión adoptada de virar a la izquierda por los pilotos de la aeronave, lleva a producir en definitiva la caída del avión Cesna 210 **matrícula CC-KKU**. Dichas circunstancias solo permiten desprender que si bien los pilotos señores Castro y Rodríguez realizaron maniobras para intentar regresar al aeródromo, no lograron impedir ni detener la caída de la aeronave a tierra, ambos pilotos que según se desprende de los certificados rolantes a fojas 203 y 221, Tomo I de la causa C-1571-

2011, tenida a la vista, de la Segundo Juzgado Militar de Santiago, se encontraban al momento del accidente de aviación **en actos propios del servicio**, conforme al capítulo tercero del estatuto de personal de Carabineros de Chile.

NONAGESIMO SEXTO: Que, solo a efectos de una mayor precisión, de la causa tenida a la vista de la Fiscalía Militar, se desprende que con fecha 27 de febrero de 2008, la Fiscalía de Aviación, designan perito judiciales para efectos de determinar la causa del accidente de aviación a los señores Ernesto Santander Campillo y Carlos Riquelme Sandoval, quienes en su informe final dan cuenta que a consecuencia del impacto de la aeronave contra la superficie y su posterior incendio esta resultó totalmente destruida, como asimismo ratifica el hecho que desde el inicio del vuelo, no hubo notificación de problemas a bordo, como tampoco ningún tipo de comunicación. Que asimismo establece que no fue posible efectuar una lectura de los instrumentos del panel de la aeronave debido al estado de destrucción post-accidente y post-incendio, como tampoco verificar la posición y condición de los controles de vuelo, por ello de los comentarios a que se remite los peritos que habrían efectuado especialistas, de Teledyne Continental Motors (TCM) como parte de apoyo en la investigación en el sentido que no habría encontrado evidencia de fallas en la inspección inicial al motor. Esto último no guarda concordancia con lo señalado por los mismos peritos en orden a la total destrucción que habrían apreciado en la aeronave y en especial en su motor.

NONAGESIMO SEPTIMO: Que, de todo lo anterior se desprende que en la presente causa actuaron como con-causas en el acaecimiento del accidente que motiva estos autos, tanto la falla mecánica, cuyo origen no ha sido posible precisar por las investigaciones efectuadas por las autoridades aeronáutica, como asimismo el actuar de los pilotos que no lograron impedir y evitar la caída a tierra de la aeronave y su posterior incendio.

NONAGESIMO OCTAVO: Que, lo anterior aparece refrendado en la Resolución Exenta N°02387 del 10 de octubre de 2008, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que resuelve declarar cerrada la investigación del accidente de aviación para determinar la causa señalando que las causas más probables serían la falta de recursos disponibles, velocidad y altura, para que la tripulación pudiese enfrentar una condición crítica de vuelo, ante la eventual falla de un magneto durante la fase inicial de ascenso.

NONAGESIMO NOVENO: Que, asimismo es dable hacer presente que en la revisión del Libro de Combustibles que mantiene Carabineros de Chile, Prefectura Aero policial, que fue inspeccionado por el tribunal según consta a fojas 4909, Tomo XIII, se dejó constancia que en el año 2007, se registra carguío de combustible para la aeronave K KU el día 13 de diciembre de 2007, y luego solo nuevamente el **25 de enero de 2008** y en las páginas siguientes correspondientes a febrero de 2008, esto

es, en el mes que se produce el accidente de autos, existen evidentes enmendaduras en sus registros, en tanto por otra parte se ha dejado constancia no se pudo inspeccionar las bitácoras de la aeronave por cuanto se expresó que las correspondientes a los días 26 y 27 de febrero de 2008, N°4477 y 4478, se quemaron al producirse el accidente el día 27 de febrero, ya que se encontraban tanto el original como la copia en el interior de la aeronave, no existiendo registro alguno en consecuencia de ellas. Lo anterior llama la atención al tribunal en cuanto evidencia una falta de diligencia y prolijidad indispensable y necesaria para un eficiente control administrativo de las funciones públicas que se realizan en la Prefectura Aero Policial, teniendo presente en especial que se trata de labores que inciden directamente en una actividad calificada como riesgosa cual es la navegación, que requiere llevar un control pormenorizado de los chequeos y controles que se le efectúan a la nave, ello para un adecuado control y manejo de las mismas.

CENTESIMO: Que, todo lo anterior permite establecer como ya se ha señalado, la existencia de una falla mecánica, concomitante a un manejo insuficiente por parte de la tripulación para evitar la caída de la aeronave, todos elementos que excluyen a no dudar la existencia de un caso fortuito o fuerza mayor, toda vez que se trató de una falla en un elemento mecánico, que una adecuada y oportuna revisión pudo detectar con anterioridad al inició del vuelo y una insuficiencia en la reacción de los pilotos que puedo haber sido reforzada con una mayor preparación para enfrentar una circunstancias como las que se dieron en dicha emergencia por parte del alumno en practica y su instructor, máxime si se trataba de un vuelo de instrucción con pasajeros, como es el caso en análisis.

CENTESIMO PRIMERO: Que, cabe agregar sólo a mayor abundamiento que se encuentra establecido en esta causa, como asimismo en la causa Rol N°1571-2011 del Segundo Juzgado Militar de Santiago, que las condiciones meteorológicas existentes el día 27 de febrero de 2008 en la zona oriente de Santiago, donde se produjo el accidente, eran absolutamente normales para la época, sin que existiera elemento alguno que resultara un obstáculo o dificultara la navegación.

CENTESIMO SEGUNDO: Que, en relación a la alegación o defensa del plazo de prescripción de un año contemplado en el Código de Aeronáutica, resulta necesario recordar que se trata de una legislación especial referente a las partes de un contrato de transporte en las circunstancias contempladas por el legislador, pero que en ningún caso excluyen las acciones propias de la responsabilidad extracontractual emanadas del Código Civil y de la responsabilidad propia del Estado contenida en la Constitución Política de La República, en especial en su artículo 6 y 7, 38, como en la Ley General de Bases de Administración del Estado, artículo 42. Sin perjuicio de lo anterior, no se advierte de manera alguna elementos que pudiesen sugerir la existencia

de un contrato de transporte celebrado por las víctimas del accidente, en especial teniendo en consideración que la mayoría de ellas se encontraban en tierra sin haber adoptado decisión alguna que pudiese implicar la existencia de un acuerdo o contrato. Asimismo, en relación a la alegación o defensa subsidiaria en cuanto a la limitación del monto a indemnizar establecido por el Código Aeronáutica, en su artículo 144, es dable sostener que, siguiendo el mismo principio ya indicado precedentemente, este no recibe aplicación tratándose de una pretensión reparatoria, que tiene su fundamento en la responsabilidad extracontractual del Código Civil y en la responsabilidad de los Órganos del estado conforme a las normas que rigen la materia.

CENTESIMO TERCERO: Que, finalmente en cuanto a la alegación efectuada por el Fisco, frente a una eventual excepción de pago por los pagos que se hubiesen efectuado por concepto de póliza de seguro, cabe precisar que a este respecto no se ha rendido prueba alguna por la demandada, por lo que cabe desestimar la alegación impetrada por el Fisco de Chile.

CENTESIMO CUARTO: Que, sólo a mayor abundamiento es necesario precisar que el Código Aeronáutico en su artículo 3 inciso segundo, señala “A las aeronaves del Fisco destinadas a Carabineros de Chile para el ejercicio de sus funciones propias, sólo les serán aplicables los artículos 52, 53, 57 y 181”, de lo que se desprende nítidamente que en el caso en análisis no resultan procedentes las excepciones y alegaciones efectuadas por la demandada a este respecto. Cabe señalar que a juicio de esta sentenciadora el cuerpo de carabineros de Chile forma parte del estado de Chile, y por ende queda comprendido dentro del término amplio que utiliza el legislador “Fisco”.

CENTESIMO QUINTO: Que, en el caso en análisis cabe considerar que han resultado víctimas del actuar de los agentes del estado, ciudadanos que se encontraban en las cercanías de sus domicilios, en un recinto municipal realizando actividades deportivas y recreativas, en el ámbito del actuar propio de los entes edilicios en cuanto llaman a sus vecinos y habitantes a mejorar su calidad de vida en un ambiente seguro y próximo a sus lugares de residencia. Este concepto ha sido desarrollado a nivel internacional, forjándose planes de seguridad pública y ciudadana reconocidos tanto en informes del Estado de Chile, como en el Informe Regional de Desarrollo Humano 2013-2014 Nueva York del programa de las Naciones Unidas para el desarrollo en lo que denomina Plan “Seguridad para todos”, en las cuales se distingue la seguridad como bien público y como derecho, distinguiendo a su vez la seguridad pública, privada y ciudadana. Cabe agregar que las ciencias sociales han diferenciado asimismo, **conceptos de seguridad humana, urbana y comunitaria** indicándose y recogiendo dichos conceptos en diferentes documentos entre ellos, informes del programa Santiago Humano y Resiliente del Gobierno Regional Metropolitano. Se indica asimismo que la **seguridad urbana** implica que “cada ciudad debe ser capaz de brindar a sus habitantes

espacios públicos de encuentro, adecuados a las necesidades legítimas de cada grupo específico. Esta perspectiva se inscribe en la perspectiva del derecho a la ciudad; la seguridad comunitaria por su parte pone énfasis en el trabajo directo con las comunidades geográficas o étnicas, y con la unidad territorial más próxima a la urbe, el barrio”. Por ello, en consecuencia se ha señalado que siendo **el barrio** el contexto donde los ciudadanos habitan cotidianamente, es que resulta fundamental que allí se vele por su seguridad, es por ello que resulta más gravoso para quienes resultaron víctimas del accidente de autos, que se encontraban en un recinto municipal, haber sido afectados en su integridad física, psíquica e incluso perdiendo su vida, mientras realizaban una actividad de suyo segura, sin incurrir por su parte en riesgo alguno al que se expusieran con su actuar, es por ello que en el plan nacional de seguridad pública 2014-2018, se reconocía la seguridad como un derecho humano fundamental para el ejercicio de otros derechos, derecho que se vio violentado para las víctimas de este accidente al ser objeto de un accidente aéreo que no podían prever y del cual creían estar a salvo al encontrarse en un recinto municipal desarrollando actividades que promueven su desarrollo físico, psíquico y su salud y próximo a su domicilio.

CENTESIMO SEXTO: Que, encontrándose establecida la comisión de un hecho ilícito por agentes del Estado, de la cual surge la responsabilidad del Estado conforme a lo establecido en el artículo 38 inciso segundo de la Constitución Política de la República, en concordancia con lo dispuesto en los artículos 6 y 7 de la Carta Fundamental en cuanto prescribe que los órganos del Estado deben someter su acción a la constitución y a las leyes, y son responsables de sus actos de acuerdo a la ley, como asimismo a lo establecido en el artículo 4 de la ley 18.575 sobre Bases Generales de la Administración del Estado al disponer que “El Estado será responsable de los daños que causen los órganos de la administración en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de las responsabilidades que pudieran afectar al funcionario que las hubiere realizado.” Cabe señalar que el citado principio se ve reiterado en el artículo 44 del mismo texto legal.

Al efecto, de las normas citadas en el párrafo precedente, solo es dable concluir que tanto el constituyente como el legislador ha expresado en forma inequívoca su intención de que el Estado se haga responsable del actuar de sus agentes, cuando este ocasiona un daño al administrado, responsabilidad que por su naturaleza cae en el ámbito de la responsabilidad extracontractual.

CENTESIMO SEPTIMO: Que, en estos autos ha demandado de indemnización de perjuicios en el Tomo I, fojas 11, don José Ramón Pérez Ortiz, Marcelo José Pérez Garretón, doña Andrea Carolina Pérez Garretón, el primero en su calidad de cónyuge y los dos restantes en su calidad de hijos, acreditado con los documentos debidamente acompañados a estos autos y descritos en el motivo octavo N°3, N°5 y N°6, por daño moral y daño material, de doña Sandra Garretón, quien

falleciera tras las lesiones gravísimas que recibiera el 27 de febrero de 2008, mientras realizaba una actividad recreativa y deportiva en el recinto de la Municipalidad de Peñalolén. En relación a este último es necesario consignar que se encuentra establecido en estos autos que doña Sandra Rosalba Garretón Barahona, efectivamente recibió atención médica a raíz de las lesiones gravísimas sufridas el día 27 de febrero de 2008, hasta el momento de su fallecimiento, acaecido a raíz de las mismas con fecha 25 de marzo del mismo año, en la Clínica Indisa de esta capital. Hospitalización que requirió múltiples tratamientos medicamentosos, procedimientos quirúrgicos y de laboratorio, kinesiología y elementos de apoyo para sobrevivir, que se encuentran reflejados en la cuenta de la paciente individualizada en el motivo octavo N°30, del cual se desprende fehacientemente que el monto de los gastos efectuados en el tratamiento médico de doña Sandra Garretón Barahona, ascienden a la suma de \$49.507.943.- a la fecha en que esta fallece, por lo que se concederá dicha suma como indemnización por daños materiales sufridos por el cónyuge y los hijos de la fallecida doña Sandra Rosalba Garretón Barahona.

CENTESIMO OCTAVO: Que, en relación al daño moral impetrado por cada uno de los demandantes singularizados en el considerando que antecede, resulta imperioso referirse a la circunstancia ya referida precedentemente en que se desprende que la señora Garretón falleció luego de una larga agonía de más de 25 días recibiendo tratamiento médico por las quemaduras de extrema gravedad que sufriera en más del 80% de su cuerpo que mantuvo a sus hijos y cónyuge durante esos días indudablemente en un proceso de angustia, esperanza y sufrimiento, a la espera de una evolución positiva por parte de su madre y cónyuge que la sacara del estado de extrema gravedad que mantenía y que desembocó finalmente en su muerte. Cabe señalar que es indudable que la muerte de un cónyuge, con el que se ha compartido por casi 25 años, según se desprende del certificado de matrimonio agregado en el Tomo I, fojas 148, del Segundo Juzgado Militar de Santiago e individualizado en el considerando octavo N°3, provoca a no dudar un dolor y una angustia ante la ausencia de aquella persona con la que se comparte la cotidianeidad y el amor hacia los hijos en común. La cotidianidad como actividades diversas como participes en iglesias y otras instituciones, como dan cuenta los testimonios rendidos en esta causa, a fojas 3702, Tomo XI y del informe psicológico agregado a fojas 3971, Tomo XI, emitido por doña Andrea Machuca San Martín.

CENTESIMO NOVENO: Que, resulta indudable de la misma manera el dolor y sufrimiento experimentado por los hijos frente a la pérdida de su madre doña Sandra Garretón, lo que se ve reflejado en las palabras de los testigos que declaran a fojas 3700 y 3710 y siguiente, Tomo XI, y del informe psicológico emitido por la profesional doña Marcela Marín Stone guardado en custodia civil bajo el N°7467-2014, más aún si se considera que esta ocurre en circunstancias del todo imprevisibles y no sólo

eso, sino mientras se desarrollaba una actividad en un entorno muy cercano a su domicilio, lugar que habitualmente se considera seguro y sin riesgos, todos elementos por los que este tribunal deberá acceder a la indemnización solicitada, estableciendo para el cónyuge don José Ramón Pérez Ortiz, la suma de \$150.000.000.- (ciento cincuenta millones de pesos); a su hijo don Marcelo José Pérez Garretón, la suma de 180.000.000.- (ciento ochenta millones de pesos) y para su hija Andrea Carolina Pérez Garretón la suma de \$180.000.000.- (ciento ochenta millones de pesos).

CENTESIMO DECIMO: Que, en estos autos ha demandado de indemnización de perjuicios en el Tomo I, fojas 11, don Benedicto Garay Roco por si y en representación convencional de sus hijos Andrés Garay Borcosque y Pablo Ignacio Garay Borcosque, el primero en su calidad de cónyuge y los dos últimos en calidad de hijos de la fallecida señora Celia Aída Borcosque Plaza, calidades que se encuentran oportunamente acreditado con los correspondientes certificados de nacimiento y matrimonio, agregados a fojas 8, Tomo I y fojas 4502 y 4503, Tomo XII, que dan cuenta que a la fecha del accidente los hijos tenían 20 y 21 años, respectivamente y asimismo con la documental guardada en custodia 7467-2014, en la especie, informe sociales y comunicaciones dirigidas a la Universidad de Antofagasta, dan cuenta de las calidades de estudiantes Universitarios que ostentaban a esa fecha los hijos de la fallecida Sra. Celia Borcosque Plaza.

CENTESIMO UNDECIMO: Que, en relación al daño moral impetrado por cada uno de los demandantes resulta necesario señalar en relación al cónyuge de la fallecida Celia Borcosque, que ellos llevaban más de 25 años de vida en común y con dos hijos a los que con gran esfuerzo habían logrado ingresar a la educación superior y que costeaban entre ambos, para solventar los cuantiosos gastos que generaban y que son de público conocimiento y que se veían incrementados por el hecho de que uno, demandante de autos, estudiaba en la Universidad de Antofagasta. Resulta indudable que la pérdida de la madre y cónyuge al grupo familiar provoca un daño inconmensurable, toda vez que deben adoptar nuevas rutinas, como da cuenta el informe social agregado a esta causa, singularizado en el considerando octavo N°32 al N°39, y que se ven corroboradas en las declaraciones de los testigos, que deponen a fojas 3704, 3706, 3588 y 3993, Tomo XI, vecinos por años de los demandantes, como de la víctima del accidente doña Celia Borcosque Plaza, que dan cuenta de la circunstancias previas del apoyo que la madre y cónyuge de los demandantes les brindaba, y de la desolación, depresión que la muerte de ella les provoco alterando su vida en la forma descrita y asumiendo nuevas funciones para mantener unido al grupo familiar y que pudiesen continuar sus estudios, todos elementos por los que este tribunal deberá acceder a la indemnización solicitada, estableciendo para el cónyuge don Benedicto Garay Roco, la suma de \$140.000.000.- (ciento cuarenta millones de pesos); a su hijo don Andrés Garay Borcosque, la suma de 140.000.000.- (ciento cuarenta millones de pesos) y para su

hijo don Pablo Garay Borcosque la suma de \$170.000.000.- (ciento setenta millones de pesos).

CENTESIMO DUODECIMO: Que, en relación al daño material impetrado por los demandados precedentemente señalados, se ha solicitado se condene a la demandada al pago de \$1.000.000.- (un millón de pesos), más de la prueba documental rendida y guardada en custodia bajo el N°7467-2014, sólo se encuentra acreditado en autos por concepto de gastos realizados en medicamentos, exámenes y elementos de tratamientos para las quemaduras experimentadas durante el año 2008, la suma de \$203.415.- (doscientos tres mil cuatrocientos quince pesos), suma que se deberá reajustar según la variación que experimentada por el Índice de Precios al Consumidor, desde el 31 de diciembre de 2008 hasta la fecha del pago efectivo del mismo.

CENTESIMO DECIMO TERCERO: Que, asimismo en el Tomo I, fojas 11, a accionado de indemnización de perjuicios por daño moral doña Lucinda Del Carmen Villalobos Castillo, quien realizaba actividad deportiva en el recinto deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, el día 27 de febrero de 2008, experimentando lesiones gravísimas calificadas por el Servicio Médico Legal, a fojas 1559, Tomo IV de la causa 1571-2011 del Segundo Juzgado Militar, tenido a la vista en estos autos, en que declara como tiempo para sanar con igual tiempo de incapacidad, salvo complicaciones, de la demandante el período de 540 a 545 días, lesiones secundarias “a quemaduras por caídas de avión en recinto deportivo, que deja como secuela de por vida compromiso de estética facial y corporal, que son deformantes y requieren tratamiento especializado de cirugía plástica de quemaduras”. A mayor abundamiento se encuentra acreditado en estos autos por la múltiple prueba documental individualizada en el motivo octavo N°36 al N°54, que da cuenta de las hospitalizaciones, injertos, tratamientos de variada índole, extensos tratamientos kinesiológicos, farmacológicos, interconsultas en diversos establecimientos hospitalarios, entre ellas Coaniquem, Hospital Clínico UC, Hospital de Urgencia Asistencia Pública y C. Silva Henríquez, curaciones y en definitiva diversos episodios, que dan cuenta de lo que se describe en el último de ellos, que señala “presenta secuelas físicas importantes e interferencias en su vida cotidiana por disminución de capacidades”, emitido con fecha 24 de octubre de 2014. Que los sufrimientos experimentados por la demandante se ven claramente reflejados en los dichos de la testigo doña América Venegas Fuentes, quien a fojas 4186, Tomo XII, expresa que en su calidad de vecina por más de 40 años, ha presenciado las dificultades y sufrimientos que ha experimentado en lo que describe como proceso de rehabilitación con muchos implantes y poca esperanza estando durante seis meses en coma inducido, porque los “los dolores eran muy horribles”, da cuenta asimismo que el daño más grande es la parte psicológica “del sólo hecho ella mirarse al espejo y mirarse los implantes y mirarse que le quedaron perforaciones en su rostro, es para que cualquier persona se deprima y su cuerpo es otro tema”. Que, de todos los elementos ya reseñados resulta

necesario acoger la demanda concediendo como reparación del daño moral experimentado por la víctima y demandante la suma de \$200.000.000.- (doscientos millones de pesos).

CENTESIMO DECIMO CUARTO: Que, asimismo en el Tomo I, fojas 11, a accionado de indemnización de perjuicios por daño material doña Pabla Elizabeth Zúñiga Poblete, 24 años de edad al momento del accidente, quien realizaba actividad deportiva en el recinto deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, el día 27 de febrero de 2008, experimentando lesiones graves calificadas por el Servicio Médico Legal, a fojas 636 y 1558, Tomo II y IV, respectivamente, de la causa 1571-2011 del Segundo Juzgado Militar, tenido a la vista en estos autos, en que declara como tiempo para sanar 148 a 150 días, salvo complicaciones, dejando como secuela “cicatriz permanente en región abdominal anterior y miembro superior”. A mayor abundamiento se encuentra acreditado en estos autos por la múltiple prueba documental individualizada en el motivo octavo N°17 y N°74 al 79, que da cuenta de las hospitalizaciones, injertos, tratamientos de variada índole, tratamientos kinesiológicos, farmacológicos, interconsultas en establecimientos hospitalarios, entre ellas Coaniquem, Posta Central y Consulta Médicos particulares, médico psiquiatra, que dan cuenta de lo que se describe en los informes del Servicio Médico Legal, como quemadura plana, de quemadura facial no deformante, quemaduras torácicas, cicatriz de quemadura en ambos brazos, antebrazo derecho y mano, cicatriz de quemadura en ambas piernas y cicatriz de zona dadora de injerto. Elementos que al informar sobre las facultades mentales de la demandante el médico psiquiatra forense, Doctor Ítalo Sigala del SML, en su conclusión expresa “que la víctima, demandante de autos presenta un stress post traumático y un grave menoscabo en su autoestima e imagen corporal”, agregando “ambas alteraciones son secuela directa de las lesiones y vivencia del accidente aéreo 27-02-2008”. Cabe señalar que el mismo profesional agrega que la capacidad de resiliencia de la demandante que es merito personal ha aminorado el sufrimiento y el daño psíquico que podía haber sido más intenso e invalidante, sosteniendo en su parte final que el daño, la autoestima y la pérdida de seguridad en su atractivo físico pueden ser irreversibles. A mayor abundamiento las declaraciones de los testigos a fojas 3708 y 3712, Tomo XI, dan cuenta del sufrimiento que experimentó la demandante a raíz de las quemaduras sufridas el 27 de febrero de 2008, su largo tratamiento posterior y la angustia experimentada en el momento mismo del accidente a raíz de la búsqueda de su hijo Esteban Sepúlveda Zúñiga, de 6 años en los momentos posteriores a la caída del avión, quien se encontraba también en el lugar, que así de las circunstancias descritas y tratándose de una mujer joven, estudiante universitaria y que realizaba trabajos en empresas, con posterioridad como cajera en supermercados, toda vez que debió dejar sus estudios. Todos estos elementos llevan a establecer el daño sufrido por la demandante debiendo acogerse la

demanda intentada contra el Fisco, por la suma de \$180.000.000.- (ciento ochenta millones de pesos).

CENTESIMO DECIMO QUINTO: En relación al daño material, cabe consignar que no se ha rendido prueba alguna para determinar su monto, por lo que necesario resulta desestimar la pretensión deducida en ese aspecto por la víctima Pabla Zúñiga Poblete.

CENTESIMO DECIMO SEXTO: Que, asimismo en el Tomo I, fojas 11, doña Pabla Elizabeth Zúñiga Poblete, acciona en representación de su hijo menor de edad Esteban Sepúlveda Zúñiga, por los daños morales que experimentaron en forma directa como víctima sobreviviente del accidente aéreo acaecido el 27 de febrero de 2008, en el recinto deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, lugar donde se encontraba junto a su madre, y que al análisis del informe social levantado por el centro de Estudios y Promoción del Buen Trato, emitido en enero de 2009, bajo el Título “Propuesta de continuidad programa intervención en crisis Peñalolén”, que en su parte III, usuarios con necesidades de continuidad de tratamiento, lo describe como el único niños 7 años que sobrevivió al accidente, que ha requerido de apoyo psiquiátrico y farmacológico para el manejo de sus síntomas, agregando que la atención terapéutica se orienta a la mejor evolución de un proceso que por tratarse de un niño pequeño puede tomar muchos 708, Tomo XI, años de su vida considerando que la información en el tema habla del riesgo de cronicidad de la sintomatología y de las alteraciones funcionales y estructurales que se pueden ocasionar en el cerebro de un niño expuesto a una situación como la descrita. Asimismo se puede agregar de la declaración de la testigo Karen Morales Núñez, de fojas 3708, Tomo XI, que describe la angustia del menor al creer que su madre estaba muerta y según se desprende la angustia que vivió en el período posterior al ver a su madre con las quemaduras descritas en el motivo anterior, todos estos hechos se ven corroborados por lo expuesto en el informe psicológico de fojas 3973, Tomo XI, elaborado por el Centro de Estudios y Promoción del Buen Trato Pontificia Universidad católica de Chile, que describe que Esteban se encontraba con importante sintomatología correspondiente a un cuadro de Stres Post Traumático, entre las cuales describe recuerdos recurrentes e intrusivos del accidente, flashback, la habilidad emocional, dificultades para mantener el sueño, pesadillas, hipervigilancia, dolores de estómago, temblores en sus manos, altos montos de angustia, miedo a estar solo, miedo intenso y evitación de algunos estímulos que le recuerdan el accidente como helicópteros, aviones. Por lo que de estos elementos solo cabe concluir que procede acoger la demanda en comento, otorgando una indemnización de perjuicios por la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos).

CENTESIMO DECIMO SEPTIMO: Que, en el Tomo I, fojas 11, demanda de indemnización de perjuicios por daño moral y daño material doña Jimena

Gómez Maruri, 62 años de edad, quien realizaba actividad deportiva en el recinto deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, el día 27 de febrero de 2008, experimentando lesiones graves descritas en el Informe del Servicio Médico Legal, agregado a fojas 597, del Tomo II, de la causa 1571-2011 del Segundo Juzgado Militar, descritas como producidas por acción de elemento calórico (llamas), que sanar previo tratamiento especializado, en 50, 60 días, con igual tiempo de incapacidad, quedando como secuelas múltiples cicatrices de quemaduras notoriamente visibles, presentando asimismo cicatrices de zona dadora de injerto en muslo izquierdo cara lateral y posterior. Circunstancias todas que provocaron un gran impacto en su vida desarrollando una sintomatología ansiosa y depresiva, que logra recuperar luego de tratamiento profesional según se concluye en informe emanado del Centro de Estudios y Promoción del Buen Trato UC, agregado a fojas 3963, Tomo XI, y que se ve refrendado por el informe médico del cirujano plástico doctor Paulo Castillo Delgado, emitido con fecha 26 de marzo de 2008, guardado en custodia N°6467-2014. Dichas circunstancias se ven corroboradas por los dichos de doña Elizabeth Escobar Gomero, quien al declarar a fojas 3720, Tomo XI, da cuenta de existencia de perjuicio físico indicando que la vio en la Posta de Peñalolén, y luego supo de todos los injertos que debió realizarse, por su ausencia por mucho tiempo por su recuperación, le vio reacciones temerosas en su cambio de actitud, destacando todo el daño físico y psicológico que supuso el accidente, que supo que estuvo hospitalizada. Que, de todos los antecedentes expuestos, sólo cabe desprender la existencia del perjuicio demandado, y cuyo monto se regula en la suma de \$120.000.000.- (ciento veinte millones).

CENTESIMO DECIMO OCTAVO: Que, asimismo la demandante antes singularizada, a accionado por el daño material que cifra en un monto de \$2.640.000.- y que según se aprecia de la prueba documental rendida singularizada en el considerando octavo, número 58, 60, 61 y 62, sólo se encuentra acreditada la suma de \$1.830.752.- (un millón ochocientos treinta mil setecientos cincuenta y dos pesos), monto por el cual se accederá como indemnización por el daño material, reajustado según la variación experimentada por el Índice de Precios al Consumidor IPC, desde el 31 de marzo de 2008 hasta la fecha efectiva del pago de la misma.

CENTESIMO DECIMO NOVENO: Que, en el Tomo I, fojas 11, demanda de indemnización de perjuicios por daño moral y daño material doña Cecilia Del Carmen Espinoza Delgado, 55 años de edad, a la época accidente, quien realizaba gimnasia al aire libre en el recinto deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, el día 27 de febrero de 2008, experimentando lesiones graves descritas en el Informe del Servicio Médico Legal, agregado a fojas 598, del Tomo II, de la causa 1571-2011 del Segundo Juzgado Militar, descritas como producidas por acción de onda expansiva calórica, que suelen sanar, salvo complicaciones, con tratamiento especializado en 50 a 60 días, con igual tiempo de incapacidad. Circunstancias todas que provocaron un gran

impacto en su vida por la pérdida de su gran amiga Sandra Garretón, quien fallece luego de semanas de agonía, y con quien convivía mucho en lo cotidiano y secuelas que se mantienen en sus piernas y espaldas, presentando diversa sintomatología especialmente síntomas depresivos como llanto fácil, ideas persistentes de culpa, insomnio, labilidad emocional, cambios de humor y síntomas ansiosos, relacionados con el síndrome de stress post-traumático, en especial terror frente a los aviones y flash backs. Todas estas circunstancias se ven reflejadas en el certificado de fecha 30 de junio de 2011, emitido por el director del Cesfam Carol Urzúa, guardado en custodia N°7467-2014, en el que expresa que la demandante requirió terapia psicológica durante varios años, continuando con intervención psicosocial en dicho centro de salud, como asimismo el certificado de doña Naldy Alvear Tapia, Kinesióloga, de fecha 19 de diciembre de 2008, que señala la demandante Cecilia Espinoza Delgado, debió someterse a 45 secciones de kinesioterapia motora, que consistieron básicamente en ejercicios terapéuticos para mejorar movilidad y fuerza, masoterapia y reeducación de la marcha, como cuidado y control de las cicatrices agregando que se le confeccionaron prendas compresivas para ambas extremidades inferiores, las que utilizó aproximante 7 meses después del cierre de las heridas. Lo anterior se ve corroborado por la declaración de la testigo doña María Graciela Cruz Kegevic, de fojas 3990, Tomo XI, en cuanto señala que ella ha mantenido una relación laboral con la demandante, porque antes del accidente ella le refería clientes para asesorar en materia previsional y luego a raíz de lo que le ocurrió, fue decayendo esa derivación hasta llegar a uno al año, agregando que sufrió perjuicios de dos tipos, físicos que se refiere a las lesiones con las cuales quedó como quemaduras en sus dos piernas y espalda y por otro lado perjuicio daño psicológico, que se refiere a temores para desenvolverse lo que la ha tenido con tratamiento con psicólogos, psiquiatras, y asimismo en cuanto perjuicio económico a raíz de lo mismo la imposibilidad de trabajar, indicando que en cuanto a precisión de montos no lo sabe, pero si sabe que la demandante ha incurrido en muchos gastos; por lo antes expuestos, sólo cabe desprender la existencia del perjuicio moral demandado, y cuyo monto se regula en la suma de \$120.000.000.- (ciento veinte millones).

CENTESIMO VIGESIMO: Que, asimismo la demandante doña Cecilia Espinoza delgado a accionado por el daño material que cifra en un monto de \$1.000.000.- y que según se aprecia de la prueba documental rendida singularizada en el considerando octavo, número 82 a la 86, se encuentra acreditado los gastos médicos, kinesiológicos en los que debió incurrir que superan la suma de \$1.000.000.- de pesos solicitada por concepto de daño material, por lo que este tribunal limita su monto a lo solicitado en su libelo, esto es, se concede una indemnización de perjuicios por daño material de \$1.000.000.- (un millón de pesos).

CENTESIMO VIGESIMO PRIMERO: Que, en el Tomo I, fojas 11, demanda de indemnización de perjuicios por daño moral don Andrés Ignacio

Domínguez Fritz, 24 años, profesor de Educación Física, quien daba clases gimnasia al aire libre en el recinto deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, el día 27 de febrero de 2008, experimentando poli contusiones de la cuales fue atendido primero ACHS, recibiendo asimismo tratamiento con psicofármacos por stres post traumático, siendo las lesiones corporales sufridas calificadas con pronóstico médico legal leves, indicándose que deben sanar, salvo complicaciones en 14 días con igual tiempo de incapacidad. Asimismo de la prueba documental rendida que da cuenta de la atención médica recibida en el Hospital del Trabajador, que el evento que da origen a estos autos, ocasionó una sintomatología que le dejó en un estado de angustia con incontinencia emocional, sentimiento de culpa, hiper alerta, con fenómenos tipo flash backs, sueño interrumpido, en el que se le diagnostica trastorno por stres agudo, derivándose a psicología urgente para terapia, leyéndose en las indicaciones médicas control con máxima brevedad y reposo por salud mental, se indica planificación de relajación, con resultado favorable, permaneciendo por un prolongado tiempo con licencia médica. Todos antecedentes que aparecen refrendados con claridad por los dichos de los testigos don Felipe Eduardo Fernández Astorga y doña María Inés Zarate Molina, de fojas 3726 y 3729, Tomo XI, respectivamente, que dan cuenta de los perjuicios tipo psicológicos en su vida diaria, tanto de convivencia, como laboral, al expresar, que para Andrés Domínguez fue especialmente difícil, ya que vio todo con detalle, desde que la avioneta se aproximaba, hasta gente herida, quemándose, que todo fue tan rápido que no tuvo tiempo para avisarle al resto para poder arrancar, ante lo cual entro en un estado de shock, no sabía que hacer sólo pedía ayuda, viviendo hasta hoy con sentimientos de culpa por lo que pudo haber hecho por la gente que estaba con él; que experimento después del accidente mucho temor a la oscuridad y soledad, lo que le trajo problemas en todo tipo de relaciones, paso de ser una persona alegre, extrovertida, muy amistosa, a ser una persona introvertida, irritable, con problemas de atención de concentración, temeroso; ya no era la persona que uno veía, que tenía artos amigos, prácticamente no se juntaba con amigos, todo era su polola y su familia, pero incluso hasta con ellos tenía problemas, no le gustaba estar solo en las noches, él comentaba que eran interrumpidas, dormía a saltos, y en cualquier discusión se mostraba muy irritable. El testigo Felipe Fernández, agrega que cuando le ocurrieron estos hechos, él estaba a punto de titularse, lleno de proyectos y posibilidades de trabajo y uno de los trabajos que tenía era del Depto. De Salud de la Universidad Metropolitana con actividades docentes, las cuales nunca más pudo volver a realizar por las licencias que tuvo casi todo ese año y perdió la posibilidad de volver. Agrega que personalmente tuvo la posibilidad de ofrecerle e integrarlo en actividades similares hace dos años, era una muy buena posibilidad de trabajo, pero hasta esa fecha él no era capaz de hacer actividades con adultos mayores al aire libre. Por los antecedentes expuestos, sólo cabe desprender la existencia del perjuicio moral demandado, y cuyo monto se regula en la suma de \$35.000.000.- (treinta y cinco millones de pesos).

CENTESIMO VIGESIMO SEGUNDO: Que, en el Tomo I, fojas 11, demanda de indemnización de perjuicios por daño moral doña Ana María Sánchez González, 49 años, dueña de casa, quien se encontraba en clases gimnasia al aire libre, en el recinto deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, el día 27 de febrero de 2008, experimentando quemaduras tipo A en la zona torácica izquierda posterior por la onda expansiva de caída y explosión de avión, las que corresponden a pronóstico de médico legal leve, indicándose que suelen sanar, salvo complicaciones, en 12 a 14 días, con igual tiempo de incapacidad. En especial de informes profesionales de salud mental, dan cuenta que la demandante es víctima directa sobreviviente de accidente aéreo ocurrido el 27 de febrero de 2008, recibiendo atención en programa de intervención en crisis denominado “intervención en crisis”, describiéndose al ingreso del mismo que presenta sintomatología depresiva, como la labilidad emocional, sentimientos de indefensión, ánimo bajo, vinculados tanto con su experiencia traumática del accidente, como por la pérdida de algunas compañera, muertes de las cuales fue testigo, agregando, que algunas experiencias vinculadas con el accidente, pudieran reactivar transitoriamente alguno de los síntomas mencionados. Agregándose meses después en certificado emitido por el consultorio Carol Urzúa Ibáñez, Unidad de salud Mental, que doña Ana María Sánchez, es una paciente regular en situación excepcional y concurre a ese centro de salud que presenta sintomatología ansiosa, como insomnio, angustia, baja de apetito, ansiedad y sentimiento de rabia y culpa, todo lo cual y dadas las condiciones de shock, hablan de un cuadro ansioso. Intervenciones psicológicas cuyas apreciaciones se ven refrendadas por las declaraciones de la testigo, psicóloga, coordinadora de la intervención realizada por la Universidad Católica doña Andrea Teresa Machuca San Martín, de fojas 3986, Tomo XI, quien subraya que se trata de una experiencia límite desde el punto de vista psíquico, cuyo impacto se prolonga largamente en el tiempo, en algunos de estos casos, presentando todas niveles importantes de sintomatología psicológica vinculadas al stress agudo y stress post traumático. Por lo antes indicado se desprende que efectivamente la demandante sufrió quemaduras en su cuerpo que necesariamente le provocaron dolor y sufrimiento y que asimismo sufrió stress psicológico post traumático provocado por las trágicas consecuencias de la caída del avión y su inmediata exposición e incendio que provocaron la muerte y lesiones gravísimas de quienes se encontraban a su lado, por se coge la demanda interpuesta por concepto de daño moral por la suma de \$25.000.000.- (veinticinco millones de pesos).

CENTESIMO VIGESIMO TERCERO: Que, en el Tomo I, fojas 11, demanda de indemnización de perjuicios por daño moral doña Lucía Nora Valenzuela Vergara, 63 años, ejecutiva de ventas, quien se encontraba en clases gimnasia al aire libre, en el recinto deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, el día 27 de febrero de 2008, recibiendo quemaduras en el cuello y extremidades superiores, siendo atendido en el Centro de Atención primaria de urgencia de Peñalolén, la que según se

consigna en el informe del Servicio Médico Legal, agregado a fojas 596 y 1542, Tomo II y IV, respectivamente, de la causa Rol 1571-2011 del Juzgado Militar, tiene pronóstico médico legal leve y suelen sanar, salvo complicaciones, en 12 a 14 días, con igual tiempo de incapacidad. Asimismo, en dichos informes se consigna que la víctima y demandante de autos al 28 de agosto de 2008, se encontraba en tratamiento por stress post traumático con psicólogo y psiquiatra. Todas estas circunstancias se ven corroboradas en el Memo N°068, suscrito por doña Patricia Herrero Mediavilla, Coordinadora de Urgencia del Centro de Salud Carol Urzúa Peñalolén, que da cuenta de las atenciones recibidas por quemaduras producto del accidente provocado por la caída de la avioneta el 27 de febrero de 2008, siendo atendida en curaciones tres veces a la semana inicialmente y con controles según da cuenta el resumen historia clínica, en copia acompañada. De igual manera las consecuencias perniciosas sufridas a raíz del hecho que origina estos autos, se ven reflejados con claridad en el informe de atención psicológica, del centro de estudios y promoción del buen trato de la Pontificia Universidad Católica, que deja constancia de las secuelas que experimenta la demandante tras su experiencia traumática, que indica que producto de dicho evento la paciente presenta sintomatología ansiosa y depresiva que interfiere con el adecuado desarrollo de sus actividades laborales y cotidianas, agregando que a raíz de ello, resulta pertinente realizar una interconsulta psiquiátrica para iniciar un abordaje psicofarmacológico paralelo a la intervención psicológica, indicando que tras el tratamiento doña Lucila retoma actividades previamente abandonadas a causa de elementos post traumáticos, tales como el temor a trasladarse en locomoción colectiva por trayectos largos y episodios de angustia intensa experimentada en un comienzo. Todas estas circunstancias se desprenden de igual manera de la declaración del testigo don Paulo Mauricio Cabeza Soto, de fojas 3722, Tomo XI, que da cuenta de su relación de vecindad desde el año 2000, aproximadamente, en el que expresa que la señora Lucila Valenzuela a partir del accidente, comenzó a mostrar una evidente inestabilidad emocional y presentó asimismo problemas en el ámbito laboral a raíz del shock que le produjo el accidente, que fue testigo en diversas oportunidades en que la vio muy afectada, llegando a incurrir en gastos económicos de magnitud, por ejemplo gastos en psiquiatra, psicólogos, terapeutas; a modo de ejemplo ella escucha un avión o helicóptero o algo que se asemeje y cae en shock inmediatamente, perdiendo el control, de sí misma, yo la he visto, esto por los hechos relatados tuvo diversa consecuencia en su vida personal. Por todo lo anterior necesario resulta acoger la demanda de indemnización por daño moral, lo que se establecen en la suma de \$25.000.000.- (veinticinco millones de pesos).

CENTESIMO VIGESIMO CUARTO: Que, en el Tomo I, fojas 11, demanda de indemnización de perjuicios por daño moral doña Paulina Lisette Muñoz Bastías, 29 años, actriz, quien se encontraba en clases gimnasia al aire libre, en el recinto

deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, el día 27 de febrero de 2008, que le provocan lesiones por acción de elemento contundente caída de carácter leve, en rodilla derecha y región pre tibial, que según informa el servicio Médico Legal, suelen sanar, salvo complicaciones, en 6 a 8 días, con igual tiempo de incapacidad. Dicho evento asimismo provoco secuelas psiquiátrica y psicológicas, por los cuales recibió terapia y tratamiento en el centro de estudios y promoción del buen trato de la Pontificia Universidad católica, inicialmente y luego en el Cesfam Carol Urzúa de Peñalolén y posteriormente en el Cesfam Cardenal Silva Henríquez de Peñalolén, secuelas que según incluye el informe psiquiátrico de facultades mentales, agregado a fojas 1056 y siguientes, del Servicio Médico Legal, indica que doña Paulina Muñoz Bastías presenta un stress post traumático, con trastorno fóbico, ansioso y somatomorfo, alteraciones psicopatológicas secundarias al accidente aéreo que motivo esta demanda. Todas estas circunstancias se ven corroboradas por la testigo doña Gloria Ester Velarde Carrasco, de fojas 3724, Tomo XI, quien señala conocer a la demandante desde 1998, como compañera de la escuela de teatro, con la que comparte alguna actividad de trabajo y al momento de prestar declaración la ayuda con apoyo pedagógico para su hijo, agregando que Paulina en el primer año después del accidente estuvo muy involucrada buscando ayuda para las familias de las víctimas y apoyo psicológico para las compañeras, luego empezó a tener problemas físicos, psicológicos, estaba con crisis de pánico, stress, de hecho en los periodos de fin de año genera crisis de pánico por acceso de stress, tuvo bruxismo y de hecho se le quebraron unas piezas dentales. Por todo lo anterior necesario resulta acoger la demanda de indemnización por daño moral, lo que se establecen en la suma de \$20.000.000.- (veinte millones de pesos).

CENTESIMO VIGESIMO QUINTO: Que, en el Tomo I, fojas 11, demanda de indemnización de perjuicios por daño moral doña María Angelica Méndez Dotte, 52 años, vendedora, quien se encontraba en clases gimnasia al aire libre, en el recinto deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, el día 27 de febrero de 2008, recibiendo la onda expansiva de la explosión y posterior incendio con sensación térmica en las pantorrillas, sin secuelas físicas, según lo concluido en el informe del Servicio Médico Legal de fojas 595, del Tomo II de la causa Rol 1571-2011, del Segundo Juzgado Militar de Santiago. Que por su parte los informes emitidos por el Centro de Estudios y Promoción del Buen trato de la Pontificia Universidad Católica, guardado en custodia bajo 3975, Tomo XI, que refiere que al momento del ingreso al programa presenta síntomas post traumáticos y montos de ansiedad que intenta ser minimizado y contenidos en pro de mantener una adecuada adaptación al medio, esfuerzo que va produciendo un desgaste emocional y físico, agrega que durante el proceso emergen elementos depresivos asociados a las pérdidas humanas y sentimientos de culpa en relación a las personas fallecidas y más afectadas como consecuencia del accidente. Señalando que el proceso de significación e integración resulta de alto esfuerzo

psicológico y emocional para la paciente y probablemente transcurra en distintas etapas durante los ciclos vitales de la paciente. Todos estos elementos se desprenden en igual forma de la declaración prestada en autos por doña María Inés Galdames Calderón, de fojas 3718, Tomo XI, quien fuera compañera de trabajo de la demandante, quien señala que lo vivido por la demandante es como despertar una mañana y te cambian la vida, a ella físicamente no fue tanto, pero psicológicamente sí, porque lo que vio fue impactante, vio cuerpos destrozados, a sus amigas muertas, le cambió la vida, de ahí ella no puede escuchar un avión, un helicóptero; señala que ella no tenía los medios para ir a un médico particular, y me acuerdo que fue a unas terapias psicológicas que le dio la Municipalidad al mismo grupo, se lo ofrecieron a ellas debido al accidente. Señala que quiere agregar que le cambiaron a su compañera en la forma de ver la vida, ella era alegre y ahora es temerosa hasta el día de hoy, era segura de sí misma, era fuerte y ahora no. Agrega que estuvo con psicológico y con los años obviamente ha ido de apoco saliendo de este trauma; ella actualmente siempre sale con alguien, jamás sola, el día que ocurrió el accidente ella se iba a juntar con la demandante, porque se iban a ir en auto, pero se atrasó por el tema de sus hijos, que insistían que fuera a buscar un skate a su casa, al final la demandante se fue en vehículo y ella se fue caminando, viven relativamente cerca y la cancha todos queda cerca, agrega que cuando iba caminando hacia la gimnasia los chicos le dicen que viene un avión muy bajo a la altura del poste del alumbrado, hace como una U y se detiene y cae, hace un ruido, hace una explosión, en ese minuto corre y ve a las chicas quemadas, ve a la Beatriz Fierro tirada con su pierna cortada, fue terrible y lo otro que ve es a personas quemadas como en una guerra, el avión tirado, fue terrible. Por todo lo anterior necesario resulta acoger la demanda de indemnización por daño moral, lo que se establecen en la suma de \$12.000.000.- (doce millones de pesos).

CENTESIMO VIGESIMO SEXTO: Que, en el Tomo I, fojas 11, demanda de indemnización de perjuicios por daño moral doña Ximena María Flores Collio, 45 años, vendedora, quien se encontraba en clases gimnasia al aire libre, en el recinto deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, el día 27 de febrero de 2008, quien refiere haber sufrido una caída producto de la onda expansiva de una explosión de avioneta ocurrido el 27 de febrero de 2008, sin presentar lesiones físicas al momento de ser examinada el 24 de septiembre de 2008 por el Servicio Médico Legal, según informe agregado a fojas 622, Tomo II, de la causa 1571-2011 del Segundo Juzgado Militar de Santiago. Circunstancias que al tenor de lo informado por los profesionales que le entregan terapia psicológica, según informe de doña Marcela Maturana, psicóloga clínica, quien expresa que del análisis de la evaluación psicológica doña Ximena María Flores Collio, manifiesta evidentes síntomas de cefalea recurrente, fatigabilidad, trastorno del sueño, irritabilidad, labilidad emocional, ansiedad, depresión, dificultades para fijar la atención, apatía, nerviosismo e inquietud generalizada, pesadilla relacionada con

accidentes, rabia y agresividad, estupor e importancia, mayor sensibilidad al pensar o hablar del accidente, concluyendo que en cuanto a los síntomas manifestados puede afortunar que el accidente impacto de forma importante y significativa su vida; acontecimiento que alteró diversas áreas de su vida para lo cual se hace necesario un soporte especializado consistente en una terapia psiquiátrica, así como una terapia cognitiva conductual para trabajar las áreas afectadas debido al stress post traumático agudo manifestado, informe que guarda relación con el certificado emitido por consultorio Carol Urzúa, Unidad de salud Mental de fecha 09 de abril de 2008, ambos guardado en custodia 7567-2014, en que indica que es paciente regular del centro de salud en situación excepcional por accidente ocurrido en comuna de Peñalolén, indicando que concurre con sintomatología que da cuenta de T. ansioso, como reacción a situación de shock luego del accidente, indicando que actualmente asiste a intervención con psicólogo y además apoyo con terapia alternativa de flores de Basch. Todos antecedentes que se ven refrendados con la declaración de la testigo doña Andrea Teresa Machuca San Martín, de fojas 3986, Tomo XI. En esta forma, de los antecedentes expuestos, sólo cabe señalar que resulta necesario acoger la demanda de indemnización de perjuicios por daño moral, que evalúa en la suma de \$12.000.000.- (doce millones de pesos).

CENTESIMO VIGESIMO SEPTIMO: Que, en el Tomo I, fojas 11, demanda de indemnización de perjuicios por daño moral doña Eliana María Campos Cortes, 56 años, cesante, quien se encontraba en clases gimnasia al aire libre, en el recinto deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, el día 27 de febrero de 2008, refiere que se encontraba realizando gimnasia en curso al aire libre cayendo avioneta sobre las participantes causando la muerte de alguna de ellas, expresando que la paciente refiere que no sufrió lesiones físicas en el evento, sin embargo presentó alteraciones emocionales serias que no le permiten un desarrollo normal de su vida, indicado en el informe del Servicio Médico Legal, de fojas 623, Tomo II, de la causa 1571-2011 del Segundo Juzgado Militar de Santiago, que sugiere evaluación psiquiátrica de la paciente, de fojas 1068, Tomo III, de la ya referida causa, la cual figura realizada con fecha 25 de marzo de 2009, en el que al informar sobre las facultades mentales de Eliana Campos Cortes, concluye que presenta un stress post traumático en regresión y antecedentes de episodio depresivo recurrente, agregando que el stress pos traumático es una secuela del accidente de aviación presenciado por la peritada, con buen pronóstico y puede mejorar en un plazo relativamente breve, agregando que la terapia psicológico que recibe parece ser suficiente pues no ha requerido controles psiquiátricos. Asimismo del informe del Centro de Estudios y promoción del Buen trato de la Pontificia Universidad Católica, expresa que la paciente es víctima directa sobreviviente de la tragedia ocurrida por accidente aéreo acaecido en Peñalolén en febrero de 2008, del cual resultó sin lesiones físicas evidentes y que al ingresar al programa la demandante presenta sintomatología

depresiva asociada a la pérdida de sus amistades involucradas en el accidente, lo cual corresponde al proceso de duelo que en este caso tiene características de traumático por las circunstancias de la muerte y ser testigo de aquello, agrega el informe que la paciente presentaba recuerdos constantes de lo ocurrido de las víctimas, del dolor de ellas, en la línea de un Desorden por stress post traumático, mal estar que le impedía realizar sus actividades habituales, agrega que la paciente presenta además, antecedentes de episodios depresivos, señala en su parte final que en el transcurso del proceso terapéutico que la paciente retoma algunas actividades, sin embargo hay sintomatología que persiste, asociada a aspectos de su personalidad y a las secuelas de episodios anteriores no suficientemente elaborados. Todos antecedentes que se ven refrendados con la declaración de la testigo doña Andrea Teresa Machuca San Martín, de fojas 3986, Tomo XI. En esta forma, de los antecedentes expuestos, sólo cabe señalar que resulta necesario acoger la demanda de indemnización de perjuicios por daño moral, que evalúa en la suma de \$12.000.000.- (doce millones de pesos).

CENTESIMO VIGESIMO OCTAVO: Que, en el Tomo I, fojas 11, demanda de indemnización de perjuicios por daño moral doña Marcela Patricia Tolosa Morales, 46 años, dueña de casa, quien se encontraba en clases gimnasia al aire libre, en el recinto deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, el día 27 de febrero de 2008. Refiere el informe Médico Legal, agregado a fojas 635, Tomo II, de la causa 1571-2011 del Segundo Juzgado Militar de Santiago, que al ver que se precisita a tierra una avioneta huye del lugar callándose, informando que no presenta lesiones visibles a la fecha examen físico 03 de octubre de 2008. También el informe psiquiátrico del Servicio Médico Legal, de fojas 1062 y siguientes, de la misma causa antes referida, que da cuenta de las circunstancias traumáticas vividas en el accidente que motiva la causa, que describe mientras llora al relatar los hechos y que en su conclusión el facultativo indica que la demandante presenta un trastorno adaptativo, con síntomas ansiosos de carácter moderado de tipo situacional y limitación funcional, principalmente en el área social, agregado que ha experimentado una reacción propia de personas que pasan por situaciones psico traumáticas, quienes desarrollan una culpa a partir de compararse con otros compañeros de accidente, que ya sea fallecieron o quedaron secua lados, lo cual determina inconscientemente en la demandante un sentimiento de no ser merecedora de una atención profesional, el facultativo indica asimismo que debe recibir atención psicológica individual y grupal (con resto de personas afectadas por el accidente) y psiquiátricas, a fin de prevenir la cronificación de sintomatología residual de tipo ansioso-post traumático. Antecedentes que se ven corroborados con el certificado emitido por el director del Cesfam Carol Urzúa de Peñalolén, guardado en custodia 7467-2014, quien califica a la demandante como víctima del accidente aéreo de Peñalolén el 27 de febrero de 2008, quien presentó posterior al accidente cuadro de stres agudo, que requirió apoyo psicosocial el cual se efectuó hasta julio de 2008, fecha en que

ingreso a programa especializado de la Universidad Católica en el cual permanece hasta el 29 de enero de 2009. Certificación que se ve precisada con el informe de atención psicológica emanado del Centro de Estudios y Promoción del Buen Trato de la Pontificia Universidad Católica, de fojas 3964, Tomo XI, en que se da cuenta que la Sra. Tolosa resultó con heridas físicas menores en el accidente, sin embargo lo que se destaca como sintomatología son las graves secuelas psicológicas por efecto del accidente, se indica que al inicio del trabajo psicoterapéutico, la paciente presenta sintomatología mixta de tipo ansiosa y depresiva, asociado a un cuadro de stress post traumático, lo que se visualiza en secuelas psicológicas y emocionales, las que irrumpen tanto en el funcionamiento cotidiano de la paciente, como en el núcleo familiar, comenzando a ser atendida dos de sus hijas en el programa. Se indica que durante el proceso doña Marcela pudo liberar recursos que promueven su recuperación de la situación traumática, pudiendo conectar esta vivencia límite con otras experiencias personales. Concluyendo que si bien la Sra. Tolosa realiza un proceso positivo de recuperación, el cual requerirá de tiempo más allá del proceso psicoterapéutico, para ser integrado por ella y en la vida de su familia. Lo anterior se ve refrendado por los dichos de la testigo doña Ingrid Soledad Márquez Gutiérrez, de fojas 3716, Tomo XI, quien señala que cuando ella vio a Marcela Tolosa se estaba quemando la espalda, se saca la chaqueta para poder salir un poco y con la misma chaqueta empieza a apagar el fuego de las chicas, inicialmente ella se encerró en su casa, no salía, fue traumático para ella, incluso debió estar con psicólogo que le prestó el sistema y con los años ha ido de a poco saliendo de este trauma, pero siempre ella sale con alguien, jamás sola. En esta forma, de los antecedentes expuestos, sólo cabe señalar que resulta necesario acoger la demanda de indemnización de perjuicios por daño moral, que evalúa en la suma de \$12.000.000.- (doce millones de pesos).

CENTESIMO VIGESIMO NOVENO: Que, en el Tomo I, fojas 11, demanda de indemnización de perjuicios por daño moral doña Marianela Hernández Ruiz, 51 años, dueña de casa, quien se encontraba en clases gimnasia al aire libre, en el recinto deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, el día 27 de febrero de 2008. Que del informe del Servicio Médico Legal, de fojas 882, Tomo III, de la causa 1571-2011 de la Segundo Juzgado Militar de Santiago, que al examen clínico refiere vértigo actual, dolor a la palpación izquierda y a la evaluación otorrinolaringológica forense señala que refiere malestar con ruidos intensos, tinitus en oído izquierdo y vértigos rotatorios objetivos y subjetivos con desequilibrios, que evolucionan en crisis de aproximadamente 5 minutos de duración y con frecuencia cada dos días, agregando que paciente fue atendida en el Hospital Salvador, donde se realizó audiometría y prueba calórica en junio de 2008, que muestra hipoacusia sensorio neural bilateral leve e hipoexcitabilidad vestibular izquierda y a la Hostos copia oído derecho tímpano normal oído izquierdo **“cicatriz de perforación timpánica reciente”**, examen que dice clara

relación con la atención de urgencia prestada en Red Salud Peñalolén, guardado en custodia N°7467-2014, de fecha 29 de febrero y 03 de marzo de 2008, que indica como el motivo de las consultas accidente aéreo, que al examen físico, señala vértigo, contusión cervical, ansiedad, indicando indicación de medicamentos y aplicación de calor local. Atenciones que requirió según prueba documental con posterioridad que obra en autos, que recibió atención médica en el Hospital Militar de Santiago, y en el hospital del Salvador, servicio de otorrinolaringología, todos documentos en la custodia indicada precedentemente.

CENTESIMO TRIGESIMO: Que asimismo las secuelas del accidente experimentado por la demandante Marianela Hernández Ruiz, se ven claras y nítidamente reflejados en el informe de facultades mentales que el médico psiquiatra forense del Servicio Médico Legal, emite con fecha 13 de enero de 2009, agregado a fojas 1020, del Tomo III, de la causa Rol 1571-2011 del Segundo Juzgado Militar de Santiago, que este tribunal tuvo a la vista, y en el cual da cuenta que padece trastorno de stress post traumático producido por la grave situación que le tocó vivir el día 27 de febrero de 2008, refiriendo que a causa del accidente presenta síntomas como tendencia fácil al sobresalto, palpitaciones, ahogo o sensación de falta de aire, pérdida de fuerza muscular global al sentir el ruido de un avión; pesadillas, pensamiento intrusos o obsesivos, tendencia a sudoración o sequedad de la boca y tendencia a aislarse, evitación a mirar la fuente de fuego, lo cual se ve corroborado de manera clara por el informe emitido por el Centro de Estudios y Promoción del Buen Trato de la Pontificia Universidad Católica, que a fojas 3960, Tomo X, de estos autos, señala a la demandante como víctima sobreviviente de la tragedia ocurrida por el accidente de la cual resulto sin secuelas físicas evidentes, pero con consecuencias auditivas que debieron ser evaluadas medicamente como trauma acústica. Agrega que al ingresar al programa presenta síntomas somáticos tales como dolor de cabeza, mareo, molestias en el oído, síntomas en estudio médico hasta el termino del programa. Asimismo, presentó problemas familiares todos los cuales pueden ser entendidos como secuelas en la línea de un trastorno ansioso vinculado a la experiencia traumática del accidente. Al termino del tratamiento la paciente a la conmemoración del año del accidente la paciente presenta sintomatología ansiosa asociado al evento. Que a consecuencia de las lesiones y daño físico experimentado, como molestias ocasionadas con el trauma acústico y que perseveraron en el tiempo, como asimismo los trastornos psicológicos que requieren intervención terapéutica profesional, dan cuenta de un daño moral ocasionado por el sufrimiento que todo ello provoco en la demandante durante largo tiempo y que lleva a coger la pretensión de indemnización de daño moral deducida a fojas 11 del Tomo I, acogiénndose por el monto de \$20.000.000.- (veinte millones de pesos).

CENTESIMO TRIGESIMO PRIMERO: Que, en el Tomo I, fojas 11, demanda de indemnización de perjuicios por daño moral doña Nicole Carvajal Acuña,

21 años, quien se encontraba en clases gimnasia al aire libre, en el recinto deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, el día 27 de febrero de 2008. Recibe apoyo en intervención terapéutica psicológica por el Centro de Estudio y Promoción del Buen Trato de la Pontificia Universidad Católica, de fojas 3969, Tomo XI, en cuyo informe describe a la demandante como víctima directa sobreviviente del accidente, situación en la cual se encontraba presente junto a su madre Jacqueline Acuña, indicando que al ingresar al programa de atención presenta un cuadro de stress post traumático, marco en el cual desarrollo crisis angustiosas de forma regular en su lugar de trabajo, igualmente no lograba salir a la calle sin la presencia de altos montos de ansiedad, agregando que el tratamiento se enfocó en la elaboración del trauma y la expresión y contención de reacciones afectivas, pudiendo la paciente hablar y describir la experiencia. Agrega la facultativa, subdirectora de dicho centro, que la paciente temía por el impacto en su familia ya que su madre también se encontraba dentro de las afectadas y constituida una preocupación constante para la paciente. En su parte final se señala que la paciente logro la disminución de los síntomas ansiosos y el restablecimiento de la actividad laboral, sin embargo, se observó que algunos signos de ansiedad y de la dramatización se volvieron persistentes, concluyéndose que Nicole puede presentar en otros momentos de su vida índices de reactivación de la experiencia traumática y necesidades de apoyo para el manejo de síntomas ansiosos, lo cual deberá ir progresivamente en recuperación. Por su parte el informe del médico psiquiatra doctor Ricardo Alberto Hidalgo Molina, guardado en custodia bajo el N°7467-2014, da cuenta de haber tratado a la demandante en sus años de niñez y adolescencia por problemas de obesidad, desde los 13 años, agregando que por ello se le indico asistir a gimnasio, encontrándose asistiendo tres veces por semanas a un gimnasio de Peñalolén cercano a su domicilio acompañada de su madre. Agregando que, en los meses posteriores, el 20 de marzo de 2008, por casualidad la ve en un centro médico, llorando, casi convulsionando, motivo por el cual toma conocimiento que el 27 de febrero de 2008, mientras practicaban gimnasia junto a un grupo, cae una avioneta estrellándose sobre ellas y explotando. Expresa que relatan eventos traumáticos y escenas traumáticas, describe a Nicole, ayudando a señalar a Carabineros de los vivos, heridos y fallecidos, señala que Nicole pasaría a continuación a una fase psiquiátrica llamado trastorno de stress máximo agudo, el cual evoluciona rápidamente a un trastorno de stress post traumático, afección que cuando una persona la sufre puede ser para toda la vida y que consiste básicamente que el evento traumático, las emociones negativas y las sensaciones corporales que componen TEPT, vividas ese día, se repetirán, dos, cuatro, seis, o más veces por mes o toda una vida. Todas las circunstancias de que da cuenta la prueba documental, circunstancias y afecciones que sufriera la paciente, se ven corroborados por los dichos de las testigos Richard Yammes Herrera González y Miguel Ángel Armijo Aravena, de fojas 3991 y 3995, Tomo XI, respectivamente, en cuanto ambos están contestes que Nicole tuvo que pagar los estudios por los efectos que tuvo el accidente en

su salud y por los problemas financieros colaterales que tuvo la familia porque la madre Jacqueline perdió su trabajo, agregado que el accidente daño profundamente a Nicole, para siempre ya que aun tiene pesadillas sobre el accidente.

CENTESIMO TRIGESIMO SEGUNDO: Que, cabe hacer presente que la situación de Nicole Carvajal Acuña, se ve agravada por cuanto su madre, integrante de su grupo familiar más cercano experimenta igual vivencia que la demandante con lo cual carece de apoyo de su madre para sobrellevar la experiencia traumática, sino que por el contrario agrava su situación el hecho de ver a su madre con síntomas ansiosos y depresivos, todos los antecedentes señalados precedentemente llevan a esta sentenciadora a concluir que menester resulta acoger la acción en comento de indemnización de perjuicios por daño moral y condenar a la demanda al pago de \$12.000.000.- (doce millones de pesos) por dicho concepto.

CENTESIMO TRIGESIMO TERCERO: Que, en el Tomo I, fojas 11, demanda de indemnización de perjuicios por daño moral doña Jacqueline Acuña Ramírez, 52 años, cesante, quien se encontraba junto a su hija Nicole Carvajal Acuña en clases gimnasia al aire libre, en el recinto deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, el día 27 de febrero de 2008. Recibe apoyo en intervención terapéutica psicológica por el Centro de Estudio y Promoción del Buen Trato de la Pontificia Universidad Católica, de fojas 3970, Tomo XI, en forma complementaria a tratamiento en programa Ges, depresión en el Servicio de salud Mental del Hospital Salvador y en tratamiento con psiquiatra particular doctor don Ricardo Hidalgo. Informe que individualiza a la demandante como víctima directa del accidente aéreo que motiva la presente causa, agregando que en esa calidad ella forma parte de tres secciones grupales, que se realizaron en los meses de marzo y abril con el grupo de mujeres sobrevivientes del accidente. Asimismo, la grave situación económica que vivía la familia, según se desprende del informe social emitido por la Dirección de Desarrollo comunitario de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, de fecha 13 de noviembre de 2008, guardado en custodia bajo el N°7467-2014, indica que la situación familiar, en especial de la demandante y su hija Nicole Carvajal, se ve agravada por el gran impacto emocional que sufrieron ambas a raíz del accidente aéreo. Señala, asimismo, que ambas se encuentran tratamiento psicológico en la Universidad Católica por convenio celebrado por la intendencia región metropolitana y la municipalidad, con dicha universidad, para atención de todas las personas afectadas por el accidente. La sintomatología depresiva de la demandante se expresa en el informe de fecha 02 de junio de 2011, suscrito por el doctor Raúl Riquelme Vejar, psiquiatra y la psicóloga doña María Loreto Hernández V. del Servicio de Psiquiatría del Hospital Salvador, que da cuenta de los siguientes diagnósticos de ingreso, I.- trastorno de stress post traumático, trastorno depresivo recurrente, II.- trastorno de personalidad limite descompensado, agregando que por consulta inicial estaba siendo tratada y superada por la paciente cuando en el febrero de

2008 y estando en proceso de reinserción socio laboral, sufre accidente de caída de avioneta en centro comunitario, al que se encontraba asistiendo como parte de su recuperación. Agrega que este hecho fue vivenciado de forma traumática por la paciente, superponiéndose a su patología de base, un trastorno por stress agudo, circunscrito a la experiencia de dicho accidente, cuyas características evolucionaron a trastorno por stress post traumático, complicándose significativamente su tratamiento y evolución durante los años 2008 y 2009, debiendo requerir varias hospitalizaciones psiquiátricas para manejo de su cuadro. Agrega que también a requerido terapia familiar evolucionado favorablemente a estos durante el último año. De igual forma su rehabilitación socio laboral ha sido efectivo y actualmente se encuentra de alta de su tratamiento psicológico; sin embargo presenta algunos síntomas somáticos que dic en relación por el trastorno por stress post traumático, secuela psicológica del accidente de avioneta que sufrió en febrero de 2008, razón por la cual se ha decidido que deberá continuar tratamiento farmacológico durante los próximos meses, con el objetivo de mantener los cambios y prevenir futuras recaídas dadas la gravedad de las patologías psiquiátricas que presento. Todas estas circunstancias se ven reflejadas con claridad en las declaraciones de los testigos de fojas 3991 y 3995, Tomo XI, que dan cuenta de la grave situación que vivió la demandante y su hija Nicole, a raíz de grave recaída que sufrió Jacqueline Acuña a raíz del accidente aéreo que le afectó mientras realizaba gimnasia al aire libre en el Recinto Deportivo cercano a su domicilio, por lo que sólo cabe coger la pretensión de indemnización por daño moral, condenando al Fisco de Chile, al pago de la suma de \$12.000.000.- (doce millones de pesos) por dicho concepto.

CENTESIMO TRIGESIMO CUARTO: Que, a fojas 140, en los autos C-25189-2009 del Tercer Juzgado Civil de Santiago, acumulados a la presente causa, don Max Morgan Searle, abogado, en representación convencional, de doña Jessica Martin (antes Jessica Francisca Poblete Gómez), soletera, ciudadana Norteamericana y don Carlos Segundo Reyes Neun, empleado, hija única y conviviente, respectivamente, de la fallecida doña Silvia Del Carmen Gómez Espinoza, interponen demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios en contra del Fisco de Chile, representado por don Carlos Mackenney Urzúa, abogado, Presidente del Consejo de Defensa del Estado, o por doña María teresa Muñoz Ortuzar, abogado, Procuradora Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, a objeto de que sea condenado al pago de las indemnizaciones por perjuicios causados a sus representados como consecuencia de la trágica muerte de doña Silvia Del Carmen Gómez Espinoza, para que sea condenado al pago de una indemnización de perjuicios por daño material y moral, a la demandante que se desglosa de la forma siguiente: 1.- **Daño moral** causado a **doña Jessica Martín**, que se avalúa en la suma de \$800.000.000.- (ochocientos millones de pesos) o la suma que estime de justicia declarar, de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, interés y costas. 2.- **Daño directo y material** causado a doña **Jessica Martín**, la suma de

\$3.000.000.- (tres millones de pesos), por el pasaje o ticket aéreo, de último minuto que Jessica Martín tuvo que adquirir para venir a Chile y 3.- **Daño Moral** causado a don **Carlos Segundo Reyes Neun**, conviviente por 10 años de doña Silvia Del Carmen Gómez Espinoza, que avalúa en la suma de \$600.000.000.- (seiscientos millones de pesos) o la suma que el tribunal estime de justicia declarar, de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, interés y costas. Todas cantidades que ascienden a la cantidad total de \$1.403.000.000.- (mil cuatrocientos tres millones de pesos).

CENTESIMO TRIGESIMO QUINTO: Que, cabe tener presente que la calidad de hija, se encuentra acreditada con el certificado de nacimiento agregado a fojas 4139, Tomo XII, calidad que invoca en su demanda precedentemente individualizada, de la fallecida Silvia del Carmen Gómez Espinoza, quien se encuentra acreditado que falleciera a raíz de las lesiones gravísimas que experimentara a raíz la caída y posterior explosión de la avioneta Cesna CC-KKU, en el recinto deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, en el cual realizaba gimnasia al aire libre junto a un grupo de personas, la mañana del 27 de febrero de 2008, ubicado en las proximidades de su domicilio.

CENTESIMO TRIGESIMO SEXTO: Que, consta asimismo de los antecedentes que obran en el proceso, en especial documentación descrita en el **considerando** (), en especial pasaporte de la fallecida señora Silvia Gómez Espinoza, como asimismo de la copia autorizada del pasaporte emitido por Estados Unidos de América, agregado a fojas 4140, Tomo XII, que la demandante efectivamente tiene su domicilio en los Estadios Unidos, lugar al que viajaba con frecuencia su madre, según dan cuenta las correspondiente estampados de Policía Internacional de su pasaporte, que acredita la relación frecuente que mantenía con su progenitora y que indudablemente provoca un dolor y angustia al saber del gravísimo accidente que había sufrido y verse obligada a viajar con urgencia y en forma inminente frente a las gravísimas lesiones que tuviese su madre y el riesgo vital que ello representaba. Situaciones que como se acredito fehacientemente en el proceso la llevo a realizar las gestiones ante el Servicio Médico Legal, para retirar su cuerpo, como asimismo disponer las gestiones administrativas necesarias para la sepultación del cuerpo de su madre, todas circunstancias que aparecen acreditadas, por los documentos suscritos por la demandante acompañados a estos autos a fojas 4134, 4147, 4148, Tomo XII. Cabe agregar que la llegada de la demandante a Chile en forma rápida, además de las actuaciones ya señaladas, dan cuenta del sufrimiento experimentado durante esas horas y que queda reflejado en la información proporcionada en los medios de comunicación reflejo del mismo, se encuentra a fojas 4142, que recoge artículo de la segunda digital.com, agregado a fojas 4145, Tomo XII, que describe el dolor de la familia frente a la pérdida de doña Silvia Gómez Espinoza, madre de la demandante y de la tía de la demandante doña Ramona Espinoza Espinoza, quien falleciera en el lugar de los hechos el mismo día 27 de febrero de 2008

y con quien se encontraba realizando actividades de gimnasia la madre de la demandante. Todas estas circunstancias se desprenden de igual manera de las declaraciones de los testigos don Luis Alberto Gutiérrez Leiva, de fojas 3673, Tomo XI, doña Marísa Cecilia Riquelme Almendares, fojas 3675, Tomo XI y María Isabel Vallejos López, fojas 3677, Tomo XI, todos contestes en que el fallecimiento de doña Silvia del Carmen Gómez Espinoza, provocó en su hija Jessica Martín, quien aunque vivía en Estados Unidos mantenía una relación constante y frecuente con su madre, quien viajaba a lo menos dos veces al año a verla y por su parte la demandante venía a Chile frecuentemente, asimismo los testigos están contestes que en su calidad de vecinos por alrededor de 20 años con la fallecida señora Silvia, que la demandante sufrió daño moral por la inesperada, trágica y dolorosa muerte que tuvo su madre y que viajó de inmediato hasta Santiago de Chile para acompañarla, expresando que tomaba fármacos para mantenerse tranquila y efectuar los trámites que fueron necesarios. Agrega que la familia era alegre y que después del accidente se ha notado un gran cambio en la conducta tanto de su pareja don Carlos Segundo Reyes Neus y de su hija Jessica Martín. Todas estas circunstancias unidas a la angustia que experimentó en las horas previas al fallecimiento de doña Silvia, durante la agonía de esta en la Posta Central de Santiago, llevan a esta sentenciadora a acoger la demanda interpuesta en cuanto se condena al fisco a pagar la suma de \$130.000.000.- (ciento treinta millones de pesos), por concepto de daño moral.

CENTESIMO TREGISEMO SEPTIMO: Que, cabe consignar que en relación con el daño material de \$3.000.000.-, que se demanda por concepto del gasto incurrido por el pasaje o ticket aéreo utilizado para viajar en forma inmediata a Santiago de Chile, frente al accidente sufrido por su madre, no se ha rendido prueba alguna a este respecto, por lo que necesario resulta desestimarla.

CENTESIMO TRIGESIMO OCTAVO: Que, en relación a la pretensión de indemnización por daño moral solicitada por Carlos Segundo Reyes Neun, en su calidad de conviviente de los últimos diez años, de la fallecida doña Silvia Del Carmen Gómez Espinoza. Dicha calidad invocada por el actor, se desprende de los elementos probatorios configurados por los documentos que dan cuenta de una sepultura en Los Parques, efectuada en forma conjunta con fallecida, como asimismo el domicilio en común que compartían y el documento de la Municipalidad de Peñalolén, agregado a fojas 4120, Tomo XII, emitido por la Dirección del Cesfam Carol Urzúa Ibáñez, que certifica que el actor concurrió a dicho centro de salud presentado el diagnóstico de stress post traumático, duelo, tras el fallecimiento traumático de su esposa, recibiendo tratamiento farmacológico e inició de seguimiento psicológico, relación de pareja que se asimismo refrendado por la comunicación que recibiera el 17 de marzo de 2008, emanada de don Claudio Orrego Larraín, alcalde de la Municipalidad de Peñalolén, para expresarle reflexiones transcurrido dos semanas desde el trágico accidente que causa

la pérdida de sus seres queridos, manifestando la esperanza y solidaridad que en medio del dolor ha surgido con la esperanza de guiar su camino, todas expresiones que dan cuenta de la existencia de profundo sentimientos y afectos que nacen a no dudar tras más de diez años de convivencia, entre dos seres adultos de edad madura, que comparten su camino en una etapa ya avanzada de la vida. Todas estas circunstancias se desprenden de igual manera de las declaraciones de los testigos don Luis Alberto Gutiérrez Leiva, de fojas 3673, Tomo XI, doña María Cecilia Riquelme Almendares, fojas 3675, Tomo XI y María Isabel Vallejos López, fojas 3677, Tomo XI, todos contestes en que el fallecimiento de doña Silvia del Carmen Gómez Espinoza, provocó en su pareja don Carlos Segundo Reyes Neus, un gran sufrimiento, toda vez que en los 15 años de pareja que llevaban se les veía siempre juntos, siempre se les veía unidos, don Carlos quedó muy afectado por la forma de la muerte de Silvia y como la vio en las horas posteriores en la Posta Central, agregado que Carlos estaba ahí, salió en ese momento y le dio un ataque de llanto; que desde la muerte de Silvia don Carlos está muy cambiado, siempre se le ve triste, habla poco, no como antes, agregando la señora Vallejos que a pesar del tiempo que ha pasado don Carlos sigue solo, no ha vuelto a tener otra pareja, trabaja todo el día, siempre que uno habla con él, habla de su señora e hija Jessica, indicando que siempre estuvieron juntos y solo la muerte los separó. Por los antecedentes y circunstancias reseñadas precedentemente, permiten desprender con claridad que el actor experimentó un sufrimiento que es necesario indemnizar por esta vía acogiendo la demanda de indemnización de perjuicios y condenado al Fisco de Chile al pago de la suma de \$60.000.000.- (sesenta millones de pesos).

CENTESIMO TRIGESIMO NOVENO: Que, mediante presentación de fojas 379, Tomo II, comparece don Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, en representación convencional de don Francisco Ricardo de Jesús Miranda Rojas, por sí y como representante legal de sus hijos menores de edad Manuel Matías, Christopher Andrés, Franchesca Arascely, todos miranda Góngora, estudiantes; de doña María Mercedes Góngora Abarca, empleada y Katherine Edith Miranda Góngora, empedada, quienes han acreditado en esta causa mediante los correspondientes certificados de nacimiento rolantes a fojas 373 a 376, Tomo II, han acreditado la calidad de padre, madre y hermanos de Israel de Jesús Miranda Góngora, 18 años de edad, quien falleció el día 27 de febrero de 2008, como consecuencia del accidente aéreo que motiva esta causa. Asimismo, se encuentra acreditado que don Israel Miranda Góngora viajaba como pasajero de la aeronave Cesna CC-KKU, que realizaba vuelo de instrucción complementario interno, dispuesto por la Prefectura Aéreo Policial de Carabineros de Chile, en cumplimiento a la orden de instrucción N°16-A, de la sección docencia de dicha Prefectura a cargo del Capitán Luciano Alvino Castro Adasme, como instructor de vuelo y de don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres, Teniente de Carabinero, alumno en práctica en curso de instrucción para habilitación de piloto, con

pasajeros, según se acredita a fojas 923 del Tomo III, de la causa 1571-2011 del Segundo Juzgado Militar. En la misma forma se encuentra acreditado con la documental acompañada, que Israel Miranda Góngora realizaba practica de Mantenimiento de Aeronave de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, sin que se desprenda del programa de practica que le correspondía efectuar vuelo en aeronave como pasajero, sino que se desprende de manera inequívoca, que al demandante como a tres compañeros que realizaban similar practica se les “señala por los oficiales a cargo que viajen como pasajeros para completar el vuelo de instrucción, ordenado por la orden de instrucción 16-A, en la aeronave Cesna CC-KKU, de propiedad del Club Aéreo de Carabineros y como explotador la Prefectura Aero policial de Carabineros, durante su jornada de práctica, despegando desde el Aeródromo de Tobalaba, aproximadamente a las 09:42 horas, un minuto y 30 segundos después aproximado cae a tierra en las inmediaciones Sur del Aeropuerto sobre el recinto deportivo ubicado en Avenida Antupirén, esquina Ricardo Grellet de Los Reyes, el cual tienen su ingreso por esta última arteria N°2152, actual N°2101, comuna de Peñalolén, falleciendo de manera instantánea.

CENTESIMO CUADRAGESIMO: Que, el dolor y sufrimiento calificado universalmente como inconmensurable producido por la pérdida de un hijo o hija, se ve manifestado en este caso, en la violenta perdida de un hijo de 18 años, que se encuentra en la parte final de su desarrollo como estudiante, con las expectativas propias de dicha etapa y lo que se denomina habitualmente con un futuro por delante. Que, ese dolor y perdida es tal magnitud según reconocen la literatura médica y psiquiátrica, que impide el desarrollo de las actividades propias de toda persona, desde aquellas más rutinarias, como aquellas propias de una actividad laboral, encontrándonos en todos los países con fundaciones u otros organismos destinados a apoyar a los padres frente a este hecho, que se considera de alguna manera “antinatura”, toda vez que es propio de la evolución de las especies que partan primero aquellos que dieron vida a sus hijos, construyendo un elemento de la esencia de la paternidad y/o maternidad un sentimiento de protección para la descendencia, elemento que se ve frustrado en casos como el de autos, en que un hijo pierda la vida abruptamente a los 18 años. Todas estas circunstancias se desprenden inequívocamente de los informes psicológicos efectuados por don Giorgio Agostini Visentini, psicólogo de la Universidad Católica de Chile, miembro de los peritos criminalísticos forenses de Chile, que da cuenta que don Francisco Miranda presenta sintomatología depresiva-ansiosa severa, sintomatología psicósomática muy aguda (insomnio, adormecimiento de extremidades, taquicardia), e irritabilidad fácil, asociado a pérdida traumática de su hijo mayor, en accidente de aviación ocurrido en febrero de 2008, agrega el informe que el Sr. Miranda, vivía con su hijo después de obtener la tuición de este con posterioridad a su separación matrimonial hace algunos años atrás, agrega que el Sr. Miranda sufrió un evento traumático adicional,

particularmente intenso, al tener que identificar a su hijo severamente mutilado a causa del accidente, en la morgue del instituto médico legal de Santiago. Agrega el perito que el cuadro clínico configuraría un trastorno post-traumático con complicaciones clínicas en que predominan los sentimientos de pesimismo y desesperanza, junto con ideación suicida, observando el facultativo, que el Sr. Francisco Miranda debiera someterse a un tratamiento psiquiátrico y psicológico sistemático y prolongado, que le permita enfrentar adecuadamente el trauma y el duelo asociado a la pérdida de su hijo mayor. Asimismo, en la evaluación practicada a la Sra. María Góngora A., madre de Israel Miranda Góngora, el psicólogo don Giorgio Agostini Visentini, psicólogo de la Universidad Católica de Chile, miembro de los peritos criminalísticos forenses de Chile, expresa que se observan indicadores compatibles con la presencia de un funcionamiento psicológico anormal, predominando en esa condición de anormalidad psicológica, la sintomatología de tipo depresivo-ansiosa severa, asociada directamente a pérdida traumática de su hijo, por accidente de aviación ocurrido en febrero de 2008, agrando que este cuadro clínico configuraría nítidamente un trastorno de stress post-traumático, con complicaciones clínicas, en las que predominan los sentimientos de irrealidad, tristeza, desesperanza, llanto fácil y angustia permanente, trastornos del sueño, pesadillas y terrores nocturnos, irritabilidad aumentada y ausencia de apetito (reporto una baja de peso de 12 kilos desde el fallecimiento de su hijo). Añade se exhibió un daño psicológico de severidad muy alta como consecuencia directa traumática de la pérdida sufrida, con un importante menoscabo de su capacidad de funcionamiento psicológico en los planos familiar, social y laboral, daño psicológico que sería compatible con la presencia de un suelo psicológico no elaborado adecuadamente, de evolución prolongada, agregando el profesional que debiera someterse a un tratamiento psiquiátrico y psicológico sistemático y prolongado que le permita enfrentar adecuadamente el trauma y el duelo asociado a la pérdida de su hijo, y al impacto que este siniestro ha tenido en su familia.

CENTESIMO CUADRAGESIMO PRIMERO: Que, de igual manera el sufrimiento experimentado por los hermanos menores de Israel Miranda Góngora, en la especie Manuel Matías, Christopher Andrés y Franchesca, todos Miranda Góngora, menores de edad a la época del accidente, se ven recogidos en los informes psicológicos pericial forense, elaborado por don Giorgio Agostini Visentini, psicólogo de la Universidad Católica de Chile, miembro de los peritos criminalísticos forenses de Chile, quien expresando en relación a Manuel Matías que se aprecia una efectividad lábil con sentimientos y manifestaciones psicosomáticas, con una fuerte tendencia a la introversión, agrega que relata con carga emocional la forma en que se enteró de los acontecimientos expresando que lo supo por la tele, apareció la foto de su hermano, que el estaba en casa de su abuela, le dio pena, no me lo creía, indicando el facultativo en cuanto al manejo de ansiedad, que presenta un estado de alerta frente a los estímulos, que dice relación a la experiencia traumática relacionada con el accidente de aviación, que

significo el fallecimiento de su hermano, expresando en el diagnostico descriptivo que presenta alteraciones con recuerdos intrusivos angustiosos, incluyendo imágenes perturbadoras, evidenciando signos de temor, desesperanza, con experimentación persistente del trauma, con malestar clínico significativo, deterioro afectivo, familiar, escolar, indica presencia de extenso stress producto de la pérdida de un familiar significativo. En sus conclusiones el Sr. Agostini expresa que evidencia una clara sintomatología derivada del stress post-traumático no elaboradas con sentimientos penosos, labilidad emocional, con imágenes perturbadoras y recurrentes relacionadas con el mismo accidente, indicado que requiere de psicoterapia cognitivo conductual. Por su parte en relación a Christopher Andrés, el Sr. Agostini quien da cuenta como antecedente relevante que Christopher quedo muy impactado de este fallecimiento repentino, expresando que no logra entender porque pudo suceder una tragedia semejante, su hermano era una persona muy cuidados, inclusive nunca quiso comprar una moto. En cuanto al manejo de la ansiedad se aprecia una clara dificultad de la ansiedad como de ideación depresiva acompañado de llanto frecuente al relatar los hechos vividos, agregando que los mecanismos defensivos utilizados son evitación, represión y disociación y negación primaria. Agrega que se evidencias dificultades al dormir, denotando un stress relacionado a la perdida de un hermano en accidente aéreo, indicando que presenta stress post traumático con interferencia en el plano afectivo y en parte en el cognitivo, indicando en sus conclusiones que requiere de tratamiento psicológico para elaborar el duelo, para modificar la sintomatología post traumática. Por su parte en la evaluación practica por el psicólogo Sr. Agostini a doña Franchesca Miranda, da cuenta que se observaron en la evaluación practicada, indicadores compatibles con la presencia de sintomatología ansiosa, de moderada severidad asociada a perdida traumática de su hermano mayor, por accidente de aviación ocurrida en febrero de 2008, señala el facultativo que este cuadro clínico configuraría un trastorno de stress post traumático, en el que predominan las conductas evitativas y de negación frente al enfrentamiento del hecho que provoco la muerte de su hermano. Por su parte el informe psicológico practicado a Katherine Miranda, hermana melliza de Israel Miranda Góngora, da cuenta que se pueden apreciar clara sintomatología psicológica, relacionado con la vivencia de un stress agudo que se prolongo en el tiempo ocasionando una reacción depresiva de importancia: estrechamiento de la percepción y atención, afectando la memoria a corto plazo, asimismo sentimientos de abatimiento y desesperanza, hipersensibilidad emotiva, con labilidad emocional en un duelo no elaborado aún y fuerte sentimiento de culpa injustificado, se presenta aún descompasada con serias dificultades para la reinserción social laboral. Vive en un contexto familiar en pleno duelo, sufriendo por la perdida accidental de su hermano, en la conclusión indica que la Sta. Katherine revive fuertemente la muerte de su hermano mellizo con quien compartía vivencia y entretenimiento, se evidencia una personalidad con motivación de logro, pero actualmente interferida por la angustia, presentando un daño psicológico muy

significativo, catalogado como grave y catalogado como trastorno por stres post traumático con flash-back vivenciales que la despersonaliza y en las observaciones señala que es indispensable que continúe con su psicoterapia. Todas la circunstancias descritas vivenciadas por la familia Miranda Góngora, dan cuenta de un sufrimiento que perdura en el tiempo y que es descrito con claridad por los testigos que declaran a fojas 3656, 3659, Tomo XI, 4484 y 4485, Tomo XII, doña Karina Cantillana Flores, Eduardo Antonio Vargas Olivares, Rocio Carrasco Valdovinos, Aurelia Guerrero Reyes y Adriana Aurora Sánchez Almarza, que resultan contestes que existe un daño psicológico muy grande en la familia, que extrañan a su hermano, expresando la Sra. Cantillana en relación a Christopher que estando juntos en la mañana desayudando, unas horas después se encuentra la noticia de la muerte de su hermano Israel en un grave accidente, le afecto demasiado, agregado que Christopher tenía una muy buena relación de cariño y amistad con Israel, con quien se apoyaba contándole sus problemas, que el constantemente lo recuerda, que esto nunca debió suceder porque su hermano tenía toda una vida por delante y se proyectaba por surgir para poder criar bien a su hija, que era lo que más amaba en este mundo, que Christopher se ha vuelto más serio y más callado, no tan bromista, ya no sale tanto a fiesta y esta mucho más casero y con temores ya que por su trabajo viaja fuera mucho al norte, le ha tocado viajar en avión lo cual le aterra. Por su parte el testigo Eduardo Vargas Olivares, expresa que Francisco Miranda cambio demasiado su manera de ser después del accidente, antes compartía con él y otras personas, después se encerró en sí mismo, se empezó a aislar de nosotros y cuando se toma un traguito se acuerda de su hijo Israel, Francisco ha cambiado su genio y le conto que lo iban a mandar a él y sus hijos a tratamiento psicológico por intermedio de Carabineros y a la fecha no ha pasado nada, tampoco se han contactado con él, agrega que Francisco se ha encerrado demasiado en si mismo y cuando se le consulta que problema tiene reacciona en mala forma y los niños no se encuentran bien. En relación a la vida laboral de Francisco agrega que el era conductor del Transantiago y a partir del accidente se dedicaba trabajar y no descasa nunca, por eso esta estresado, perdió el trabajo hace un año aproximadamente porque pidió licencias médicas. Respecto al rendimiento escolar de Manuel y Christopher Miranda, expresas que Manuel después de haber tenido buenas notas repitió curso después del accidente y Christopher bajo el rendimiento, indicando que actualmente están ambos trabajando. Después señala que Christopher y Manuel se fueron a vivir con su padre luego de la separación. Por su parte doña Rocio Carrasco da testimonio que doña Katherine Miranda, a quien conoce antes y después del accidente, que Katherine antes que ocurriera era una persona que se desenvolvía de manera natural y siempre andaba contenta, siempre con una sonrisa en la cara, después del accidente me pude dar cuenta que ella estaba mal mentalmente; que se acerco mucho más después del accidente porque necesitaba mucho apoyo, lloraba todo el día y pensó quitarse la vida con pastillas, ella estaba con psiquiatra y a veces ella se las tomaba todas juntas, llego en varias oportunidades al hospital, le costó mucho su

recuperación, piensa que hasta el día de hoy no está recuperada, físicamente también tuvo un cambio, ya que antes del accidente era una niña normal y ahora tuvo una pérdida de peso enorme y se le nota mucho. Por su parte doña Aurelia Guerrero, agrega que ella vio a la madre de Israel cuando supo que se había caído el avión, ella estaba trabajando y ahí le contaron que se había caído el avión, que la vio muy mal, llorando por su hijo; agrega que ella sigue viviendo en Pomaire llorando por la pérdida de su hijo, con su hija menor Franchesca y se quedaron solas ahí, quedo sin poder trabajar ya que su estado anímico no se lo permitía, quedo amargada por la pérdida de su hijo, Franchesca, su hija menor sufrió mucho ya que pasaba llorando, descripciones que son corroboradas por la testigo Adriana Sánchez Almarza, expresando que la Sra. Mercedes cuando supo la noticia del accidente de su hijo Israel, se sintió destrozada, justo ese día estaban trabajando juntas. Agrega que sus compañeros de trabajo trataron de acompañarla a ella y su familia, ya que ella estaba muy mal; ella estuvo un largo tiempo sin poder trabajar, cayo en una depresión muy grande, que ellas como compañera de trabajo la iban a visitar a su domicilio porque estaban preocupadas por ella, ya que ella quería irse con su hijo fallecido, yo le decía que pensara en Franchesca que era la única que vivía con ella, que era menor y tenía problema de estatura, de enanismo, esta niña por su estado físico no puede trabajar por lo que depende absolutamente de su madre; que le trajo como consecuencia quedar con depresión y por mucho tiempo. Por los antecedentes y circunstancias reseñadas precedentemente, permiten desprender con claridad que el actor y su grupo familiar experimentaron un sufrimiento que es necesario indemnizar por esta vía acogiendo la demanda de indemnización de perjuicios y condenado al Fisco de Chile al pago de la suma de \$210.000.000.- (doscientos diez millones de pesos) para cada uno de los padres y la suma de \$40.000.000.- (cuarenta millones de pesos) para cada uno de sus hermanos Manuel Matías Miranda Góngora, Christopher Andrés Miranda Góngora y Franchesca Arascely Miranda Góngora y para su hermana melliza doña Katherine Edith Miranda Góngora la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos).

CENTESIMO CUADRAGESIMO SEGUNDO: Que, mediante presentación de fojas 560, Tomo II, comparece don Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, en representación convencional de don Ernesto Fernando Allende Jara, Julia Del Carmen Herrera Ulloa, Susana de Las Mercedes Allende Herrera, Julián Enrique Allende Herrera y Giovanni Francisco Allende Herrera, quienes han acreditado en esta causa mediante los correspondientes certificados de nacimiento rolantes a fojas 552 a 557, Tomo II, han acreditado la calidad de padre, madre y hermanos mayores de Francisco Jesús Allende Herrera, 19 años de edad, quien falleciere el día 27 de febrero de 2008, como consecuencia del accidente aéreo que motiva esta causa. Asimismo, se encuentra acreditado que Francisco Jesús Allende Herrera viajaba como pasajero de la aeronave Cesna CC-KKU, que realizaba vuelo de instrucción

complementario interno, dispuesto por la Prefectura Aéreo Policial de Carabineros de Chile, en cumplimiento a la orden de instrucción N°16-A, de la sección docencia de dicha Prefectura a cargo del Capitán Luciano Alvino Castro Adasme, como instructor de vuelo y de don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres, Teniente de Carabinero, alumno en práctica en curso de instrucción para habilitación de piloto, con pasajeros, según se acredita a fojas 923 del Tomo III, de la causa 1571-2011 del Segundo Juzgado Militar. En la misma forma se encuentra acreditado con la documental acompañada, que Francisco Allende Herrera realizaba practica de Mantenimiento de Aeronave de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, Club Aéreo de Carabineros, sin que se desprenda del programa de practica que le correspondía efectuar vuelo en aeronave como pasajero, sino que se desprende de manera inequívoca, que al demandante como a tres compañeros que realizaban similar practica se les “señala que fueron requeridos por los oficiales a cargo para viajar en vuelo de instrucción, según por la orden de instrucción 16-A, en la aeronave Cesna CC-KKU, de propiedad del Club Aéreo de Carabineros y como explotador la Prefectura Aeropolicial de Carabineros Chile, durante su jornada de práctica, despegando desde el Aeródromo de Tobalaba, aproximadamente a las 09:42 horas, cayendo la aeronave un minuto y 30 segundos después aproximadamente, cae a tierra en las inmediaciones Sur del Aeropuerto sobre el recinto deportivo ubicado en Avenida Antupirén, esquina Ricardo Grellet de Los Reyes, el cual tienen su ingreso por esta última arteria N°2152, actual N°2101, comuna de Peñalolén, falleciendo de manera instantánea.

CENTESIMO CUADRAGESIMO TERCERO: Que, el dolor y sufrimiento calificado universalmente como inconmensurable producido por la pérdida de un hijo o hija, se ve manifestado en este caso, en la violenta perdida de un hijo de 19 años, hijo menor con varios años de diferencia con sus hermanos mayores, que se encuentra en la parte final de su desarrollo como estudiante, con las expectativas propias de dicha etapa y lo que se denomina habitualmente con un futuro por delante. Que, ese dolor y perdida es tal magnitud según reconocen la literatura médica y psiquiátrica, que impide el desarrollo de las actividades propias de toda persona, desde aquellas más rutinarias, como aquellas propias de una actividad laboral, encontrándonos en todos los países con fundaciones u otros organismos destinados a apoyar a los padres frente a este hecho, que se considera de alguna manera “antinatural”, toda vez que es propio de la evolución de las especies que partan primero aquellos que dieron vida a sus hijos, construyendo un elemento de la esencia de la paternidad y/o maternidad un sentimiento de protección para la descendencia, elemento que se ve frustrado en casos como el de autos, en que un hijo pierda la vida abruptamente a los 19 años.

CENTESIMO CUADRAGESIMO CUARTO: Que, todas las circunstancias señaladas en el párrafo que antecede se desprenden inequívocamente de los informes psicológicos efectuados por don Giorgio Agostini Visentini, psicólogo de la

Universidad Católica de Chile, miembro de los peritos criminalísticos forenses de Chile, que da cuenta que don Ernesto Allende Jara, presenta indicadores compatibles con la presencia de sintomatología depresiva-ansiosa, con compromiso psicosomático agudo, asociado directamente a pérdida súbita de su hijo por accidente de aviación ocurrido en febrero de 2008, expresando que este cuadro clínico configuraría un trastorno de stress post traumático, estableciendo en la conclusión que el Sr. Allende presentó signos y síntomas compatibles con la existencia de un trastorno de stress post traumático con complicaciones, agregando que estas complicaciones corresponden a la presencia de un cuadro depresivo ansioso de evolución prolongada. Presentado un daño psicológico de severidad alta, asociado directamente a la pérdida traumática sufrida por la pérdida de su hijo menor, con importante menoscabo de la capacidad de funcionamiento psicológico en todo plano, añadiendo en la observación que a juicio del facultativo el r. Allende debiera someterse a un tratamiento psiquiátrico y psicología sistemático y prolongado, que le permita elaborar adecuadamente el trauma y el duelo asociado a la pérdida de su hijo y al impacto que este siniestro ha tenido en su familia, y recuperar sus niveles de funcionamiento psicológico previo a la crisis sufrida.

CENTESIMO CUADRAGESIMO QUINTO: Que, asimismo en la evaluación de la madre del occiso doña Julia Del Carmen Herrera Ulloa, de fojas 3764, Tomo XI, el psicólogo don Giorgio Agostini, da cuenta en la evaluación practicada se observaron signos compatibles con sintomatología depresiva severa, de larga evolución, con ideación suicida, directamente asociada a pérdida traumática de su hijo menor por accidente de aviación ocurrido en febrero de 2008, con complicaciones clínicas según da cuenta en su conclusión las que corresponde según indica a la presencia de un cuadro depresivo severo, con riesgo suicida. Agrega que la Sra. Herrera exhibió al momento de ser evaluada, un daño psicológico de severidad muy alta, con importante menoscabo de su capacidad de funcionamiento psicología en todo plano, asociado directamente a la pérdida traumática sufrida. En la observación consigna que la Sra. Julia Herrera debe mantenerse en tratamiento psiquiatra por el tiempo que su medico tratante lo estime necesario.

CENTESIMO CUADRAGESIMO SEXTO: Que, asimismo el informe psicológico del psicólogo ya individualizado precedentemente, indica que se observan en la evaluación de Julián Allende Herrera indicadores compatibles con la presencia de sintomatología depresiva y psicosomática, de larga evolución con predominio de cefalea importante y fuerte orientación hipocondriaca, asociada a pérdida traumática de su hermano, en accidente de aviación ocurrido en febrero de 2008, agrega que esta configuración de síntomas y signos sería compatible con la presencia de un trastorno de stress post traumático con complicaciones clínicas, en que predominarían conductas de evitación y rechazo de los contactos familiares para no comentar los hechos relativos al accidente y no pensar acerca del tema, alteración del sueño, sentimiento de

vacío, soledad y angustia permanente, desesperanza con respecto al futuro, consigna que a poco meses del fallecimiento de su hermano presentó sintomatología muy aguda, que lo llevo a consultar en numerosas ocasiones a servicio asistenciales por síntomas de ahogo, supuestos ataques cardíacos y por temor a morir de un tumor cerebral. Agrega en la conclusión que exhibió al momento de ser evaluado, un daño psicológico de severidad alta con importante menoscabo de su capacidad de funcionamiento psicológico en todo plano, asociado a la pérdida traumática sufrida.

CENTESIMO CUADRAGESIMO SEPTIMO: Que, el Sr. Psicólogo antes indicado, indica que se observan en la evaluación de Giovanni Allende Herrera indicadores compatibles con la presencia de sintomatología depresiva con ideación suicida, asociada a pérdida traumática de su hermano menor, por accidente de aviación ocurrido en febrero de 2008, agrega que después del accidente se sentía más ansioso e irritable, que tenía pensamientos suicidas, reportando sentirse aislado con respecto a sus relaciones sociales y una disminución notoria en su rendimiento laboral, da cuenta que estos signos y síntomas sería compatible con la presencia de un trastorno de stress post traumático con complicaciones clínicas, en que predominarían los sentimientos de pesimismo, desesperanza y riesgo de conductas auto destructivas, particularmente bajo la forma de consumo excesivo de sustancias, consignando en su conclusión además, que estas complicaciones corresponden a la presencia de un cuadro depresivo severo, en riesgo de caer en conductas autodestructivas, en una personalidad de base altamente vulnerable, observando que a juicio del facultativo el Sr. Giovanni Allende debiera someterse a un tratamiento psiquiátrico y psicológico sistemático y prolongado que le permita enfrentar adecuadamente el trauma y el duelo, asociado a la pérdida de su hermano menor y el impacto que este siniestro ha tenido en su familia y recuperar por lo menos sus niveles de funcionamiento psicológico en todo plano, asociado a la pérdida traumática sufrida.

CENTESIMO CUADRAGESIMO OCTAVO: Que, por su parte, respecto a doña Susana Allende Herrera, al evacuar el informe psicológico, don Giorgio Agostini, da cuenta indicadores compatibles con la presencia de sintomatología depresiva ansiosa-depresiva de moderada a severidad, con compromiso psicosomático agudo asociada a pérdida traumática de su hermano menor, por accidente de aviación ocurrido en febrero de 2008, cuadro clínico que configuraría un trastorno de stress post traumático, con complicaciones clínicas, agregando en la conclusión que corresponden estas complicaciones a la presencia de un cuadro depresivo ansioso de moderada severidad, reportando sentirse triste la mayor parte del tiempo, tener dificultades de concentración, llorar con facilidad y sufrir de trastornos del sueño, con fuerte compromiso a nivel psicosomático, tensión permanente, cefaleas intensas y trastornos gastrointestinales. Añade que se exhibió un daño psicológico de severidad alta, como consecuencia directa traumática de la pérdida sufrida por la muerte de su hermano

menor, con menoscabo de su capacidad de funcionamiento psicológico en ámbito familiar (reportó que su relación matrimonial ha sufrido un deterioro después de la muerte de su hermano), en el ámbito social tendencia a aislarse y a evitar el intercambio con otras personas y laboral, abandono su trabajo en un jardín infantil, por no sentirse en condiciones de rendir adecuadamente en este ámbito, agregando el profesional que debiera retomar tratamiento psicológico que abandono voluntariamente en septiembre de 2008, que le ayude a manejar el proceso de duelo y recuperar eventualmente, sus niveles de funcionamiento psicológico previo a la ocurrencia de esta crisis vital.

CENTESIMO CUADRAGESIMO NOVENO: Que, los tres testigos que deponen a fojas 4247, 4252 y 4253, Tomo XII, se encuentran contestes en que los hermanos Susan Giovani y Julián, todos de apellido Allende Herrera, se ven diferentes a como eran antes del accidente, tienen un comportamiento distinto, se ven tristes. Agregando don Iván Yáñez, en relación a Susan y Giovani que han tenido que seguir tratamiento psicológico con especialistas, que antes eran muy alegres y ahora los ve sin chispa; que ellos visitan mucho a su hermano en el cementerio y por ejemplo le hicieron un monolito que usan como manera de recordar a su hermano y darse fortalecimiento. En tanto en los dichos de doña María Vásquez Ávila y de doña Marisol Del Carmen González Yáñez, dan cuenta que en su calidad de vecina de años, han visto a don Julián muy mal y su señora les ha pedido ayuda, que estaba en tratamiento psiquiátrico con remedios muy fuertes y el se desesperaba y sentía como que se quemaba por dentro y tenía que ir a urgencia al hospital más cercano, ahora tiene esos episodios con menos frecuencia, indicando la Sra. Vásquez que don Julián ha sufrido mucho desde que sucedió el accidente; su vida ha cambiado mucho, ya que por mucho tiempo dejó de trabajar. Expresando por su parte la Sra. Marisol González, que desde que ocurrió el accidente de avioneta donde falleció su hermano se le veía muy mal, su cara, su apariencia y su decaimiento eran apreciables ante los ojos de cualquier persona, agrega que como vecina lo veía enfermo, desgastado y solamente dormía, dejó todo de lado, se despreocupó de su familia y de su trabajo, incluso se desorientaba, se perdía y se volvía loco, agrega que su hijo Edgar con encontró en ese estado un día y lo llevó a la posta. Por los antecedentes y circunstancias reseñadas precedentemente, permiten desprender con claridad que el actor y su grupo familiar experimentaron un sufrimiento que es necesario indemnizar por esta vía acogiendo la demanda de indemnización de perjuicios y condenado al Fisco de Chile al pago de la suma de \$210.000.000.- (doscientos diez millones de pesos) para cada uno de los padres y la suma de \$40.000.000.- (cuarenta millones de pesos) para cada uno de sus hermanos Julián Enrique Allende Herrera, Susana de Las Mercedes Allende Herrera y Giovani Francisco Allende Herrera.

CENTESIMO QUINCAGESIMO: Que, mediante presentación de fojas 745, Tomo III, comparece don Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, en representación convencional de don Fabián Ricardo Rodríguez Vergara, por

si y como representante legal de su hijo menor de edad María José Rodríguez Oyanedel; de doña Ana María Oyanedel Díaz y de doña Camila Fernanda Rodríguez Oyanedel, quienes han acreditado en esta causa mediante los correspondientes certificados de nacimiento rolantes a fojas 738 a 742, Tomo III, han acreditado la calidad de padre, madre y hermanas de Manuel Jesús Rodríguez Oyanedel, 18 años de edad, quien falleciere el día 27 de febrero de 2008, como consecuencia del accidente aéreo que dio lugar a la formación de la presente causa. Asimismo, se encuentra acreditado que don Manuel Jesús Rodríguez Oyanedel viajaba como pasajero de la aeronave Cesna CC-KKU, que realizaba vuelo de instrucción complementario interno, dispuesto por la Prefectura Aéreo Policial de Carabineros de Chile, en cumplimiento a la orden de instrucción N°16-A, de la sección docencia de dicha Prefectura a cargo del Capitán Luciano Alvino Castro Adasme, como instructor de vuelo y de don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres, Teniente de Carabinero, alumno en práctica en curso de instrucción para habilitación de piloto, con pasajeros, según se acredita a fojas 923 del Tomo III, de la causa 1571-2011 del Segundo Juzgado Militar. En la misma forma se encuentra acreditado con la documental acompañada, que Manuel Jesús Rodríguez Oyanedel, realizaba practica de Mantenimiento de Aeronave de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, sin que se desprenda del programa de práctica, que se encuentra apegado a estos autos, que le correspondía efectuar vuelo en aeronave como pasajero, sino que se desprende de manera inequívoca, que a la víctima como a tres compañeros que realizaban similar practica se les “señala por los oficiales a cargo que viajen como pasajeros para completar el vuelo de instrucción, ordenado por la orden de instrucción 16-A, en la aeronave Cesna CC-KKU, de propiedad del Club Aéreo de Carabineros y como explotador la Prefectura Aero policial de Carabineros, durante su jornada de práctica, despegando desde el Aeródromo de Tobalaba, aproximadamente a las 09:42 horas, un minuto y 30 segundos después aproximado cae a tierra en las inmediaciones Sur del Aeropuerto sobre el recinto deportivo ubicado en Avenida Antupirén, esquina Ricardo Grellet de Los Reyes, el cual tienen su ingreso por esta última arteria N°2152, actual N°2101, comuna de Peñalolén, falleciendo de manera instantánea.

CENTESIMO QUINCAGESIMO PRIMERO: Que, el dolor y sufrimiento calificado universalmente como inconmensurable producido por la pérdida de un hijo o hija, se ve manifestado en este caso, en la violenta perdida de un hijo de 18 años, que se encuentra en la parte final de su desarrollo como estudiante, con las expectativas propias de dicha etapa y lo que se denomina habitualmente con un futuro por delante. Que, ese dolor y perdida es tal magnitud según reconocen la literatura médica y psiquiátrica, que impide el desarrollo de las actividades propias de toda persona, desde aquellas más rutinarias, como aquellas propias de una actividad laboral, encontrándonos en todos los países con fundaciones u otros organismos destinados a

apoyar a los padres frente a este hecho, que se considera de alguna manera “antinatural”, toda vez que es propio de la evolución de las especies que partan primero aquellos que dieron vida a sus hijos, construyendo un elemento de la esencia de la paternidad y/o maternidad un sentimiento de protección para la descendencia, elemento que se ve frustrado en casos como el de autos, en que un hijo pierda la vida abruptamente a los 18 años.

CENTESIMO QUINCAGESIMO SEGUNDO: Que, todas estas circunstancias se desprenden inequívocamente de los informes psicológicos efectuados por don Giorgio Agostini Visentini, psicólogo de la Universidad Católica de Chile, miembro de los peritos criminalísticos forenses de Chile, que da cuenta que don Fabián Ricardo Rodríguez Vergara, padre de Manuel Rodríguez Oyandel presenta indicadores compatibles con sintomatología depresiva-ansiosa severa, asociado a pérdida traumática de su hijo mayor, en accidente de aviación ocurrido en febrero de 2008, habían complicado su condición psicológica el shock y sufrimiento adicional, causado por la observación del cadáver desfigurado de su hijo durante el proceso de reconocimiento en la morgue del Servicio Médico Legal de Santiago, agrega que este cuadro clínico configuraría un trastorno de stress post traumático, en el que predominan los sentimientos de tristeza, pesimismo, ansiedad constante, trastornos del sueño y desordenes gastro-intestinales de probable origen psicosomático, señalando en su conclusión asimismo que al momento de ser evaluado exhibió un daño psicológico de severidad alta, asociado directamente a la pérdida traumática sufrida por la pérdida de su hijo mayor, con menoscabo de su capacidad de funcionamiento psicológico en diversos planos, observa asimismo el profesional informante que el señor Fabián Rodríguez impresionó como una persona con una alta vulnerabilidad psicológica previa, menciona por otra parte que queda la impresión que el Sr. Rodríguez, estuvo expuesto a muy alto niveles de conflicto y desgaste emocional en el plano de sus relaciones de pareja, antes y después de que hizo abandono del hogar, nueve años antes aproximadamente, con fuertes sentimientos de culpabilidad hacía sus tres hijos, incluido su hijo mayor, único varón, conflicto de culpabilidad que habría complicado aún más el trauma psicológico de la pérdida súbita de su hijo. Sugiere que requiere someterse a tratamiento psicológico y psiquiátrico sistemático y prolongado.

CENTESIMO QUINCAGESIMO TERCERO: Que, el mismo profesional al emitir el informe psicológico de doña Ana María Oyandel Díaz, madre de la víctima, expresa que se observan indicadores compatibles con la presencia de un funcionamiento psicológico claramente anormal o descompensado. Agrega que la señora Oyandel, reportó sintomatología que corresponde a un trastorno depresivo-ansioso muy severo, de evolución prolongada, acompañado de trastornos psicosomáticos agudos, de diverso tipo, como desmayar, insomnio, pesadillas, despertar fácil y sobresalto, cefaleas, crisis de llanto, ataque de náuseas y vómitos, sensación de bochorno y peligro inminente,

ETC, asociados directamente a la pérdida traumática de su hijo mayor. Esta condición psicológica habría sido agravada por el shock y sufrimiento adicional que implicó el observar después del accidente, el cadáver desfigurado de su hijo, durante el proceso de reconocimiento en la morgue del Instituto Médico Legal de Santiago, el profesional don Giorgio Agostini expresa que este cuadro clínico configuraría nítidamente un trastorno de stress post traumático, con complicaciones clínicas en las que predominan los sentimientos de pesimismo, desesperanza y los trastornos del pensar. Al efecto señala que la información entregada por la señora Oyanedel hizo sospechar que estaría desarrollando, en el lapso transcurrido desde el accidente, un sistema de ideas delirantes en torno a la pérdida y recuperación fantasiada de su hijo. En la conclusión agrega que las complicaciones que experimenta las complicaciones de la señora Ana María Oyanedel, corresponden a la presencia de un cuadro depresivo-ansioso muy severo, con sospecha de trastornos del pensar, que estaría en riesgo a su juicio de evolucionar eventualmente hacía un trastorno de mayor gravedad (psicosis), agrega que exhibió al momento de ser evaluado daño psicológico de severidad muy alta, asociado directamente a la pérdida traumática sufrida, con importante menoscabo de su capacidad de funcionamiento psicológico en la esfera familiar, social y laboral. Sostiene que este daño psicológico severo sería compatible con la presencia de un duelo psicológico no resuelto, que tendría una evolución de tipo patológico, en una personalidad de base altamente vulnerable a la depresión, en riesgo de caer en conductas autodestructivas. En la observación concluye que debiera a su juicio mantenerse en tratamiento psiquiátrico y psicológico, de naturaleza sistemática y prolongada, que le permita enfrentar adecuadamente el trauma y el duelo asociado a la pérdida de su hijo mayor, que cumplía un rol de apoyo central en la familia, con el cual le unían además vínculos afectivos particularmente intensos, y al impacto que este evento a tenido en su familia, sus dos hijas sobrevivientes, también presentarían trastornos conductuales severos, asociados al trauma sufrido y por lo menos, recuperar sus niveles de funcionamiento psicológico previos a la crisis sufrida.

CENTESIMO CUADRAGESIMO CUARTO: Que, en relación a la hermana Camila Fernanda Rodríguez Oyanedel, expresa que se observaron indicadores compatibles con la presencia de sintomatología depresivo-ansiosa severa, asociada directamente a pérdida traumática de su hermano mayor. Cuadro clínico que configuraría, un trastorno de stress post traumático, con complicaciones clínicas, en las que predominan el trastorno del ánimo y las conductas de evitación de enfrentamiento del hecho traumático. El facultativo señala que se reusó en la entrevista a hablar sobre la muerte de su hermano, y presentó en general un alto grado de resistencia frente a la intervención con fines de peritaje psicológico. Agrega que no se encontraba al momento de realizarse la evaluación en tratamiento psiquiátrico o psicológico. Dando cuenta el facultativo asimismo que sin embargo refirió que se había auto prescrito los

medicamentos psicotrópicos con los que es tratada su madre. En la conclusión agrega que estas complicaciones corresponden a la presencia de un cuadro depresivo-ansioso severo, con eventual riesgo suicida (existe el modelamiento de conductas suicidas por parte de la madre), ante situaciones de alto sufrimiento o stres. Añade que exhibió al momento de ser evaluada un daño psicológico de severidad alta asociado directamente a la pérdida traumática sufrida, con importante menoscabo de su capacidad de funcionamiento psicológico en diversos planos, daño psicológico severo que sería compatible con la presencia de un duelo psicológico no elaborado adecuadamente, de evolución prolongada. A la observación agrega el Sr. Agostini que complica la condición de anormalidad psicológico-observada en Camila Rodríguez O., el hecho de que su familia se encuentra seriamente traumatizada por la pérdida del hijo mayor, particularmente en el caso de la madre. Concluye que la Srta. Rodríguez debiera a su juicio, someterse a un tratamiento psiquiátrico y psicológico, sistemático y prolongado, que le permita enfrentar adecuadamente el trauma y el duelo asociado a la pérdida de su hermano mayor y al impacto que este siniestro ha tenido en su familia y recuperar por lo menos sus niveles de funcionamiento psicológico previos a la crisis sufrida.

CENTESIMO CUADRAGESIMO QUINTO: Que, en cuanto a la menor María José Rodríguez, 8 años, el profesional indica que se observaron indicadores compatibles con la presencia de sintomatología depresiva-ansiosa, de moderada intensidad y trastornos agudos de origen psicosomático (cefaleas y desordenes gastro-intestinales), asociada directamente a la pérdida traumática de su hermano mayor por accidente de aviación, expresando que este cuadro clínico, configuraría un trastorno de stress post traumático. Agrega en la conclusión que presenta al momento de ser evaluada, daño psicológico de severidad moderada, asociado directamente a la pérdida traumática sufrida. En la observación consigna el facultativo que la condición psicológica observada en la menor, se complica por el hecho de que su familia se encuentra seriamente traumatizada por la pérdida del hijo mayor, particularmente en el caso de la madre, que presenta un daño psicológico muy alto y escasos recursos conductuales para apoyar y contener a María José. Indica que a su vez su hermana mayor Camila, de 17 años, presentó un daño psicológico de alta severidad como consecuencia del evento traumático sufrido.

CENTESIMO QUINCUGESIMO SEXTO: Que, en relación a la causa en análisis declaran al efecto don Patricio Alberto Eduardo Herrera Díaz, Ingeniero Civil y Jaime Gastón Parra Santos, quien a fojas 892 y 912, Tomo III, respectivamente, declaraciones consignadas en el motivo trigésimo tercero de la presente sentencia dan cuenta fehacientemente del accidente que origino la muerte súbita e inesperada en el accidente de aviación del 27 de febrero de 2008; describiendo lo que expresa como una emergencia y no una fuerza mayor, toda vez que se trataba de una situación remediable, no necesariamente con un resultado fatal. Que habla de un error

al virar hacia el Oriente donde por configuración geográfica se eleva el terreno, en vez de efectuar un viraje amplio hacia el Poniente, y sin seguir las indicaciones del manual de vuelo, ratificando los testigos que en una emergencia como la que habría ocurrido el 27 de febrero de 2008, al virar con las características que se realizó, el avión pierde sustentación y pierde altura. Estas apreciaciones se ven corroboradas por los dichos de don Oscar Arturo Miquel Bañados, abogado, quien a fojas 895, Tomo III, reitera que el accidente de autos no constituyó un caso fortuito y que el accidente lamentablemente se debió a una falla de pilotaje frente a una situación de emergencia, en relación en el especial al Manual de Observaciones del avión siniestrado o uno similar. Por su parte de los dichos de don Miguel Antonio Barrera Escalona, Silvia Alejandra Domínguez Sandoval, Margarita Eugenia Moscoso Gallardo, Giorgio Agostini Visentini, Katherine Del Pilar Martín Cifuentes y Sergio Mauricio Núñez Vargas, cuyas declaraciones se encuentran descritas en el considerando trigésimo tercero, se desprende que la familia ha sufrido un cambio en general que María José, la menor, ha tenido problemas en el colegio de concentración, de comunicación, y de ser una excelente alumna ha bajado sus notas, que su madre se encuentra muy afectada, que ya no le importa nada, que mantenía una relación muy cercana con su hijo, muy afectiva, cumplía el rol de hijo, papá y el hombre de la casa, agregando el primero de los testigos que la madre ha intentado suicidarse porque quiere morirse, observación que se ve repetida en las declaraciones de los testigos ya individualizada, indicando que estaba dopada por pastillas, dormía mucho y descuidaba a sus hijas. Dando cuenta las declaraciones de los testigos que las hermanas eran muy unidas con su hermano fallecido Nicolás, por otra parte de las declaraciones de Margarita Moscoso, compañera de trabajo de doña Ana María Oyanedel, en el liceo que se desempeñan, da cuenta de las circunstancias en que ella se entera de la muerte de su hijo Nicolas, señalando que en ese momento empezó la gran tragedia para Ana María Oyanedel, que personalmente fue a la Prefectura Aero policial para enterarse si los hechos eran reales, y desde ese momento agrega que se olvida completamente del trabajo, de las niñas y de ella misma, siendo la hija mayor Camila que en esa época tenía 16 o 17 años, quien tomo el rol de mamá y hermano mayor. Dando cuenta asimismo de las enormes perturbaciones en la vida cotidiana de la familia. Que por todo lo antes descrito sólo cabe acoger la demanda por concepto de daño moral, debiendo cancelar el Fisco de Chile, a cada uno de sus padres la suma de \$210.000.000.- (doscientos diez millones de pesos) y para cada una de sus hermanas la suma de \$40.000.000.- (cuarenta millones de pesos).

CENTESIMO QUINCAGESIMO SEPTIMO: Que, mediante presentación de fojas 1364, Tomo V, comparece don Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, en representación convencional de don Oscar Mauricio Romo Michea, María Cecilia Facuse Navarro, Christopher Javier Romo Facuse y Daphne Cecilia Romo Facuse, quienes han acreditado en esta causa mediante los

correspondientes certificados de nacimiento rolantes a fojas 2015, 1362, y 1363, Tomo V, han acreditado la calidad de padre, madre y hermanos de Mauricio Edgardo Romo Facuse, 17 años de edad, quien falleciere el día 27 de febrero de 2008, como consecuencia del accidente aéreo que dio lugar a la formación de la presente causa. Asimismo, se encuentra acreditado que don Mauricio Edgardo Romo Facuse viajaba como pasajero de la aeronave Cesna CC-KKU, que realizaba vuelo de instrucción complementario interno, dispuesto por la Prefectura Aéreo Policial de Carabineros de Chile, en cumplimiento a la orden de instrucción N°16-A, de la sección docencia de dicha Prefectura a cargo del Capitán Luciano Alvino Castro Adasme, como instructor de vuelo y de don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres, Teniente de Carabinero, alumno en práctica en curso de instrucción para habilitación de piloto, con pasajeros, según se acredita a fojas 923 del Tomo III, de la causa 1571-2011 del Segundo Juzgado Militar. En la misma forma se encuentra acreditado con la documental acompañada, que Mauricio Edgardo Romo Facuse, realizaba practica de Mantenimiento de Aeronave de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, lo que se acredita con los documentos agregados en la causa del Segundo Juzgado Militar, Rol N°1571-2011, Tomo III, ya descritos en los motivos anteriores que son el plan de práctica, de la Corporación de Desarrollo Educacional de La Reina, de Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves y que en el caso en análisis, en relación a la víctima don Mauricio Edgardo Romo Facuse, aparece además, del plan de práctica de la Sociedad Educacional “Alberto Witmer” y Cía LTDA. Liceo Industrial Albetto Witmwr, agregado a fojas 937 del ya citado tomo, que indica luego de la individualización del alumno en práctica, especialidad Mecánica Mantenimiento de Aeronaves, nombre tutor empresa, no consigna, indica luego el nombre de la empresa, Prefectura Aeropolicial, indicando la escala de evaluación de las aéreas de desarrollo y especificando cinco tipos de tareas, sin que se desprenda del programa de práctica, que le correspondía efectuar vuelo en aeronave como pasajero, sino que se desprende de manera inequívoca, que a la víctima como a tres compañeros que realizaban similar practica se les “señala por los oficiales a cargo que viajen como pasajeros para completar el vuelo de instrucción, ordenado por la orden de instrucción 16-A, en la aeronave Cesna CC-KKU, de propiedad del Club Aéreo de Carabineros y como explotador la Prefectura Aero policial de Carabineros, durante su jornada de práctica, despegando desde el Aeródromo de Tobalaba, aproximadamente a las 09:42 horas, un minuto y 30 segundos después aproximado cae a tierra en las inmediaciones Sur del Aeropuerto sobre el recinto deportivo ubicado en Avenida Antupirén, esquina Ricardo Grellet de Los Reyes, el cual tienen su ingreso por esta última arteria N°2152, actual N°2101, comuna de Peñalolén, falleciendo de manera instantánea. A mayor abundamiento es necesario recordar que en este caso, Mauricio Romo Facuse, a la fecha en que ocurre el accidente de autos, era menor de edad, toda vez que aún no cumplía los 18 años de edad,

CENTESIMO QUINCAGESIMO OCTAVO: Que, el dolor y sufrimiento calificado universalmente como inconmensurable producido por la pérdida de un hijo o hija, se ve manifestado en este caso, en la violenta pérdida de un hijo de 18 años, que se encuentra en la parte final de su desarrollo como estudiante, con las expectativas propias de dicha etapa y lo que se denomina habitualmente con un futuro por delante. Que, ese dolor y pérdida es tal magnitud según reconocen la literatura médica y psiquiátrica, que impide el desarrollo de las actividades propias de toda persona, desde aquellas más rutinarias, como aquellas propias de una actividad laboral, encontrándonos en todos los países con fundaciones u otros organismos destinados a apoyar a los padres frente a este hecho, que se considera de alguna manera “antinatural”, toda vez que es propio de la evolución de las especies que partan primero aquellos que dieron vida a sus hijos, construyendo un elemento de la esencia de la paternidad y/o maternidad un sentimiento de protección para la descendencia, elemento que se ve frustrado en casos como el de autos, en que un hijo pierda la vida abruptamente a los 18 años.

CENTESIMO QUINCAGESIMO NOVENO: Que, todas estas circunstancias se desprenden inequívocamente de los informes psicológicos efectuados por don Giorgio Agostini Visentini, psicólogo de la Universidad Católica de Chile, agregados a los autos a fojas 3766 y siguientes, 3773 y siguientes, 3778 y siguientes 3783 y siguientes, Tomo XI, cuyas conclusiones se encuentran consignadas en el motivo trigésimo noveno. De cuya lectura se desprende que el facultativo consigno en relación al padre don Oscar Romo Michea, que este presenta indicadores compatibles con un funcionamiento psicológico de tipo anormal o descompensado, predominando en dicha condición la sintomatología de tipo depresiva severa, asociada directamente a la pérdida traumática de su hijo, por accidente de aviación, lo que configuraría un cuadro clínico nítido de trastorno post traumático, con complicaciones clínicas en los que predominan los sentimientos de confusión psicológica, pesimismo, desesperanza, baja autoestima, irritabilidad fácil y pensamientos autos destructivos. Asimismo, psicología Agostini, consigna que abría complicado la severidad y evolución del cuadro el shock y sufrimiento adicional que le generó concurrir al sitio del accidente y observar el cadáver de las cuatro víctimas, entre las cuales intento de identificar infructuosamente por el daño causado en los cuerpos, el de su hijo. Agrega que don Oscar Romo reconoció que hasta la fecha de la evaluación era perturbador por imágenes recurrentes de lo que observó en ese momento, se observa por el facultativo que debería a su juicio someterse a un tratamiento psiquiátrico y psicológico sistemático y prolongado, que le permita enfrentar adecuadamente el trauma y el duelo asociado a la pérdida de su hijo y por lo menos, recuperar sus niveles de funcionamiento psicológicos previos a la crisis sufrida. Consigna que sino se cumple esta condicionante se estima que el daño psicológico observado tendría una alta probabilidad de agravarse.

CENTESIMO SEXAGESIMO: Que del análisis efectuado por el psicólogo señor Agostini, da cuenta que observó en la evaluación practicada a la Sra. María Facuse, signos compatibles con un funcionamiento psicológico claramente anormal, y un alto grado de confusión mental, con predominio de sintomatología depresivo-ansiosa muy severa, con variada sintomatología psicosomática, asociada directamente a pérdida traumática de su hijo en accidente de aviación, el informe consigna que la Sra. Facuse tiene imágenes recurrentes en relación al accidente e intenso de sentimientos de desesperanza, pesimismo, y de falta sentido de vida con ideas autodestructivas, importante trastorno del sueño y significativa pérdida de peso desde el fallecimiento de su hijo mayor, cuadro clínico que configuraría nítidamente un trastorno de stres post traumático, consignado en su observación que la Sra. María Cecilia Facuse debe mantenerse en tratamiento psiquiátrico por el tiempo que su médico tratante lo estime necesario.

CENTESIMO SEXAGESIMO PRIMERO: Que, de igual forma en el informe elaborado por el ya citado psicólogo Sr. Agostini, da cuenta que en la evaluación practicada a la hermana mayor de la víctima Daphne Romo Facuse, presenta indicadores compatibles con presencia de sintomatología depresivo-ansiosa severa asociada a pérdida traumática de su hermano por accidente de aviación, quien consigno que la Srta. Romo reportó que después del fallecimiento de su hermano con quien vivía en la casa familiar, ha presentado intensos sentimientos de tristeza, pesimismo, desesperanza, trastornos del sueño, ansiedad y sensación de sobresalto permanente y sintomatología psicosomática aguda y con tendencia a encerrarse en si misma, cuadro clínico que configuraría nítidamente un trastorno de stress post traumático con complicaciones clínica, observando que a su juicio debiera someterse a un tratamiento psiquiátrico y psicológico sistemático y prolongado, agregando que si no se cumple esta condición la recuperación del daño psicológico observado tiene una probabilidad muy baja de concretarse favorablemente.

CENTESIMO SEXAGESIMO SEGUNDO: Que, finalmente del informe pericial psicológico efectuado al menor de 8 años Christopher Romo Facuse, en su calidad de hermano menor de Mauricio Romo Facuse, da cuenta de la observación de indicadores compatibles con la presencia de sintomatología ansioso-depresiva severa, asociada a pérdida traumática de su hermano mayor, cuadro clínico que configuraría un trastorno de stres post traumático, con complicaciones clínicas en la que predominan la indivisión los trastornos del ánimo, y altos niveles de ansiedad generalizada. Todos elementos que son recogidos en la conclusión reseñada en el motivo Trigésimo noveno de esta sentencia. Circunstancias que se ven ratificadas por los testigos Irma Leticia Cortez Rojas, Gladys Edith Miranda González y don José Del Rosario Monroy Mejías, de fijas 4239 y siguientes, Tomo XII, cuyos dichos se encuentran consignados en el motivo cuadragésimo de esta sentencia. De ellos se desprende en forma inequívoca que

los demandantes experimentaron un sufrimiento y dolor que trajo como consecuencia la alteración de su vida diaria, con alteración de la salud de la madre que debió ser hospitalizada por trastornos y hemorragias digestivas, alterando la familia su rutina y manifestando a la fecha que prestan su declaración que tanto los padres como los hermanos de la víctima, se encuentran mal psicológicamente, consignando problemas matrimoniales entre los padres como consecuencia de la muerte de su hijo, consignando incluso la separación de hecho de los padres. De las circunstancias consignadas en los motivos precedentes sólo cabe estimar que es necesario acoger la demanda por daño moral intentada por los demandantes por la suma de \$210.000.000.- (doscientos diez millones de pesos), para cada uno de los padres y \$40.000.000.- (cuarenta millones de pesos) para la hermana Daphne Romo Facuse y Christopher Romo Facuse.

CENTESIMO SEXAGESIMO TERCERO: Que, en estos autos ha demandado de indemnización de perjuicios en el Tomo V, fojas 1522 y siguientes, en la causa acumulada del 15° Juzgado Civil de Santiago, Rol N°7241-2010, interpuesta por don Alvarado Quintanilla Ponce y don Juan Pablo Hermosilla Osorio, en representación convencional de don Francisco Raúl Vásquez Carrasco, quien comparece por sí y en representación legal de sus hijos menores de edad Abraham Ignacio Vásquez Fierro y Martín Thomas Vásquez Fierro; y asimismo en representación de doña Mariana Francisca Vásquez Fierro, el primero en calidad de cónyuge sobreviviente de doña Mariana Victoria Fierro Valderraz y los tres restantes en sus calidad de hijos de doña Mariana Victoria Fierro Valderraz, quien falleciera el día 09 de marzo de 2008, como consecuencia de las lesiones gravísimas que recibiera tras la caída de la aeronave CC-KKU, mientras realizaba una actividad recreativa y deportiva en el recinto de la Municipalidad de Peñalolén. La calidad de cónyuge e hijos se encuentra acreditada con los respectivos certificados agregados a fojas 1514 y siguientes, Tomo V. En relación a este último es necesario consignar que se encuentra establecido en estos autos que doña Mariana Victoria Fierro Valderraz, efectivamente recibió atención médica a raíz de las lesiones gravísimas sufridas el día 27 de febrero de 2008, hasta el momento de su fallecimiento, acaecido a raíz de las mismas con fecha 09 de marzo de 2008, a las 16:00 horas, 25 de marzo del mismo año, en el Hospital de Carabineros, cuya causa de muerte según se lee en el certificado de defunción emitido por el Servicio de Registro Civil, a fojas 400, Tomo I y 504, Tomo II, del Rol 1571-2011 del Segundo Juzgado Militar, tenido a la vista en esta causa, se desprende que doña Mariana Victoria Fierro Valderas, consigna como causa de muerte sepsis de origen cutáneo y respiratorio/quemaduras profundas y extensas y que en el informe de autopsia N°712/08, emitido por el Servicio Médico Legal, consigna además quemaduras extensas y profundas 85%; lesiones resientes, vitales, necesariamente mortales y da cuenta asimismo que recibió atención médica quirúrgica. Consignado asimismo del examen practicado por los peritos forenses que presentaba hetero injertos y traqueostomía reciente.

CENTESIMO SEXAGESIMO CUARTO: Que, en relación al daño moral impetrado por cada uno de los demandantes resulta imperioso referirse a la circunstancia ya referida precedentemente en que se desprende que la señora Mariana Fierro Valderas luego de una larga agonía de más de una semana en el Hospital de Carabineros recibiendo tratamiento médico por las quemaduras de extrema gravedad que sufriera en más del 85% de su cuerpo que mantuvo a sus hijos y cónyuge durante esos días indudablemente en un proceso de angustia, esperanza y sufrimiento a la espera de una evolución positiva por parte de su madre y cónyuge que la sacara del estado de extrema gravedad que mantenía y que desembocó finalmente en su muerte. Cabe señalar que es indudable que la muerte de un cónyuge, con el que se ha compartido por casi 20 años, según se desprende del certificado de matrimonio agregado en el Tomo v, fojas 1516, provoca a no dudar un dolor y una angustia ante la ausencia de aquella persona con la que se comparte la cotidianidad y el amor hacia los hijos en común. La cotidianidad como actividad diversa, como compras en ferias, almacenes, actividades recreativas, iglesia, juegos y actividades al aire libre, como da cuenta el testimonio de la testigo Gloria Del Carmen Riveros Medina, de fojas 3640, Tomo XI, en su calidad de vecina de toda la vida de la familia demandante y la víctima. Cambios que en el primer tiempo implicaron trastornos profundos de la vida diaria, en especial por la presencia de tres menores de cortos años, que requieren el cuidado personal que presta la madre ausente y que provocan que en definitiva la familia deben cambiar incluso su hogar para trasladarse a la cercanía de familiares que ayuden al padre en estas labores de cuidado, según dan cuenta la testigo doña Gloria Yolanda Fabres Oyanedel, a fojas 4245, Tomo XII, que provoca asimismo el cambio de colegio de los menores, todas circunstancias que transforman radicalmente su vida, en relación a la que llevaban con anterioridad al accidente aéreo del 27 de febrero de 2008.

CENTESIMO SEXAGESIMO QUINTO: Que, todos estos cambios, dolores y sufrimientos experimentados por el núcleo familiar más cercano de Mariana Fierro se ve refrendado por los informes psicológicos emitidos por el psicólogo Giorgio Agostini Visentini, quien a fojas 3788, Tomo XI, respecto a Francisco Vásquez Carrasco, consigna las conclusiones indicadas en el motivo cuadragésimo quinto, dando cuenta asimismo que se observaron indicadores compatibles con la presencia de sintomatología depresiva prolongada, asociada directamente a la pérdida traumática de su esposa, reportando el viudo de doña Mariana Fierro Valderas, sentimientos de desesperanza y pérdida de sentido en su proyecto vital, con incremento de riesgo de consumo de alcohol en exceso y tendencia a aislarse socialmente con posterioridad al evento traumático vivido por la pérdida de su esposa al caer una avioneta en espacio público donde ella se encontraba. Lo que manifiesta lo indispensable que resulta para el demandante don Francisco Vásquez Carrasco, una psicoterapia psiquiátrica y psicológica familiar.

CENTESIMO SEXAGESIMO SEXTO: Que, por su parte el mismo facultativo en relación al informe de Mariana Francisca Vásquez Fierro, hija mayor de la víctima que da cuenta de la presencia de sintomatología depresivo ansioso de intensidad, con sintomatología psicosomática asociada, síndrome de colon irritable y cefalea, como consecuencia directa de pérdida traumática de su madre por accidente de aviación. En el que el facultativo registra que resulta indispensable el uso de psicofármacos junto con el tratamiento psiquiátrico dada la gravedad de la situación, consignando en la conclusión lo reseñado en el motivo quincuagésimo quinto, en el que en definitiva consigna que la hija mayor de Mariana Fierro Valderas presenta un grado de daño psicológico muy severo y además tuvo que asumir rol de madre y dueña de casa, con el desgaste físico-emocional a su depresión cronificada, debido a la pérdida de su madre.

CENTESIMO SEXAGESIMO SEPTIMO: Que, el informe evacuado por el profesional don Giorgio Agostini, respecto a los menores en etapa escolar básica da cuenta de los profundos trastornos que han sufrido en sus vidas por la pérdida de su madre dando cuenta Martín de un cuadro depresivo fuertemente somatizado denominado también depresión encubierta con mecanismos de negación y que se traduce entre otras cosas en conductas como negarse a ir al colegio, en tanto su hermano Abraham Vásquez Fierro manifiesta una importante depresión con irritabilidad, enojo, bajo rendimiento académico, sugiriendo el psicólogo informante terapia individual por la elaboración del duelo de la pérdida materna y terapia familiar para todos ellos. Cabe agregar que la pérdida de la madre se ve reflejada asimismo en la palabras de la testigo Gloria Fabres Oyanedel, que relata un episodio por ella presenciado, meses después de la pérdida de la madre y cónyuge en el período de navidad del año 2008, en la que los niños, manifiestan por una parte enojo diciendo que no existe la navidad, pena por el llanto del menor de ellos y la negativa a participar en actividades de la comunidad con ocasión de las fiestas navideñas. Por lo antes expuesto este tribunal deberá acceder a la indemnización solicitada, estableciendo para el cónyuge don Francisco Raúl Vásquez Carrasco, la suma de \$150.000.000.- (ciento cincuenta millones de pesos); y a cada uno de sus hijos Mariana Francisca Vásquez Fierro, Abraham Ignacio Vásquez Fierro y Martín Thomas Vásquez Fierro, la suma de 180.000.000.- (ciento ochenta millones de pesos).

CENTESIMO SEXAGESIMO OCTAVO: Que, en estos autos ha demandado de indemnización de perjuicios en el Tomo VI, fojas 1882 y siguientes, en la causa acumulada del 6° Juzgado Civil de Santiago, Rol N°7428-2010, interpuesta por don Alvarado Quintanilla Ponce y don Juan Pablo Hermosilla Osorio, en representación convencional de don Víctor Manuel Fierro Osses, Mariana Delicia Valderas Opisso, Viviana Yolanda Fierro Valderas, Víctor Manuel Fierro Valderas y Verónica Cecilia Fierro Valderas, los dos primeros en su calidades de padres de la fallecida Mariana Victoria Fierro Valderas y de la lesiona gravísima doña Beatriz Del Carmen Fierro

Valderas y los tres últimos en calidad de hermanos de las víctimas recién mencionadas, parentesco que se encuentra acreditado con los certificados de nacimiento respectivo, agregados a fojas 1853 y siguientes. Que en relación al daño moral impetrado por cada uno de los demandantes resulta imperioso referirse a la circunstancia ya referida en los motivos precedentes se desprende que la señora Mariana Fierro Valderas luego de una larga agonía de más de una semana en el Hospital de Carabineros recibiendo tratamiento médico por las quemaduras de extrema gravedad que sufriera en más del 85% de su cuerpo que mantuvo a sus padres y hermanos durante esos días indudablemente en un proceso de angustia, esperanza y sufrimiento a la espera de una evolución positiva por parte de su hija y hermana mariana, agobiados asimismo en forma paralela por la situación de gravedad extrema, con riesgo vital, que vivía simultáneamente su hija y hermana, respectivamente doña Beatriz Del Carmen Fierro Valderas, que recién iniciaba un largo proceso de recuperación y rehabilitación tras las gravísimas lesiones sufridas que resulto en la pérdida completa de una de sus piernas.

CENTESIMO SEXAGESIMO NOVENO: Que, es indudable que esta doble situación de aflicción extrema frente a las circunstancias que se vivieron tanto el día de los hechos como días posteriores, hasta el presente, ocasionaron en la familia Fierro Valderas un cambio de vida, de conductas, de relaciones, de rutinas que se pierden y nuevos comportamientos que deben ser aprendidos por sus miembros para sobrellevar paralelamente el dolor de ella pérdida de Mariana Fierro Valderas y acompañar en el lento proceso de recuperación a su hermana Beatriz que debe aprender a desarrollar sus actividades cotidianas de una forma diversa, requiriendo ayuda indudablemente de los demandantes. Estas circunstancias se ven claramente reflejadas y corroboradas por los informes psicológicos evacuados por el perito Sr. Agostini Visentini, que en relación a la madre doña Mariana Delicia Valderas Opisso, expresa que se observa en la evaluación indicadores compatibles con la presencia de sintomatología depresiva-ansiosa severa, de evolución prolongada, asociada directamente a pérdida traumática de su hija y al stres adicional vigente asociado a la sobrevivida de otra hija con graves secuelas a causa del mismo accidente, que describe como caída de avioneta en lugar pública donde ambas se encontraban o practicado actividad comunitaria, señalando que este cuadro clínico configuraría nítidamente un trastorno de stres post traumático, con complicaciones clínicas en las que predominan los sentimientos de desesperanza, irritabilidad fácil, sensación de amenaza y de peligro permanente, problemas de concentración en las tareas que aborda, indicando que la situación altero la convivencia de toda la familia en forma significativa, consignando en la observación que la Sra. Mariana Valdera Opisso debe mantenerse en tratamiento psiquiátrico y psicológico por el tiempo que los profesionales a cargo lo estimen conveniente, agregado que indispensable una psicoterapia familiar sistémica.

CENTESIMO SEPTUAGESIMO: Que, en relación al padre, el mismo facultativo informa que el cuadro clínico que presenta configuraría un trastorno de stres post traumático muy severo por perdida de su hija, agregando que existe un daño psicológico de alta severidad asociado directamente a la perdida traumática por la muerte de una hija y la sobrevivencia de otra, que resulto con gravísimas secuelas en el mismo accidente. Por su parte en relación a sus hermanos en los términos consignados en los informes respectivos reseñados en el considerando quincuagésimo primero da cuenta de los variados indicadores que evidencian sintomatología depresiva ansiosa y psicosomática muy severas, con diversas complicaciones clínicas que configuran en todos los casos un trastorno de stress post traumático, con diversas complicaciones clínicas, exhibiendo los tres hermanos un daño psicológico de severidad muy alta, muy severo, informando el facultativo que a su juicio deben someterse a un tratamiento psicológico sistemático y prolongado, haciendo presente en el caso de Viviana, que Francisco Vásquez, viudo de Mariana se traslado con todos sus hijos al hogar de Viviana, generando crisis familiares. Todas estas circunstancias no cabe duda que alteraron clara y definitivamente la vida de todos los demandantes. Por lo antes expuesto este tribunal deberá acceder a la indemnización solicitada, estableciendo para los padres de la víctima don Víctor Manuel Fierro Valderas y doña Mariana Delicia Valderas Opisso, para cada uno la suma de \$220.000.000.- (doscientos veinte millones de pesos); y a la hermana de las víctimas doña Viviana Yolanda Fierro Valderas y Verónica Cecilia Fierro Valderas, para cada una la suma de \$45.000.000.- (cuarenta y cinco millones de pesos). Por último, al hermano de las víctimas don Víctor Manuel Fierro Valderas, la suma de \$40.000.000.- (cuarenta millones de pesos).

CENTESIMO SEPTUAGESIMO PRIMERO: Que, en estos autos ha demandado de indemnización de perjuicios en el Tomo VI, fojas 1975 y siguientes, en la causa acumulada del 6° Juzgado Civil de Santiago, Rol N°7427-2010, interpuesta por don Alvarado Quintanilla Ponce y don Juan Pablo Hermosilla Osorio, en representación convencional de doña Beatriz Del Carmen Fierro Valderas, quien resultara con lesiones gravísimas y mutilaciones de miembros importantes que dejan a la demandante en la imposibilidad de valerse por vi sisma o de ejecutar las funciones naturales que antes ejecutaba, con 54 a 60 meses de incapacidad, aun en etapa de recuperación que requerirán nuevas cirugías reparadoras, que le adicionaran mayor incapacidad, que sanaran dejando secuelas funcionales definitivas y permanentes, y secuelas estéticas que le producen deformidad, como asimismo con compromiso neurogénico del nervio femoral y de nervio ciático izquierdo, de tipo crónico, según informa el Servicio Médico Legal, a fojas 1501 a 1505, del Tomo IV, del Segundo Juzgado Militar, causa Rol 1571-2011. Asimismo de fojas 1 a 529, del cuaderno de documento N°5, de la causa del Segundo Juzgado Militar de Santiago, Rol 1571-2011, ficha clínica del Hospital del Trabajador ACHS, ficha N° 1636808, que da cuenta de la hospitalización y tratamientos quirúrgicos

medicamentosos, y de variado tipo que recibiera tras el ingreso el 04 de marzo de 2008, luego de ser tratada inicialmente en el Hospital Luis Tisné de Peñalolén, donde también recibiera tratamiento quirúrgico, aseo quirúrgico y recibiera atención en su carácter de politraumatizada, amputación traumática extremidad inferior derecha, herida compleja con fractura fémur izquierda, anemia severa, quemaduras 15% superficie corporal, A y B en cara y cuello, en borde anterior antebrazo derecho y cara anterior de tórax y extremidades izquierdas, quemaduras B en torso, hombro, entremedias superior izquierda, región anterior y lateral de zona ilíaca, todas las cuales dan cuenta de largos tratamientos quirúrgicos, hetero injertos, aseos quirúrgicos y diversos tratamientos y exámenes de muy diversos tipos que dan cuenta claramente de un período de meses de largo sufrimientos, de lenta recuperación y con secuelas definitivas para la víctima.

CENTESIMO SEPTUAGESIMO SEGUNDO: Que, dichos sufrimientos se ven recogidos en el informe psicológico efectuado por el Perito Psicólogo Giorgio Agostini Visentini, que a fojas 3825, Tomo XI, que luego de aplicar diversos instrumentos de evaluación, en sus conclusiones refiere que se aprecia una persona con un buen nivel intelectual, profundamente afectada por el accidente que le provocó un stress agudo, con un efecto de stress post traumático, acompañada de daños físicos que limitan su desempeño. Refiere luego la presencia de depresión ansiosa severa, personalidad con sentimiento de desesperanzas, ideas suicidas, fuerte inestabilidad emocional, destacando como de lata relevancia la situación dramática de Beatriz Fierro Valderas, con quemaduras grado tres, principalmente localizadas en sus genitales totalmente quemados, lo que significa señala el profesional que nunca más podrá tener vida sexual. Agrega que presenta una amputación de una pierna con fuertes dolores fantasmales, que requiere permanentemente uso de morfina, agrega el profesional que para completar esta trágica situación su pareja, al constatar el daño físico y emocional de ella, optó por abandonarla. Señala, además, el profesional informante que esta lesión física permanente e insuperable, hace que su futuro quede absolutamente truncado, con pérdida total de los planes de vida, que ahora debe renunciar. Reitera que da muestras de signos y síntomas propios de stress post traumático: sueños y recuerdos desagradables, recurrentes e invasivos, en su mente del trágico acontecimiento, flash Back de imágenes estresantes con sensación de revivir la experiencia. Expresado finalmente que todo coincide, con el daño psicológico grave, derivado del stress agudo inicial y los efectos del stress post traumático, considerado desde el punto de vista jurídico como daño psicológico, equivalente a daño moral.

CENTESIMO SEPTUAGESIMO TERCERO: Que, todo lo anterior se ve reflejado, refrendado y precisado por los dichos de los testigos Jorge Andrés Ronda Cárdenas, de fojas 3642, Tomo XI, de don Juan Manuel Urrutia Báez, de fojas 4210, de Carmen María Pasten Rivera, de fojas 4212, Norma Elena Jerez Muñoz, de fojas 4215, de Ingrid Bárbara Acin Araya, de fojas 4217, Rosa Cecilia Marincovich Romero, de

fojas 4249, Yolanda Ximena Del Carmen Veliz González, de fojas 4250, todas estas últimas del Tomo XII, quienes se están contestes en los grandes daños que sufriera la demandante tras el accidente del 27 de febrero de 2008, de los grandes que sufriera su vida, declarando que la actora era una persona sumamente activa, trabajando como profesora por años, apoderado presente en los colegios de sus hijos, y dueña de casa, dando cuenta que con posterioridad su vida cambio por completo, y al decir don Jorge Ronda Cárdenas, ex pareja de la demandante, sufrió más de 150 operaciones, estuvo casi un año en el Hospital del Trabajador, sección quemados, donde se puso un tubo para poder derivar las deposiciones, porque su parte inferior estaba inutilizable y con tratamiento de injerto para la piel quemada; que volvió a su casa con las dificultades propias de una invalida, que no tiene una casa apropiada para ella, por lo que tuvo que cambiarse a casa de un piso, que en el periodo post hospitalario Beatriz tuvo que seguir haciéndose operaciones de injertos de piel, cambiando su vida totalmente, pierde todo tipo de privacidad y la vida de pareja se termina; que en el último tiempo que estuvo con ella, empezó a manifestar un desgano para continuar adelante con las operaciones y que hasta el día de hoy esta con el tubo digestivo, producto de una depresión que ha venido en aumento, en los últimos tres años ella no se ha sometido a ninguna operación, agregando que ella vive sola con sus hijos y con la ayuda de una hermana, repreguntado amplia sus dichos y aclara que el cambio más importante para él fue el término de su situación de pareja con lo que ello implica, con respecto a los niños ellos tuvieron que absorber el cambio de una mamá activa y presente a una mamá pasiva y no tan presente, ya que no puede ir a reuniones de colegio y no puede estar con sus hijos plenamente, además la llegada de una hermana de Beatriz a la casa con su marido e hijos, que provoca cambios propios de la llegada de una persona ajena a la familia; agrega respecto a los cambios en la vida cotidiana de Beatriz que tuvo la implementación de un tubo digestivo, expresando que tienen un costo altísimo ya que las bolsas se cambian dos veces al día, y que cree no tienen reembolso por parte de la Isapre, lo que lleva a un riesgo permanente de infección, repreguntado por los injertos indica que por ello se ve profundamente afectada su condición de mujer, que no puede estar expuesta al sol por ningún segundo, que los injertos no son definitivos porque se van achicando, lo que implica varias operaciones en la misma zona, por ejemplo la han operado de la boca cinco veces ya que los injertos se empiezan a achicar y dificulta su hablar, repreguntado indica que los cambios físicos sufridos producto del accidente, y por su condición de invalida, la vida social de Beatriz se fue a cero, su entorno familiar ya nunca fue lo mismo, cambio su vida de pareja, y que ella quedo muy afectada del termino de su relación. En tanto don Juan Manuel Urrutia Báez, quien expresa que lo vivió personalmente porque las niñas eran amigas del colegio, y que ocasionalmente al ir a verla se ha dado cuenta que tiene secuelas como una bolsa para sus deposiciones, no puede estar mucho rato sentada, debe estar en cama, y como físicamente le falta una extremidad, su pierna, le imposibilita moverse, que la ha visto llorar porque no es la

misma persona que era, y con respecto a los niños ha visto llorar a su hija varias veces, indica que no se puede movilizar, tiene una hermana que la cuida porque no puede estar sola y no puede hacer una vida normal desde el minuto que tuvo el accidente, señalando que los daños son invaluable, reiterando el cambio de vida, ella no sale, esta postrada en su cama. En tanto doña Carmen Pastén da cuenta que tras conocerla hace 20 años a la demandante el daño sufrido por Beatriz y sus hijos es espantoso, los niños tuvieron que estar solos con familiares por tanto tiempo que estuvo en el hospital; que eran tantas las ganas de vivir por sus hijos, que luchó por la vida, porque quería estar con sus hijos, no los quería dejar solo, que la conoce desde la escuela que trabajaban como profesora de ciencias, que se caracterizaba por ser muy llena de vida, y ahora como esta postrada en una silla, no puede participar y hacer cosas, es una situación muy penosa, reitera que ha tenido grandes daños físicos y psicológicos. Reitera todos los detalles de su vida diaria y las incomodidades porque no puede estar mucho rato sentada, agrega que no es posible evaluar los daños no hay un precio para ello, porque a mí aunque me dieran toda la plata del mundo, no lo cambiara, no hay dinero que pueda ayudar a estar circunstancias de la vida. Las mismas circunstancias ratifica doña Norma Jerez, reiterando que doña Beatriz Fierro tiene una pierna menos amputada, la otra no tiene movimiento y esta en una silla de ruedas, no pudiendo estar más de una hora u hora y media en la silla por los dolores constantes y debe estar en cama, por ello no ha podido hacer una función de madre como lo hacía antes, no puede llevar a los niños al colegio, no puede hacer su vida normal, además su hermana murió a los 10 días del accidente, repreguntada como ha afectado la vida familiar y social, expresa que ha sido muy fuerte y nada ha vuelto a hacer como antes, no tiene vida social, no puede salir, no corre ni trotar, ni pagar sus cuentas, no puede ir al colegio y todo eso afecta a su persona. Los mismos hechos son reiterados por Ingrid Araya, quien destaca a Beatriz como una persona muy activa, muy preocupada de ella físicamente, una persona muy segura y participativa en las actividades de sus hijos, una mamá muy presente, que después de estar tanto tiempo en el hospital, al llegar a su casa sufrió un gran cambio su vida, con una situación totalmente distinta, una mamá postrada y su vida es ahora totalmente dependiente de otros, reiterando que Beatriz no puede estar más de una hora u hora y media sentada, porque sufre de dolores en su caderas, por lo que tampoco puede salir con sus hijos al cine, generalmente sale sola al médico, además atrae la mirada curiosa de las personas porque ella tiene su rostro quemado y le falta una pierna y eso a ella le afecta mucho. Agrega que el otro problema que tiene es que le hicieron una colostomía para evitar infecciones y es una situación que más le afecta en su vida diaria, tener que andar con una bolsa para atomizados, ella tiene que tomar unas capsulas que son de clorofila para evitar el olor permanente que tiene esa bolsa y eso también le afecta y en su dormitorio siempre hay un incienso o aromatizante para disimular un poco el olor, agrega que Beatriz nunca más se ha mirado a un espejo, indicando que a raíz de su incapacidad Beatriz ha tenido que vivir con su hermana y eso

genera conflicto en su casa, porque son dos familias, distintos hábitos, donde hay cuatro adolescentes y muchas veces tiene problemas y desde su perspectiva no puede hacer mucho para solucionarlo y eso la frustra. Agrega que toma una tremenda cantidad de remedios, principalmente dolores físicos, que la hacen además ponerse parches de morfina. En el mismo sentido declara doña Rosa Marincovich, quien expresa que quedo gravemente herida por el accidente, la fue a visitar mientras estaba hospitalizada, y posteriormente al volver a su casa, aprecio que la vida había cambiado radicalmente para ella, ratifica que su hermana debió cambiarse a vivir con su familia a vivir con Beatriz para poder ayudarla en las coas, donde ella no era autónoma, repreguntada indica que tuvo un cambio radicar en su vida, esta afectada emocionalmente y en su capacidad física. Misma circunstancia que corrobora doña Yolanda Veliz González, al señalar que conoce a Beatriz dese cuando llego a la escuela como profesora, y que existió un gran perjuicio físico y otros más, que su hija le comentaba que la mamá no hablaba, que estaba muy mal.

CENTESIMO SEPTUAGESIMO CUARTO: Que, por todo lo antes señalado que dan cuenta de un sufrimiento permanente, con secuelas invalidantes, dolores constantes, que requieren el uso de morfina y que provocaron el cambio sustancial de la vida de la demandante, en relación a la fecha anterior del accidente que motiva esta causa, no cabe más que el daño moral sufrido es irrefutable y que la magnitud del mismo la acompañara durante toda su vida, requiriendo además futuros tratamientos médicos e intervenciones quirúrgicas, por lo que menester resulta acoger la demanda en análisis, debiendo cancelar el Fisco de Chile, a la víctima doña Beatriz Fierro Valderas la suma de \$300.000.000.- (trescientos millones de pesos).

CENTESIMO SEPTUAGESIMO QUINTO: Que, en estos autos ha demandado de indemnización de perjuicios en el Tomo VII, fojas 2152 y siguientes, en la causa acumulada del 21° Juzgado Civil de Santiago, Rol N°7168-2011, interpuesta por doña Florentina Del Carmen Saavedra Lagos, don Alejandro Florentino Álvarez Saavedra, don Luis Alejandro Molina Acevedo y doña Ana María Acevedo Acevedo, la primera en su calidad de madre de Ana Elizabeth Álvarez Saavedra, 26 años y abuela de la menor Elizabeth Estefanía Anastasia Molina Álvarez, de 4 años de edad, quienes fallecieron instantáneamente mientras realizaban gimnasia al aire libre en el recinto deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, ubicado en Antupirén esquina Ricardo Grillet de Los Reyes, el día 27 de febrero de 2008, aproximadamente a las 09:42 horas, tras caer avioneta Cesna modelo 210, matrícula CC-KKU; en tanto Alejandro Florentino Álvarez Saavedra, en su calidad de hermano de Ana Elizabeth Álvarez Saavedra y tío de la menor Elizabeth Estefanía Anastasia Molina Álvarez; Luis Alejandro Molina Acevedo en calidad de pareja y padre de Ana Elizabeth Álvarez Saavedra y Elizabeth Estefanía Anastasia Molina Álvarez, respectivamente y por último doña Ana María Acevedo Acevedo, en su calidad de abuela de la menor fallecida,

calidades que se encuentran acreditadas con los respectivos certificados de nacimiento que van de fojas 2149 y siguientes, Tomo VII.

CENTESIMO SEPTUAGESIMO SEPTIMO: Que, en relación a la demanda interpuesta por doña Florentina Saavedra Lagos, en razón del sufrimiento y daño experimentado a raíz y como consecuencia directa de la muerte el día 27 de febrero de 2008, de su hija y nieta, se ve corroborado más allá de que resulta innegable que ese dolor y pérdida es tal magnitud según reconocen la literatura médica y psiquiátrica, que impide el desarrollo de las actividades propias de toda persona, desde aquellas más rutinarias, como aquellas propias de una actividad laboral, encontrándonos en todos los países con fundaciones u otros organismos destinados a apoyar a los padres frente a este hecho, que se considera de alguna manera “antinatural”, toda vez que es propio de la evolución de las especies que partan primero aquellos que dieron vida a sus hijos, construyendo un elemento de la esencia de la paternidad y/o maternidad un sentimiento de protección para la descendencia, elemento que se ve frustrado en casos como el de autos, en que pierde a su única hija mujer y a su única nieta, de cortos 26 años y 4 años, respectivamente. Circunstancias que se ven precisadas por los dichos de la testigo Helia Dulcinia Araya Cortés, de fojas 3683, Tomo XI, quien en su calidad de vecina de años da cuenta de un trastorno psicológico muy fuerte que hasta el día que declara señala no ha superado, expresando que la ha acompañado junto a otros vecinos del lugar en su dolor. Asimismo lo anterior se ve ratificado por el testigo don José Lino Arias Reyes, quien a fojas 3684, reitera que el daño sufrido por doña Florentina es inmenso porque la Sra. Florentina ni duerme mucho en las noches y todavía llama a su hija, está en un trastorno psicológico hasta el día de hoy, expresando que su vecino pareado a su casa, y escucha cuando las llama en las noches cuando se despierta, por lo que me consta lo que dice.

CENTESIMO SEPTUAGESIMO OCTAVO: Que, por su parte, en relación a la demanda interpuesta por don Alejandro Álvarez Saavedra, los dichos de los testigos, vecinos de la familia, dan cuenta del sufrimiento y trastorno sufrido en su vida diaria, expresando que escuchan cuando debe socorrer a su madre en las noches, en una situación que se repite hasta el momento de la declaración.

CENTESIMO SEPTUAGESIMO NOVENO: Que, en cuanto a la demanda interpuesta por don Luis Alejandro Molina Acevedo, quien demanda por la pérdida de su hija Elizabeth Estefanía Anastasia Molina Álvarez y su pareja Ana Elizabeth Álvarez Saavedra. Respecto a lo cual resulta innegable respecto a su hija que ese dolor y pérdida es tal magnitud según reconocen la literatura médica y psiquiátrica, que impide el desarrollo de las actividades propias de toda persona, desde aquellas más rutinarias, como aquellas propias de una actividad laboral, encontrándonos en todos los países con fundaciones u otros organismos destinados a apoyar a los padres frente a este

hecho, que se considera de alguna manera “antinatural”, toda vez que es propio de la evolución de las especies que partan primero aquellos que dieron vida a sus hijos, construyendo un elemento de la esencia de la paternidad y/o maternidad un sentimiento de protección para la descendencia, elemento que se ve frustrado en casos como el de autos, en que pierde a su única hija de 4 años de edad y su pareja de 26 años de edad. Dolor y sufrimiento que se desprende inequívocamente de las descripciones realizada en la ficha clínica N°34112 del paciente Luis Alejandro Molina Acevedo que da cuenta de traslado de consultorio Silva Henríquez a Cesfam, en el que es tratado con apoyo psicológico de salud mental, describiendo que refiere estar alterado, con pensamiento repetitivos respecto a lo que paso ya que estaba como guardia en el consultorio de la comuna y llega al lugar de los hechos de inmediato, con el cuerpo de rescate donde intenta meterse entre las llamas hasta que ve los cuerpos de su hija y pareja y los apaga con su polera, se deja constancia en dicha ficha que luego es custodiado para que no se acerque al lugar de los hechos, donde luego es descrito por el facultativo tratante aparece como desconectado, expresando que desde el accidente todo le da lo mismo. Indicando luego en secciones posteriores que piensa que se va a morir, se siente con nostalgia por su familia y que padece ansiedad posteriormente, estando cansado, sin ganas de hacer nada, refiriendo escudarse en su trabajo. Todos antecedentes que agravan el dolor y sufrimiento natural tras sufrir tan abrupta e inesperada pérdida. Estas circunstancias se ven reflejadas en las palabras de los testigos que deponen a fojas 3680 y 3685, Tomo XI, respectivamente, don Hernán Antonio Zamorano Valenzuela y don Wilson Augusto Coñolef Gallardo, en cuanto dan cuenta que el demandante sufrió mucho por la pérdida de su hija, lo que sabe a través del padre del actor y de la madre del actor. A la vez el testigo Wilson Coñolef Gallardo, dice que la familia llevaba una vida muy distinta a la que ahora llevan, eran muy felices y alegre y ahora veo una familia quebrada emocionalmente y también psicológicamente por la tremenda pérdida que ocasionó el accidente.

CENTESIMO OCTOGESIMO: Que, respecto a la demandante doña Ana Acevedo Acevedo, el sufrimiento y daño moral experimentado por el cual acciona en esta causa, se ve corroborado por el informe médico del CRS Cordillera, Unidad de psiquiatría, agregado a fojas 4093, Tomo XII, que da cuenta de un diagnóstico de episodio depresivo severo y duelo complicado, por el cual estuvo en tratamiento psiquiátrico en el Hospital Salvador desde mayo de 2008 a marzo de 2009, dando cuenta asimismo que no presentada antecedentes psiquiátricos previos al hecho traumático que gatillo sus actuales diagnósticos, precisando que su cuadro clínico comienza a raíz del accidente aéreo sobre estadio municipal de Peñalolén, donde muere su nuer y nieta de 4 años. Indicando que se encuentra actualmente en mejores condiciones anímicas, sin embargo, el duelo no está del todo resuelto, presentando síntomas de la esfera ansiosa con tratamiento medicamentoso. Todas estas circunstancias

aparecen claramente reiteradas en las declaraciones de los testigos individualizados en el párrafo precedente. Que todos estos elementos reseñados en los párrafos anteriores, dan cuenta de la existencia y gran magnitud del daño moral experimentado por los demandantes, a raíz de la pérdida sufrida con la temprana y abrupta muerte de doña Ana Elizabeth Álvarez Saavedra y menor Elizabeth Estefanía Anastasia Molina Álvarez, por lo que necesario resulta acoger la demanda interpuesta regulándose la indemnización que deberá pagar el Fisco de Chile, en la siguiente forma: a) a doña Florentina Del Carmen Saavedra Lagos, la suma de \$250.000.000.- (doscientos cincuenta millones de pesos); b) Alejandro Florentino Álvarez Saavedra, la suma de \$40.000.000.- (cuarenta millones de pesos); c) don Luis Alejandro Molina Acevedo, la suma de \$240.000.000.- (doscientos cuarenta millones de pesos) y d) doña Ana María Acevedo Acevedo, la suma de \$40.000.000.- (cuarenta millones de pesos).

CENTESIMO OCTOGESIMO PRIMERO: Que, en estos autos ha demandado de indemnización de perjuicios en el Tomo VII, fojas 2246 y siguientes, en la causa acumulada del 10° Juzgado Civil de Santiago, Rol N°5936-2011, interpuesta por don Alvarado Quintanilla Ponce y don Juan Pablo Hermosilla Osorio, en representación convencional de don Rodrigo Enrique Del Real Pérez, quien confirió mandato judicial en representación legal de sus hijos matrimoniales menores de edad, Lucas Benjamín Del Real Fierro y Camila Beatriz Del Real Fierro, hijos de doña Beatriz Del Carmen Fierro Valderas, quien resultó con lesiones gravísimas que recibiera tras la caída de la aeronave CC -KKU, el día 27 de febrero de 2008, mientras realizaba una actividad recreativa y deportiva en el recinto de la Municipalidad de Peñalolén, junto a su hermana Mariana Fierro Valderas, quien falleciera días después a raíz de las gravísimas lesiones sufridas en el accidente. La calidad de hijos se encuentra acreditada con los respectivos certificados agregados a fojas 2240 y 2241, Tomo VII.

CENTESIMO OCTOGESIMO SEGUNDO: Que, el informe del facultativo don Giorgio Agostini Visentini, de fojas 3812 y 3815, dan cuenta de la existencia del trauma vivido y las aflicciones sufridas en los meses posteriores en especial atendida la corta edad de Lucas, que presenta trastorno de stress post traumático, con alteraciones significativas, sugiriendo psicoterapia familiar sistemática y que en relación a Camila, dan cuenta de la presencia de indicadores compatibles con funcionamiento psicológico anormal o descompensado que configuraría un cuadro clínico con predominio de sintomatología angustiosa importante, de evolución prolongada, señalando que la demandante Camila señala que la mayor parte del tiempo se siente ansiosa o angustiada, que siente que la vida es una carga pesada para ella y que frecuentemente sufre de molestias físicas, como debilidad general, cansancio, cefaleas y trastornos gastro intestinales de origen psicosomático, problemática psicológica que estaría directamente asociada a experiencia traumática vivida a principios del año 2008, en la que resulto gravemente invalidada su madre con la vive y a causa de la cual falleció una tía

materna, agregando que le ha correspondido jugar un importante soporte emocional en la relación cotidiana con su madre y hermano menor, destacando que evidencia un mecanismo de negación para no conectarse al dolor de la pérdidas dando lugar a una fuerte depresión enmascarada, expresa asimismo el facultativo que corresponde a un daño psicológico significativo de envergadura, observando finalmente que deberá someterse a tratamiento psicológico.

CENTESIMO OCTOGESIMO TERCERO: Que, todas estas circunstancias que da cuenta el informe se ven refrendadas con por los dichos de los testigos señalados el motivo quincuagésimo noveno, que dan cuenta del sufrimiento que experimentarían los menores a raíz del accidente de autos, angustia que se prolongó por largos meses durante la hospitalización de su madre Beatriz Fierro y luego al regresar esta a la casa familiar el percibirse del gran cambio y la situación invalidante que se encontraba su madre que los afectó directamente en su vida diaria y en dolor que experimentan al verla menoscabada en sus funciones vitales, de desplazamiento, afectada con dolores fuertes requiriendo medicamentos diariamente para sobrellevar el dolor físico que le afecta, todo lo cual constituye un conjunto de elementos que determinan a no dudar el daño moral que han sufrido como consecuencia directa del accidente de autos y que debe ser reparado, por lo que corresponde acoger la demanda, debiendo cancelar el Fisco de Chile, la suma de \$80.000.000.- (trescientos millones de pesos), para cada uno de los demandantes Camila Beatriz y Lucas Benjamín, ambos del Real Fierro.

CENTESIMO OCTOGESIMO CUARTO: Que, en estos autos ha demandado de indemnización de perjuicios en el Tomo VIII, fojas 2388 y siguientes, en la causa acumulada del 10° Juzgado Civil de Santiago, Rol N°1572-2009, interpuesta por don Edgardo Reinoso Lundstedt, abogado, en representación convencional de doña Luz Mónica Vargas Espinoza, don Pedro Gilberto Vargas Espinoza, don Eduardo Enrique Vargas Espinoza, doña Gloria Soledad Vargas Espinoza, don Mauricio Cristián Vargas Espinoza, por sí y por su hija menor doña Sydney Vargas Espinoza, los cinco primeros en sus calidades de hijos de la fallecida Ramona Del Rosario Espinoza Espinoza, quien falleciera el 27 de febrero de 2008, a la edad de 72 años, a raíz la caída y posterior explosión de la avioneta Cessna CC-KKU, en el recinto deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, en el cual realizaba gimnasia al aire libre junto a un grupo de personas; y la última como en su calidad de nieta, parentesco que se encuentra acreditado con los certificados de nacimiento respectivo, agregados a fojas 2379, y siguientes, Tomo VIII.

CENTESIMO OCTOGESIMO QUINTO: Que, de la documental de fojas 4145 del Tomo XII, que da cuenta artículos de prensa que consignan las declaraciones de los hijos y demandantes de autos, hijos de doña Ramona Espinoza Espinoza, quien falleciera junto a su sobrina Silvia Gómez Espinoza, que dan cuenta del

enorme dolor que experimentaban en los días siguientes del accidente tras retirar el cuerpo de su madre del Servicio Médico Legal y prepararse para la sepultura del mismo, dando cuenta asimismo de la cercanía de los hijos y en relación a Mónica Vargas Espinoza, que vivía junto a su madre a la época de los hechos, describiéndola como una persona extremadamente bondadosa, con un corazón muy noble, dando cuenta de las diversas expresiones de dolor de los actores mientras velaban a su madre y prima. Todas circunstancias que se ven precisadas circunstanciadamente con los dichos de los testigos doña Mónica Del Rosario Rivera Cruz, de fojas 2874, Berta Antonia Mardones Pedreros, de fojas 2886, Alicia Salas Guerrero, de fojas 2893, Gloria Emperatriz Revenco Granifo, de fojas 2899, Alejandro Albornoz Valdebenito, de fojas 2902, Carlos Arturo Riquelme Sandoval, de fojas 2904, que indican que doña Ramona Espinoza Espinoza era el pilar de su familia, debido a la trágica muerte se dividió ya no es lo que era antes, antes participaban mucho juntos, celebraban todos los cumpleaños, fiestas de fin año, los hermanos ya son lo que eran antes, el núcleo familiar era ella, sus hijos, sus nietos, una hija casada vivían con ella; agrega que ellos como familia participaban mucho en la iglesia, ella con sus nietos iba a actividades recreativas, agrega que la división de los hermanos se produjo después de la muerte, porque era ella la que los mantenía unidos, después a los que he visto les cambió la vida, se ven apagados, ya no son tan alegres, diría que hasta amargados, dejaron de hacer actividades que antes realizaban juntos como grupo familiar. Agregando doña Berta Mardones Pedreros que lo que ella se puede dar cuenta es la destrucción de la familia porque la casa se ve abandonada, ya no se ven sus nietos. Aclara que la hija mayor vive en el segundo piso de la casa y sus tres nietos que eran los que vivían con ella y que en el fondo ella los crio, agregando que era la gallina que atraía todos sus pollos, se juntaban para los santos, cumpleaños, con las nietas iban a los cursos que se daban para la tercera edad, repreguntada agrega que la forma de ser de los integrantes de la familia de la Sra. Ramona cambió total luego del accidente. Repreguntada si han caído en depresión luego de la muerte, señala que cree que la nieta mayor Sydney y creo que también todos han estado bien mal, Mónica ha estado bien mal. Lo que se ve ratificado con la declaraciones de doña Alicia Salas Guerrero, que da cuenta de la disgregación de la familia expresando que uno de los hijos de ella que era bien regalón, si antes era un poco alcohólico ahora más, y otra hija que vive en la misma calle esta con depresión, el hijo mayor se la lleva peleando por la casa, no le interesa nada de sus hermanos. Repreguntada agrega que la señora Ramona vivía con el Lalo, su hijo y la hija mayor Mónica, con el marido y dos hijos de esta última, que siempre veía a sus hijos y nietos el fin de semana en su casa. La casa actualmente está prácticamente votada. Por su parte doña Gloria Revenco señala que Mónica Vargas ha sufrido perjuicios que en distintas actividades que han tenido que compartir, por ser compañera de una hija de Mónica, en el minuto que ella siente una avioneta se transforma terminando en llanto, que se nota un silencio cuando se hacen comentarios de familia teniendo que cambiar el tema,

agrega que por los comentarios de Almendra, nieta ellos eran una familia aclinada, vivía dos de sus hijos con ella, señala que la partida de su abuelita ha significado dejar de salir de paseo para evitar que le pase algo a alguien de su familia, los daños que ve en Almendra es una tristeza enorme, era su abuelita quien la cuidaba mientras su mamá Mónica trabajaba. Todos elementos que se ven corroborados por los dichos de Alejandro Albornoz Valdebenito, que indica que las hijas no han estado muy bien, su comportamiento no ha sido el mismo, la familia también se siente más separada lo que ha notado en las reuniones que ha tenido en el curso del colegio donde va su hija. Repreguntado indicas que ha cambiado la forma de ser los hijos y nietos de la Sra. Ramona, reiterando que la familia se vio afectada a tal punto que las actividades familiares que se hacían ya no existen y ese aclinamiento cada vez ha ido disminuyendo.

CENTESIMO OCTOGESIMO SEXTO: Que, de los antecedentes aparejados se desprende con claridad que efectivamente la familia experimento un sufrimiento por la pérdida de su madre que a través de los años los mantuvo unidos, prestando la ayuda necesaria cada vez que lo necesitaban, como asimismo se encuentra establecido que su hija Luz Mónica Vargas Espinoza, vivía junto a su familia en la casa de su madre doña Ramona Espinoza Espinoza, experimentando con mayor intensidad el sufrimiento de su partida abrupta, intempestiva, que cambió su rutina diaria y el apoyo que recibía en cuidado de sus hijos. Elementos que determinan consecuencias más gravosas tras el duelo experimentado.

CENTESIMO OCTOGESIMO SEPTIMO: Que, sin perjuicio de lo anterior ha accionado de indemnización de perjuicios por el daño moral experimentado por la menor Sydney Vargas Rodríguez, en su calidad de nieta de doña Ramona Espinoza Espinoza, pretensión que a la luz de los antecedentes, en especial testimonios ya reseñados, se desprende que doña Ramona tenía varios nietos sin que se haya acreditado que Sydney mantuviese una relación continua y frecuente con su abuela, ni tampoco se han acreditado elementos que permitan constituir y establecer la existencia del daño moral, que sirve de fundamento a la pretensión en comento, por lo que necesario resulta desestimar dicha pretensión.

CENTESIMO OCTOGESIMO OCTAVO: Que, en consecuencia, de lo ya expuesto precedentemente es necesario acoger la demanda interpuesta sólo en cuanto se condena al Fisco a pagar por el concepto de indemnización de perjuicios, a los demandantes en la forma que se señala a continuación: 1) a doña Luz Mónica Vargas Espinoza, la suma de \$130.000.000.- (ciento treinta millones pesos); 2) a don Pedro Gilberto Vargas Espinoza, la suma de \$100.000.000.- (cien millones de pesos); 3) a don Eduardo Enrique Vargas Espinoza, la suma de \$100.000.000.- (cien millones de pesos); 4) a doña Gloria Soledad Vargas Espinoza, la suma de \$100.000.000.- (cien millones de

pesos); 5) a don Mauricio Cristián Vargas Espinoza, la suma de 100.000.000.- (cien millones de pesos).

CENTESIMO OCTOGESIMO NOVENO: Que, mediante presentación de fojas 3027, Tomo IX, en la causa Rol 1797-2012 del 11° Juzgado Civil de Santiago, comparece don Álvaro Quintanilla Ponce y Juan Pablo Hermosilla Osorio, en representación convencional de doña Iris Mariel Mora Aguirre, por si y como representante legal de su hija menor M Monserrat Anastasia Miranda Mora, de un año y dos meses a la fecha del accidente que motiva esta causa, la primera en calidad de pareja de don Israel de Jesús Miranda Góngora, quien falleciera como pasajero del avión CC-KKU, que se precipitara a tierra el día 27 de febrero de 2008, aproximadamente a las 09:42 horas, sobre el recinto deportivo de la Ilustre Municipalidad de Peñalolén, Ubicado en Avenida Antupirén esquina Ricardo Grellet de Los Reyes, quienes han acreditado las calidades invocadas con el certificado de nacimiento agregado a fojas 324, Tomo IX, de estos autos. Asimismo, se encuentra acreditado que don Israel Miranda Góngora viajaba como pasajero de la aeronave Cesna CC-KKU, que realizaba vuelo de instrucción complementario interno, dispuesto por la Prefectura Aéreo Policial de Carabineros de Chile, en cumplimiento a la orden de instrucción N°16-A, de la sección docencia de dicha Prefectura a cargo del Capitán Luciano Alvino Castro Adasme, como instructor de vuelo y de don Sebastián Eduardo Rodríguez Torres, Teniente de Carabinero, alumno en práctica en curso de instrucción para habilitación de piloto, con pasajeros, según se acredita a fojas 923 del Tomo III, de la causa 1571-2011 del Segundo Juzgado Militar. En la misma forma se encuentra acreditado con la documental acompañada, que Israel Miranda Góngora realizaba practica de Mantenimiento de Aeronave de la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, sin que se desprenda del programa de practica que le correspondía efectuar vuelo en aeronave como pasajero, sino que se desprende de manera inequívoca, que al demandante como a tres compañeros que realizaban similar practica se les “señala por los oficiales a cargo que viajen como pasajeros para completar el vuelo de instrucción, ordenado por la orden de instrucción 16-A, en la aeronave Cesna CC-KKU, de propiedad del Club Aéreo de Carabineros y como explotador la Prefectura Aero policial de Carabineros, durante su jornada de práctica, despegando desde el Aeródromo de Tobalaba, aproximadamente a las 09:42 horas, un minuto y 30 segundos después aproximado cae a tierra en las inmediaciones Sur del Aeropuerto sobre el recinto deportivo ubicado en Avenida Antupirén, esquina Ricardo Grellet de Los Reyes, el cual tienen su ingreso por esta última arteria N°2152, actual N°2101, comuna de Peñalolén, falleciendo de manera instantánea.

CENTESIMO NONAGESIMO: Que, en estos autos de los antecedentes acompañados, en especial informe psicológico emitido por don Giorgio Agostini Visentini, agregado, a fojas 3839, Tomo XI, que doña Iris Mora, estudiante

octavo básico al momento de la evaluación, presenta alta labilidad emocional producto de la pérdida de su pareja, dejando huérfana a la hija en común, y dada la temprana edad de la joven, este hecho la ha dejado devastada con profundos sentimientos de tipo depresivo, con alteraciones del sueño, inapetencia y dificultades para sumir el rol de apego materno, sugiriendo el facultativo psicoterapia de apoyo y psicoterapia familiar sistémica, con las conclusiones ya señaladas en el considerando octogésimo segundo. Circunstancias que se encuentran corroboradas por los testigos don Juan Luis Marcelo Vergara Román y don Eduardo Exequiel Salazar Roca, que dan cuenta que a la fecha del accidente de autos la demandante quedó con un bebe de corta edad y que a raíz del trágico hecho quedo con una depresión por la cual perdió el colegio, que muchas veces la madre de la demandante tenía que hacerse cargo del bebe, que por su corta edad no podía conformar por la perdida de Israel, que diariamente la veían llorar y estaba frágil ante cualquier situación, la que no se podía sobreponer al tema ocurrido, agregando el segundo testigo que ellos pasaban a jugar futbol a un lugar cercano y que cuando los veía pasar sabían que a ella le recordaba cuando Israel iba a jugar con ellos a la cancha, reiterando que Iris quedó muy sensible después del accidente y su padre Mario le comentó que tuvo que someter a Iris a un tratamiento psicológico y le tenía preocupado el estado de salud mental de su hija ya que pasaba llorando.

CENTESIMO NONAGESIMO PRIMERO: Que, respecto a su hija Monserrat Anastasia Miranda Mora, es necesario consignar que la pérdida del padre a tan corta edad, un año y dos meses, es tal magnitud según reconocen la literatura médica y psiquiátrica, que impide y obstaculiza el desarrollo de la personalidad durante el crecimiento, toda vez que la figura paterna constituye un modelo de formación de la cual la menor carecerá, sin perjuicio de otros modelos y figuras que pueda conformar su entorno familiar. Asimismo, dicha perdida conlleva la falta de una figura que por naturaleza y ley debe velar por su cuidado, educación, desarrollo, aspectos de los cuales se verá privada por la pérdida de su joven padre. Circunstancias que se ha dado cuenta en los considerandos precedentes, así es indesmentible el perjuicio y daño que sufre una hija infante por la pérdida abrupta e intempestiva de un padre en especial, estimando que la madre es una persona muy joven, con la quien recién iniciaba un proyecto de vida con su pareja y padre de la menor, proyectando el inicio de una familia, proyecto al que se puso término en forma inesperada y abrupta. Por los argumentos antes expuestos, llevan a esta sentenciadora a acoger la demanda interpuesta en cuanto se condena al fisco a pagar por concepto de daño moral, a la menor Monserrat Anastasia Miranda Mora, la suma de \$180.000.000.- (ciento ochenta millones de pesos) y a doña Iris Mariel Mora Aguirre, la suma de \$20.000.000.- (veinte millones de pesos).

Y, visto además, lo dispuesto en los artículos 1437, 1698, 2314 y siguientes y siguientes del Código Civil; 144, 159, 254 y siguientes, 342, 346 N° 3, 384, 427, 430, 748 y siguientes del Código de Procedimiento Civil; Ley 18.575 Ley

de Bases de Administración del Estado; artículo 5, 6, 7 y 38 de la Constitución Política de la República, **se declara:**

I.- Que **se rechazan** las tachas deducidas por el apoderado de la parte demandada, a fojas 898, Tomo III, fojas 3642, 3656, 3658, 3659, 3680, 3724, 3979, 3988 y 3991, Tomo XI, de fojas 4186 y 4224, Tomo XII, y **se acoge** las tachas deducidas a fojas 2913, Tomo IX, en los términos señalados en el considerando tercero.

II.- Que **se acoge** la demanda de indemnización de perjuicios, rolante a fojas 11, Tomo I, sólo en cuanto se condena al **Fisco de Chile** a pagar a los demandantes que más adelante serán detallados, por concepto de daño material y moral, según corresponda, las siguientes sumas:

1.- A los demandantes don José Ramón Pérez Ortiz, Marcelo José Pérez Garretón y Andrea Carolina Pérez Garretón, por concepto de daño material, la suma de \$49.507.943.- (cuarenta y nueve mil quinientos siete mil novecientos cuarenta y tres pesos), suma que se reajustara conforme a la variación experimentada por el índice de Precios al consumidor entre el mes de enero de 2008 a la fecha de su pago efectivo, según liquidación que se practicara en su oportunidad por el señor Secretario Subrogante del tribunal. Al demandante don José Ramón Pérez Ortiz, por concepto de daño moral, la suma de \$150.000.000.- (ciento cincuenta millones de pesos); y para cada uno de los demandantes don Marcelo José Pérez Garretón y doña Andrea Carolina Pérez Garretón, la suma de \$180.000.000.- (ciento ochenta millones de pesos) por concepto de daño moral.

2.- Al demandante don Benedicto Garay Roco, por concepto de daño moral, la suma de \$140.000.000.- (ciento cuarenta millones de pesos) y para cada uno de los demandantes don Andrés Garay Borcosque y don Pablo Ignacio Garay Borcosque, la suma de 170.000.000.- (ciento setenta millones de pesos).

3.- A la demandante doña Lucinda Del Carmen Villalobos Castillo, por concepto de daño material, la suma de \$203.415.- (doscientos tres mil cuatrocientos quince pesos), suma que se reajustara conforme a la variación experimentada por el índice de Precios al consumidor entre el mes de enero de 2008 a la fecha de su pago efectivo, según liquidación que se practicara en su oportunidad por el señor Secretario Subrogante del tribunal y por concepto de daño moral, la suma de \$200.000.000.- (doscientos millones de pesos).

4.- A la demandante doña Pabla Elizabeth Zúñiga Poblete, sólo por concepto de daño moral la suma de \$180.000.000.- (ciento ochenta millones de pesos) y se rechaza a su respecto lo demás demandado.

5.- Al demandante don Esteban Nicolas Sepúlveda Zúñiga, por concepto de daño moral, la suma de 50.000.000.- (cincuenta millones de pesos).

6.- A la demandante doña Jimena Gómez Maruri, por concepto de daño material, la suma de \$1.830.752.- (un millón ochocientos treinta mil setecientos cincuenta y dos pesos) suma que se reajustara conforme a la variación experimentada por el índice de Precios al consumidor entre el mes de enero de 2008 a la fecha de su pago efectivo, según liquidación que se practicara en su oportunidad por el señor Secretario Subrogante del tribunal y por concepto de daño moral la suma de \$120.000.000.- (ciento veinte millones de pesos).

7.- A la demandante doña Cecilia Del Carmen Espinoza Delgado, por concepto de daño material la suma de \$1.000.000.- (un millón de pesos), suma que se reajustara conforme a la variación experimentada por el índice de Precios al consumidor entre el mes de enero de 2008 a la fecha de su pago efectivo, según liquidación que se practicara en su oportunidad por el señor Secretario Subrogante del tribunal y por concepto de daño moral la suma de \$120.000.000.- (ciento veinte millones de pesos).

8.- Al demandante don Andrés Ignacio Domínguez Fritz, por concepto de daño moral la suma de \$35.000.000.- (treinta y cinco millones de pesos).

9.- A la demandante doña Ana María Sánchez González, por concepto de daño moral la suma de \$25.000.000.- (veinticinco millones de pesos).

10.- A la demandante doña Lucía Nora Valenzuela Vergara, por concepto de daño moral la suma de \$25.000.000.- (veinticinco millones de pesos).

11.- A la demandante doña Paulina Lissette Muñoz Bastías, por concepto de daño moral la suma de \$20.000.000.- (veinte millones de pesos).

12.- A la demandante doña María Angélica Méndez Dotte, por concepto de daño moral la suma de \$12.000.000.- (doce millones de pesos).

13.- A la demandante doña Ximena María Rosa Flores Collio, por concepto de daño moral la suma de \$12.000.000.- (doce millones de pesos).

14.- A la demandante doña Eliana María Campos Cortes, por concepto de daño moral la suma de \$12.000.000.- (doce millones de pesos).

15.- A la demandante doña Marcela Patricia Tolosa Morales, por concepto de daño moral la suma de \$12.000.000.- (doce millones de pesos).

16.- A la demandante doña Marianela Del Carmen Hernández Ruiz, por concepto de daño moral la suma de \$20.000.000.- (veinte millones de pesos).

17.- A la demandante doña Nicole Valezka Carvajal Acuña, por concepto de daño moral la suma de \$12.000.000.- (doce millones de pesos).

18.- A la demandante doña Jacqueline Acuña Ramírez, por concepto de daño moral la suma de \$12.000.000.- (doce millones de pesos).

III.- Que, **se acoge** la demanda de indemnización de perjuicios, rolante a fojas 140, Tomo I, solo en cuanto a que se condena a la parte demandada, Fisco de Chile, a pagar por concepto de daño moral, a doña Jessica Martín (antes llamada Jessica Francisca Poblete Gómez), la suma de 130.000.000.- (ciento treinta millones de pesos) y por el mismo concepto a don Carlos Segundo Reyes Neun, la suma de \$60.000.000.- (sesenta millones de pesos) y se rechaza en lo demás.

IV.- Que, **se acoge** la demanda de indemnización de perjuicios, rolante a fojas 379, Tomo II, debiendo pagar la parte demandada, Fisco de Chile, por concepto de daño moral, a cada uno de los padres, don Francisco Ricardo De Jesús Miranda Rojas y doña María Mercedes Góngora Abarca, la suma de \$210.000.000.- (doscientos diez millones de pesos) y para los hermanos de la víctima, don Manuel Matías Miranda Góngora, Christopher Andrés Miranda Góngora y Franchesca Arascely Miranda Góngora, para cada uno, la suma de \$40.000.000.- (cuarenta millones de pesos) y por última a su hermana melliza doña Katherine Edith Miranda Góngora, por el mismo concepto, la suma de \$50.000.000.- (cincuenta millones de pesos).

V.- Que, **se acoge** la demanda de indemnización de perjuicios, rolante a fojas 560, Tomo II, se condena al demandado Fisco de Chile, a pagar por concepto de daño moral, a los padres de la víctima don Ernesto Fernando Allende Jara y doña Julia del Carmen Herrera Ulloa, para cada uno, la suma de \$210.000.000.- (doscientos diez millones de pesos) y para los hermanos de la víctima por el mismo concepto de daño moral, doña Susana de Las Mercedes Allende Herrera, Julián Enrique Allende Herrera y don Giovanni Francisco Allende Herrera, para cada uno, la suma de \$40.000.000.- (cuarenta millones de pesos).

VI.- Que, **se acoge** la demanda de indemnización de perjuicios, de fojas 745, Tomo III, y se condena al demandado Fisco de Chile, a pagar por concepto de daño moral, a los padres de la víctima, don Fabián Ricardo Rodríguez Vergara y doña Ana María Oyanedel Díaz, para cada uno, la suma de \$210.000.000.- (doscientos diez millones de pesos) y para los hermanos de la víctima por el mismo concepto de daño moral, doña María José Rodríguez Oyanedel y Camila Fernanda Rodríguez Oyanedel, para cada uno, la suma de \$40.000.000.- (cuarenta millones de pesos).

VII.- Que, **se acoge** la demanda de indemnización de perjuicios, de fojas 1364, Tomo V, y se condena al demandado Fisco de Chile, a pagar por concepto de daño moral, a los padres de la víctima, don Oscar Mauricio Romo Michea y María Cecilia Facuse Navarro, para cada uno, la suma de \$210.000.000.- (doscientos diez millones de pesos) y para los hermanos de la víctima por el mismo concepto de daño moral, doña

Daphne Cecilia Romo Facuse y Christopher Javier Romo Facuse, para cada uno, la suma de \$40.000.000.- (cuarenta millones de pesos).

VIII.- Que, **se acoge** la demanda de indemnización de perjuicios, de fojas 1522, Tomo V, y se condena al demandado Fisco de Chile, a pagar por concepto de daño moral, al cónyuge de la víctima don Francisco Raúl Vásquez Carrasco, la suma de \$150.000.000.- (ciento cincuenta millones de pesos) y para cada uno de los hijos de la víctima, por el mismo concepto de daño moral, doña Mariana Francisca Vásquez Fierro, Abraham Ignacio Vásquez Fierro y Martín Thomas Vásquez Fierro, la suma de \$180.000.000.- (ciento ochenta millones de pesos).

IX.- Que, **se acoge** la demanda de indemnización de perjuicios, de fojas 1522, Tomo V, y se condena al demandado Fisco de Chile, a pagar por concepto de daño moral, para cada uno de los padres de la víctima, don Víctor Manuel Fierro Osses y doña Mariana Delicia Valderas Opisso, la suma de \$220.000.000.- (doscientos veinte millones de pesos) y para y las hermanas de las víctimas doña Viviana Yolanda Fierro Valderas y Verónica Cecilia Fierro Valderas, para cada una la suma de \$45.000.000.- (cuarenta y cinco millones de pesos). Por último al hermano de las víctimas don Víctor Manuel Fierro Valderas, la suma de \$40.000.000.- (cuarenta millones de pesos).

X.- Que, **se acoge** la demanda de indemnización de perjuicios, deducida a fojas 1975, Tomo VI, y se condena al Fisco de Chile, a pagar por concepto de daño moral, a doña Beatriz Del Carmen Fierro Valderas, la suma de \$300.000.000.- (trescientos millones de pesos).

XI.- Que, **se acoge** la demanda de indemnización de perjuicios, deducida a fojas 2152, Tomo VII, y se condena al Fisco de Chile, a pagar por concepto de daño moral, las siguientes sumas: **a)** a doña Florentina Del Carmen Saavedra Lagos, la suma de \$250.000.000.- (doscientos cincuenta millones de pesos); **b)** Alejandro Florentino Álvarez Saavedra, la suma de \$40.000.000.- (cuarenta millones de pesos); **c)** don Luis Alejandro Molina Acevedo, la suma de \$240.000.000.- (doscientos cuarenta millones de pesos) **y d)** doña Ana María Acevedo Acevedo, la suma de \$40.000.000.- (cuarenta millones de pesos).

XII.- Que, **se acoge** la demanda de indemnización de perjuicios, deducida a fojas 2246, Tomo VII, y se condena al Fisco de Chile, a pagar por concepto de daño moral, a los demandantes de autos, don Lucas Benjamín Del Real Fierro y doña Camila Beatriz Del real Fierro, para cada uno, la suma de \$80.000.000.- (ochenta millones de pesos).

XIII.- Que, **se acoge** la demanda de indemnización de perjuicios, rolante a fojas 2388, Tomo VIII, sólo en cuanto se condena al Fisco de Chile, a pagar a los demandantes por concepto de daño moral las siguientes sumas: 1) a doña Luz Mónica

Vargas Espinoza, la suma de \$130.000.000.- (ciento treinta millones pesos); 2) a don Pedro Gilberto Vargas Espinoza, la suma de \$100.000.000.- (cien millones de pesos); 3) a don Eduardo Enrique Vargas Espinoza, la suma de \$100.000.000.- (cien millones de pesos); 4) a doña Gloria Soledad Vargas Espinoza, la suma de \$100.000.000.- (cien millones de pesos); y 5) a don Mauricio Cristián Vargas Espinoza, la suma de 100.000.000.- (cien millones de pesos). **Se rechaza** en lo demás la referida demanda.

XIV.- Que, **se acoge** la demanda de indemnización de perjuicios deducida a fojas 3027, Tomo IX, y se condena al Fisco de Chile a pagar a doña Monserrat Anastasia Miranda Mora, la suma de \$180.000.000.- (ciento ochenta millones de pesos) y a doña Iris Mariel Mora Aguirre, la suma de \$20.000.000.- (veinte millones de pesos), ambas sumas por concepto de daño moral.

XV.- Las sumas antes señaladas, deberán ser reajustas según la variación que experimente el Índice de Precios al Consumir (IPC), entre la fecha de la presente sentencia y la fecha de su pago efectivo, excepto aquellas sumas que fueron acogidas por concepto de daño material y cuyo reajuste fue determinado en forma conjunta.

XVI.- Que se condena en costas a la demandada.

NOTIFIQUESE Y REGISTRESE.

Dictada por doña Jacqueline Dunlop Echavarria, Juez Titular. Autoriza don Christian Viera Naranjo, Secretario Subrogante.

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

FOJA:

NOMENCLATURA : 1. [46]Aclara o rectifica sentencia
JUZGADO :
CAUSA ROL :
CARATULADO : MORGADO Y OTROS/ FISCO

Santiago, veintiocho de Septiembre de dos mil dieciocho

Advirtiendo el tribunal que en la parte **resolutiva de la sentencia definitiva dictada con fecha veintisiete de septiembre del año en curso** se incurrió en errores de escrituración en los párrafos que a continuación se señalan y, no habiéndose practicado a la fecha notificación a las partes, atendido lo dispuesto en el artículo 184 del Código de Procedimiento Civil se **rectifica** en la siguiente forma:

- En el numeral romano II.- numeral 1.- línea tercera **se elimina el vocablo “mil” y se reemplaza por el vocablo “millones”** quedando como “(cuarenta nueve millones quinientos siete mil novecientos cuarenta y tres pesos); en tanto en la línea quinta del mismo párrafo se elimina el vocablo “**enero**” y se reemplaza por “**27 de febrero**” .

Asimismo en el **numeral 3.- del citado numeral II.-** en la línea cuarta del citado párrafo se elimina el vocablo “**enero**” y se reemplaza por “**27 de febrero**” .

En tanto en el **numeral 6.- del citado numeral II.-** en la línea cuarta del citado párrafo se elimina el vocablo “**enero**” y se reemplaza por “**27 de febrero**” .

Asimismo en el numeral **7- del citado numeral II.-** en la línea cuarta del citado párrafo se elimina el vocablo “**enero**” y se reemplaza por “**27 de febrero**” .

Téngase la presente resolución como parte integrante de la sentencia definitiva dictada en esta causa para todos los efectos legales. Notifíquese conjuntamente.

En **Santiago**, a **veintiocho de Septiembre de dos mil dieciocho**, se notificó por el estado diario, la resolución precedente.