

□□□□□□6563 seis mil quinientos sesenta y tres.

**NOMENCLATURA□□: (40) SENTENCIA.**

**JUZGADO□□□:**

**CAUSA ROL□□□:**

**CARATULADO□□: SLIER/FISCO DE CHILE.**

**En Valparaíso, a dieciséis de noviembre de dos mil dieciocho.**

**VISTO:**

A fs. 1, comparece Luis Slier Martínez, jubilado; Silvia Muñoz Arancibia, jubilada; Luis Felipe Slier Muñoz, ingeniero comercial; Marcos Gatica Carrillo, jubilado; Teresa Aburto Paredes, jubilada; Claudia Gatica Aburto, profesora básica; Miguel Gatica Véliz, jubilado; Sergio Aburto Paredes, mecánico industrial y Pamela Aburto Paredes, técnico en administración de empresas, representados por Carlos Pizarro Wilson y Gonzalo Trujillo Maldonado, ambos abogados, todos domiciliados en calle Félix de Amesti N° 372, comuna de Las Condes, Santiago y, en esta ciudad, en calle Plaza Justicia N° 45, Oficina 702, Valparaíso, solicitando que se tenga por interpuesta demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios en contra del Fisco de Chile, representado por el Consejo de Defensa del Estado, representado en Valparaíso por el Procurador Fiscal, don Enrique Vicente Molina, abogado, ambos con domicilio en calle Prat N° 772, segundo piso, Valparaíso, para que en definitiva se le condene al pago de la indemnización de perjuicios reclamada por los demandantes a título de víctimas por rebote y en calidad de herederos, por las sumas que indica o las que el Tribunal determine conforme a derecho y su prudencia. Todo lo anterior, más los intereses corrientes que se devenguen desde que quede ejecutoriada la sentencia definitiva hasta el pago efectivo con costas.

Que a fs. 283, se decretó la acumulación de los autos Rol N° 9385-2013 provenientes del 3° Juzgado Civil de Santiago, caratulados “Castaño con Fisco de Chile”. Que, en consecuencia, a fs. 389, comparece Luisella Paola Castaño Ferralis, diseñadora, por sí y en representación legal de sus hijos menores de edad Diego Roberto Palma Castaño, Max Palma Castaño y Santiago Palma Castaño, en calidad de cónyuge y descendientes, respectivamente de don Jorge Andrés Palma Calvo, todos domiciliados en Avenida Las



Águilas, N° 97, comuna de Colina, ciudad de Santiago, solicitando tener por interpuesta demanda de indemnización de perjuicios en contra del Fisco de Chile, representado por el Presidente del Consejo de Defensa del Estado Sergio Urrejola Monckeberg, o por la persona que lo subrogue o reemplace en dicho cargo, ambos domiciliados en calle Agustinas N° 1687, comuna y ciudad de Santiago, dándole tramitación legal y acogéndola, declarando: 1.- Que se condene al Fisco de Chile a pagarle, a ella y a sus hijos, a título de indemnización del lucro cesante por la muerte de su cónyuge don Jorge Andrés Palma Calvo, la suma de \$806.921.713.-, distribuida dicha suma en un cuarto para sí y un cuarto para cada uno de sus hijos, o en la proporción que el Tribunal determine, o bien al monto mayor o menor que se determine conforme al mérito del proceso, distribuido de igual forma que la señalada precedentemente o en la proporción que el Tribunal determine, suma que deberá pagarse reajustada de acuerdo a la variación del Índice de Precios al Consumidor, entre la fecha de la notificación de la demanda y la de su pago efectivo, más intereses legales por el mismo periodo; 2.- Que se condene al Fisco de Chile a pagarle la suma de \$350.000.000 por concepto de daño moral por la muerte de su cónyuge, ya individualizado, o el monto mayor o menor que el Tribunal determine conforme al mérito del proceso, suma que deberá pagarse reajustada de acuerdo a la variación experimentada por el Índice de Precios al Consumidor, entre la fecha de la sentencia y la de su pago efectivo, más intereses legales por igual periodo; 3.- Que se condene al Fisco de Chile a pagar a cada uno de sus hijos la suma de \$350.000.000 por concepto de daño moral, por la muerte de su padre, esto es, la suma total de \$1.050.000 o el monto mayor o menor que el Tribunal determine conforme al mérito del proceso, sumas que deberán pagarse reajustadas de acuerdo a la variación experimentada por el Índice de Precios al Consumidor, entre la fecha de la sentencia y la de su pago efectivo, más intereses legales por igual periodo; 4.- Que se condene al Fisco de Chile al pago de las costas.

Que a fs. 373, rectificadas a fs. 380, se decretó la acumulación de los autos Rol N° 2983-2014, provenientes del 1° Juzgado Civil de Valparaíso, caratulados “Camiroaga con Fisco de Chile”. Que, en consecuencia, a fs. 780, comparece Jorge Camiroaga Puch, empresario; Jorge Francisco Camiroaga Fernández, decorador; y Soledad Camiroaga Fernández, fotógrafa; todos domiciliados para estos efectos en Rodrigo de Triana N° 4313,



departamento 93, Las Condes, Santiago, solicitando tener por interpuesta demanda de indemnización de perjuicios en contra del Fisco de Chile, representado en Valparaíso por el señor Procurador Fiscal, Enrique Vicente Molina, abogado, ambos domiciliados en calle Prat 772, segundo piso, ciudad de Valparaíso, acogéndola y declarando que se condene al Fisco de Chile al pago de las siguientes sumas a título de indemnización de perjuicios por la muerte de su querido hijo y hermano Felipe Camiroaga Fernández, o bien a cualquier otro monto mayor o menor que el Tribunal determine conforme a derecho y al mérito del proceso: 1.- A Jorge Camiroaga Puch, la suma de \$320.000.000, a Francisco Camiroaga Fernández la suma de \$320.000.000 y a Soledad Camiroaga la suma de \$320.000.000; 2.- Que se condene al Fisco de Chile al pago de los reajustes de las sumas indicadas precedentemente, de acuerdo a la variación del índice de precios del consumidor, entre la fecha de la sentencia y la de su pago efectivo, así como también al pago de intereses corrientes por igual período, o lo que el Tribunal determine conforme al mérito del proceso; 3.- Que se condene al Fisco de Chile al pago de las costas del presente juicio.

Que a fs. 373, rectificada a fs. 380, se decretó la acumulación de los autos Rol N° 2322-2014, provenientes del 2° Juzgado Civil de Valparaíso, caratulados “Correa Vela con Fisco de Chile”. Que, en consecuencia, a fs. 891, comparece Eugenio Ruperto Correa Alliende, arquitecto, María Consuelo Murillo Baeza, dueña de casa, ambos por sí y conjuntamente en representación de sus nietos Laura Correa Vela, estudiante; Sebastián Correa Vela, estudiante y Leonor Correa Vela, estudiante, todos con domicilio en calle Caraboro N° 5.910, comuna de Vitacura, Santiago, Eugenio Correa Murillo, arquitecto, domiciliado en Camino El Huilli N° 3.379, Lo Barnechea, María Consuelo Correa Murillo, comunicadora social, domiciliada en calle Caraboro N° 5.930, comuna de Vitacura, Santiago, y María Soledad Correa Murillo, factor de comercio, domiciliada en calle Caraboro, Vitacura, Santiago, todos representados judicialmente por los abogados Daniel Andrés Huerta Cordero, Javier Emilio Ovalle Andrade y Emilio Omar Merhe Fernández, domiciliados en Cerro El Plomo N 5.420, oficina 903, comuna de Las Condes, Santiago, solicitando tener por interpuesta demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios contra el Fisco de Chile representado por el Consejo de Defensa del Estado, representado por su presidente Sergio Urrejola Monckeberg, acogéndola a tramitación, condenando a los demandados al pago de la indemnización de perjuicios reclamada, por las sumas indicadas



o las que el Tribunal estime conforme a la prudencia y equidad. Todo lo anterior, más los intereses que se devenguen desde que quede ejecutoriada la sentencia definitiva hasta la fecha del pago, con costas.

Que a fs. 1147, se decretó la acumulación de la causa Rol N° 3263-2014, proveniente del 4° Juzgado Civil de Valparaíso, caratulada “Oliva Vera con Fisco de Chile”. Que, en consecuencia, a fs. 1151, comparece Adil Brkovic Almonte, abogado, domiciliado en calle Etchevers N° 229, oficina 51, comuna y ciudad de Viña Mar, mandatario judicial de Justo Emiliano Oliva Vera, chofer, y de Ana Luisa Vera, ambos domiciliados en Pasaje Apolo N° 4115, Villa Manuel Rodríguez, comuna de Pedro Aguirre Cerda, Región Metropolitana, solicitando tener por entablada demanda de indemnización de perjuicios en contra del Fisco de Chile, representado por el Consejo de Defensa del Estado, quien a su vez, es representado por el Abogado Procurador Fiscal de Valparaíso, don Enrique Vicente Molina, domiciliado en calle Prat 772, Piso 2, Valparaíso; acogéndola a tramitación, aceptándola en todas sus partes y declarando que el demandado deberá pagar a los demandantes, a título de indemnización por daño moral que se les ha ocasionado por la muerte de Flavio Francisco Oliva Pino, las siguientes sumas de: A Justo Emiliano Oliva Vera, en su condición de padre de la víctima \$300.000.000 y a Ana Luisa Vera en su condición de abuela de la víctima \$ 200.000.000 más reajustes e intereses desde la notificación de la demanda y hasta el pago efectivo y total de la misma, o la suma que el Tribunal estime ajustada a derecho y equidad y al mérito de autos, con costas.

Que a fs. 1147, se decretó la acumulación de los autos Rol N° 549-2015, provenientes del 4° Juzgado Civil de Valparaíso, caratulados “Miño con Fisco de Chile”. Que, en consecuencia, a fs. 1273, comparece Paola María Inés Miño Benítez, secretaria bilingüe; Pía Alejandra Fernández Miño, estudiante universitaria, y Rodrigo Matías Fernández Miño, estudiante universitario, todos domiciliados en calle Doctor Luis Calvo Mackenna N° 9.817, de la comuna de Las Condes, representados por don René Luis Valenzuela Soto, abogado, domiciliado en calle Catedral N° 1465, oficina 22, solicitando tener por interpuesta demanda en juicio ordinario en contra del Fisco de Chile, persona jurídica de derecho público, representado por el Consejo de Defensa del Estado, organismo público representado a su vez, en Valparaíso por el Procurador Fiscal, Enrique Vicente Molina, abogado, o quien tenga a la fecha carácter de tal, ya sea como titular o subrogante, ambos domiciliados en calle Prat N° 772, segundo piso, de la comuna de Valparaíso, todos ya individualizados y atendida la gravedad de los



antecedentes que se han hecho valer, y las normas en lo principal y subsidiarias de responsabilidad, declarar que se acogen las siguientes pretensiones, es decir, las sumas que se demandan por el daño moral propio de los actores, consistentes en: 1) Para Paola María Inés Miño Benítez en su calidad de cónyuge de don Rodrigo Fernández Apablaza la suma de 25.000 Unidades de Fomento en su equivalente en moneda nacional, al valor que tenga la referida Unidad de Fomento o la unidad que la reemplace, al momento del pago efectivo o la cantidad que el Tribunal considere prudencial en justicia; 2) Para Pía Alejandra Fernández Miño, en su calidad de hija matrimonial de don Rodrigo Fernández Apablaza, la suma de 15.000 Unidades de Fomento en su equivalente en moneda nacional, al valor que tenga la referida Unidad de Fomento o la unidad de que la reemplace, al momento del pago efectivo o la cantidad que el Tribunal estime prudencial en justicia; 3) Para Rodrigo Matías Fernández Miño en su calidad de hijo matrimonial la suma de 15.000 Unidades de Fomento en su equivalente en moneda nacional, al valor que tenga la referida Unidad de Fomento o la unidad de que la reemplace, al momento del pago efectivo, o la cantidad que el Tribunal considere prudencial en justicia; 4) Como daño moral de Rodrigo Fernández Apablaza, representado por sus herederos Paola María Inés Miño Benítez, Pía Alejandra Fernández Miño y Rodrigo Matías Fernández Miño, en calidad de indemnización por daño moral la suma de 25.000 Unidades de Fomento en su equivalente en moneda nacional al valor que tenga la referida Unidad de Fomento o la unidad que la reemplace al momento del pago efectivo o la cantidad que el Tribunal considere prudencial en justicia; 5) Todas las cantidades demandadas precedentemente deberán ser pagadas con los intereses corrientes que se devenguen desde que quede ejecutoriada la sentencia definitiva hasta la fecha del pago efectivo de las mismas; 6) Todo lo anterior, con expresa condenación en costas.

Que a fs. 1147, se decretó la acumulación de los autos Rol N° 799-2015, provenientes del 2° Juzgado Civil de Valparaíso, caratulados “Párraga con Fisco de Chile”. Que, en consecuencia, a fs. 1373, comparece Mario Párraga San Román, biólogo, actuando por sí y también en representación de sus hijos menores de edad, Ainara Párraga Díaz e Iñaki Párraga Díaz, todos domiciliados en Las Golondrinas 1255, Reñaca, Viña del Mar y Sebastián Vicente Lozano Díaz, estudiante, domiciliado en Trinquete 31 departamento 102, Condominio San Francisco, Cerro Mariposa, Valparaíso, representado convencionalmente por don Cristián Arias Vicencio, abogado, domiciliado en Santo Domingo 550, oficina 101 y en calle Prat N°815, oficina 511, Valparaíso, solicitando tener por interpuesta demanda civil en contra del Fisco de Chile, representado por el Abogado Procurador Fiscal de Valparaíso, don Enrique Vicente Molina, domiciliado en Prat 772, piso 2, Valparaíso, declarando: 1.-Que se acoge la demanda interpuesta en contra del Fisco de Chile; 2.- Que el Fisco es responsable del ilícito civil que provocó la muerte de Galia Carolina Díaz Riffo, causando los perjuicios de daño moral y lucro cesante a su cónyuge, Mario Párraga San



Román, a sus hijos Ainara e Iñaki y, asimismo, a su hijo, Sebastián Vicente Lozano Díaz;

3.- Que el ilícito civil ha causado perjuicios a Mario Párraga San Román, a sus hijos Ainara e Iñaki y a su hijo Sebastián Vicente Lozano Díaz y que éstos ascienden al monto de \$2.563.462.496 o a la suma distinta que el Tribunal fije conforme a derecho y al mérito de la prueba que se rinda en la causa; 4.- Que el demandado Fisco de Chile queda obligado a pagar a Mario Párraga San Román, a sus hijos Ainara e Iñaki y a su hijo Sebastián Vicente Lozano Díaz, la suma de \$2.563.462.496, en iguales partes o proporciones, o a la suma distinta y las proporciones diversas que el Tribunal fije conforme a derecho y al mérito de la prueba que se rinda en la causa; 5.- Que las sumas indicadas se reajustarán de conformidad a la variación del Índice de Precios al Consumidor, más los intereses corrientes desde la fecha en que se presenta esta demanda y hasta la de su pago efectivo, o en la forma que el Tribunal determine conforme a derecho y a la prueba que se rinda en la causa, pero en todo caso, manteniendo actualizadas las sumas que se demandan; 6.- Que se condena en costas a la parte demandada.

Que a fs. 1608, se decretó la acumulación de los autos Rol N° 1231-2015, sustanciados ante este Tribunal, caratulados “Vela Peebles con Fisco de Chile”. Que, en consecuencia, a fs. 1497, rectificando a fs. 1526, comparece Juan Pablo Hermosilla Osorio y Grace Schmidt Monje, abogados, domiciliados en Miraflores N° 178, Piso 8°, Santiago, ambos en representación convencional de Patricio Vela Peebles, médico; María de La Luz Montero Labbé, psicóloga; María José Vela Montero, diseñadora; Felipe Vela Montero, ingeniero civil; Luz María Vela Montero, periodista y, Diego José Vela Grau, economista, todos domiciliados para estos efectos en Miraflores 178, piso 8, comuna y ciudad de Santiago, solicitando tener por interpuesta demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios, en contra del Fisco de Chile, representado por Michael Wilkendorf Simpfendorfer, Abogado Procurador Fiscal de Valparaíso, ambos domiciliados en calle Prat 772, piso 2, Valparaíso, acogiéndola a tramitación y dando lugar a ella en todas sus partes, condenando a pagar a los demandantes la suma de \$1.400.000.000 o en subsidio, las sumas y cantidades que el Tribunal estime de justicia, de acuerdo al mérito de autos, debidamente reajustadas y con intereses desde que la sentencia quede ejecutoriada, con costas.

Que a fs. 1745, se acumularon los autos Rol N° 2437-2015, sustanciados ante este Tribunal, caratulados “Muñoz con Fisco de Chile. Que, en consecuencia, a fs. 1676, rectificando a fs. 1709, comparecen Lilian Magali Muñoz Arteaga, labores de casa, Osvaldo Washington Estrada Salgado, jubilado, David Alejandro Estrada Muñoz, trabajador, Carolina Andrea Estrada Muñoz, trabajadora y Alexis Osvaldo Estrada Cofré, trabajador, todos domiciliados en calle Aldunate N° 735, comuna de Santiago; representados convencionalmente por don Cristián Arias Vicencio, abogado, domiciliado en Prat 814, oficina 511, Valparaíso, solicitando tener por interpuesta demanda civil de indemnización de perjuicios, en juicio de



hacienda, en contra del Fisco de Chile, representado por el Consejo de Defensa del Estado, representado a su turno por el Abogado Procurador Fiscal de Valparaíso, Michael Wilkendorf Simpfendorfer, declarando: 1.- Que se acoge la demanda interpuesta en contra del Fisco de Chile; 2.- Que el Fisco es responsable del ilícito civil que provocó la muerte de Eduardo Estrada Muñoz, causando los perjuicios de daño moral a sus padres Lilian Magali Muñoz Arteaga , Osvaldo Washington Estrada Salgado y a sus hermanos David Alejandro Estrada Muñoz, Carolina Andrea Estrada Muñoz y Alexis Osvaldo Estrada Cofre; 3.- Que el ilícito civil ha causado perjuicios a sus padres y hermanos, anteriormente individualizados, y que éstos ascienden al monto de \$2.000.000.000 dividido dicho monto en partes iguales o a la suma distinta y las proporciones diversas que fije el Tribunal conforme a derecho y al mérito de la prueba que se rinda en la causa; 4.- Que el demandado Fisco de Chile queda obligado a pagar a los padres y hermanos individualizados la suma de \$2.000.000.000 dividido dicho monto en partes iguales o a la suma distinta y las proporciones diversas que fije el Tribunal conforme a derecho y al mérito de la prueba que se rinda en la causa; 5.- Que las sumas indicadas se reajustarán de conformidad a la variación del Índice de Precios al Consumidor, desde la fecha en se presentó la demanda y hasta la de su pago efectivo, o en la forma que el Tribunal determine conforme a derecho y a la prueba que se rinda en la causa, pero en todo caso manteniendo actualizadas las sumas que se demandan; 6.- Que se condene en costas a la parte demandada.

Que a fs. 2266, se acumularon los autos Rol N° 2429-2015, provenientes del 2° Juzgado Civil de Valparaíso, caratulados “Rebolledo con Fisco de Chile”. Que, en consecuencia a fs. 1876, rectificando a fs. 1909, comparece doña María Alicia Rebolledo Castro, trabajadora y don Gustavo Nicolás Núñez Rebolledo, estudiante, ambos domiciliados en pasaje Kiwi N°1664, Villa La Fruta, comuna de San Fernando, Sexta Región; representados convencionalmente por don Cristian Arias Vicencio, abogado, domiciliado en Prat 814, oficina 511, Valparaíso, solicitando tener por interpuesta demanda civil de indemnización de perjuicios en juicio de hacienda en contra el Fisco de Chile, representado por el Consejo de Defensa del Estado, representado a su turno por el Abogado Procurador Fiscal de Valparaíso, don Michael Wilkendorf Simpfendorfer, todos domiciliados en calle Prat 772, piso 2, Valparaíso, declarando: 1.- Que se acoge la demanda interpuesta en contra del Fisco de Chile; 2.- Que el Fisco es responsable del ilícito civil que provocó la muerte de Erwin Núñez Rebolledo, causando los perjuicios de daño moral a su madre María Alicia Rebolledo Castro y a su hermano Gustavo Nicolás Núñez Rebolledo; 3.- Que el ilícito civil ha causado perjuicios a los demandantes que ascienden al monto de \$800.000.000, es decir, \$400.000.000 a cada uno, o a la suma distinta que el Tribunal fije conforme a derecho y al mérito de la prueba que se rinda en la causa; 4.- Que el demandado Fisco de Chile queda obligado a pagar a los demandantes, las sumas individualizadas en el párrafo precedente, o a la suma distinta y las proporciones diversas que el Tribunal fije conforme a derecho y al mérito de la prueba que se rinda en la causa.; 5.- Que las sumas indicadas se reajustarán de conformidad a la variación de Índice de Precios al Consumidor, desde la fecha en que se presenta su demanda y hasta la de su pago efectivo, o en la forma que el Tribunal determine conforme a derecho y a la prueba que se rinda en la causa, pero en todo caso manteniendo actualizadas las sumas que se demandan; 6.- Que se condene en costas a la parte demandada.



Que a fs. 2266, se acumularon los autos Rol N° 2411-2015, provenientes del 1° Juzgado Civil de Valparaíso, caratulados “Valderrama con Fisco de Chile”. Que, en consecuencia, a fs. 1962, rectificando a fs. 2014, comparecen Carolina del Carmen Valderrama Rojas, trabajadora, actuando por sí y en representación de su hija menor de edad Constanza Belén Núñez Valderrama, ambas domiciliadas en Puerto Natales 5582, Antofagasta, representadas convencionalmente por don Cristian Arias Vicencio, abogado, domiciliado en Prat 814, oficina 511, Valparaíso, solicitando tener por interpuesta demanda civil de indemnización de perjuicios en juicio de hacienda, en contra del Fisco de Chile, representado por el Consejo de Defensa del Estado, representado a su turno por el Abogado Procurador Fiscal de Valparaíso, don Michael Wilkendorf Simpfordorfer, domiciliados en calle Prat 772, piso 2, Valparaíso, declarando: 1.- Que se acoge la demanda interpuesta en contra del Fisco de Chile; 2.- Que el Fisco es responsable del ilícito civil que provocó la muerte de don Erwin Núñez Rebolledo, causando los perjuicios de daño moral a su cónyuge y a su hija, ya individualizadas; 3.- Que, el ilícito civil ha causado perjuicios a las demandantes, que ascienden al monto de \$1.000.000.000 o a la suma distinta que el Tribunal fije conforme a derecho y al mérito de la prueba que se rinda en la causa; 4.- Que el demandado, queda obligado a pagar a las demandantes, la suma individualizada en el párrafo precedente, en iguales partes o proporciones, o a la suma distinta y las proporciones diversas que el Tribunal fije conforme a derecho y al mérito de la prueba que se rinda en la causa; 5.- Que las sumas indicadas se reajustarán de conformidad a la variación de Índice de Precios al Consumidor, desde la fecha en que se presenta su demanda y hasta la de su pago efectivo, o en la forma que el Tribunal determine conforme a derecho y a la prueba que se rinda en la causa, pero en todo caso manteniendo actualizadas las sumas que se demandan; 6.- Que se condene en costas a la parte demandada.

Que a fs. 2266, se acumularon los autos Rol N° 2427-2015, provenientes del 4° Juzgado Civil de Valparaíso, caratulados “Mardones con Fisco de Chile”. Que, en consecuencia, a fs. 2067, rectificando a fs. 2121, comparecen Jeanette del Pilar Mardones Barrientos, labores de casa, actuando por sí y en representación de sus hijos menores de edad, Natalia Jeanette Jones Mardones y Sebastián Eduardo Jones Mardones, todos domiciliados en Los Naranjos 20, departamento 407, Antofagasta; representados convencionalmente por don Cristian Arias Vicencio, abogado, domiciliado en calle Prat N°814, oficina 511, Valparaíso, solicitando tener por interpuesta demanda civil de indemnización de perjuicios, en juicio de hacienda en contra del Fisco de Chile, representado por el Consejo de Defensa del Estado, representado a su turno por el Abogado Procurador Fiscal de Valparaíso don Michael Wilkendorf Simpfordorfer, domiciliados en calle Prat 772, piso 2, Valparaíso, declarando: 1.- Que se acoge la demanda interpuesta en contra del Fisco de Chile; 2.- Que el Fisco es responsable del ilícito civil que provocó la muerte de don Eduardo Jones San Martin, causando los perjuicios de daño moral a su cónyuge Jeanette Mardones Barrientos, a sus hijos Natalia y Sebastián Jones Mardones; 3.- Que el ilícito civil ha causado perjuicios a los demandantes, y que éstos ascienden al monto de \$1.500.000.000, o a la suma distinta que el Tribunal fije conforme a derecho y al mérito de la prueba que se rinda en la causa; 4.- Que el demandado Fisco de Chile queda obligado a pagar a los demandantes, la suma individualizada en el párrafo precedente, en iguales partes o proporciones, o a la suma distinta y las proporciones diversas que el Tribunal fije conforme a derecho y al mérito de la prueba





que se rinda en la causa; 5.- Que las sumas indicadas se reajustarán de conformidad a la variación del Índice de Precios al Consumidor, desde la fecha en que se presenta la demanda y hasta su pago efectivo, o en la forma que el Tribunal determine conforme a derecho y a la prueba que se rinda en la causa, manteniendo actualizadas las sumas que se demandan; 6.- Que se condene en costas a la parte demandada.

Que a fs. 2266, se decretó la acumulación de los autos Rol N° 2493-2015, provenientes del 5° Juzgado Civil de Valparaíso, caratulados “Quinteros con Fisco de Chile”. Que, en consecuencia, a fs. 2176, rectificando a fs. 2212, comparece Maximiliano Alejandro Delgado González, abogado, domiciliado para estos efectos en calle Luis Fuster 133, Playa Ancha, Valparaíso, en representación de doña María Graciela Quinteros Inostroza, labores de casa, Jorge Alberto Fernández Morgado, jubilado, Paulina Elizabeth Fernández Quinteros, trabajadora y Jorge Ignacio Fernández Quinteros, estudiante; todos mayores de edad, domiciliados en calle Concha N° 8891, comuna de La Cisterna, Santiago, solicitando tener por interpuesta demanda civil de indemnización de perjuicios en juicio de hacienda contra el Fisco de Chile representado por el Consejo de Defensa del Estado, representado a su turno por el Abogado Procurador Fiscal de Valparaíso, don Michael Wilkendorf Simpfendorfer, todos domiciliados en calle Prat 772, piso 2, Valparaíso, declarando: 1.- Que se acoge la demanda interpuesta en contra del Fisco de Chile; 2.- Que el Fisco es responsable del ilícito civil que provocó la muerte de Carolina Fernández Quinteros, causando los perjuicios de daño moral a sus padres y hermanos; 3.- Que, el ilícito civil ha causado perjuicios a los demandantes, que ascienden al monto de \$1.600.000 o a la suma distinta que el Tribunal fije conforme a derecho y al mérito de la prueba que se rinda en la causa; 4.- Que el demandado Fisco de Chile queda obligado a pagar a los demandantes, el monto de \$1.600.000.000 dividido en partes iguales, o a la suma distinta y las proporciones diversas que el Tribunal fije conforme a derecho y a la prueba que se rinda en la causa; 5.- Que las sumas indicadas se reajustarán de conformidad a la variación de Índices de Precios al Consumidor, desde la fecha en que se presenta su demanda y hasta la de su pago efectivo, o en la forma que el Tribunal determine conforme a derecho y a la prueba que se rinda en la causa, manteniendo actualizadas las sumas que se demandan; 6.- Que se condena en costas a la parte demandada.

Que a fs. 2316, se decretó la acumulación de los autos Rol N° 3645-2013 provenientes del 29° Juzgado Civil de Santiago, caratulados “Delgado con Fisco de Chile”. Que, en consecuencia, a fs. 2357, rectificando a fs. 2389 y ampliando a fs. 2397, comparece doña Pía Unda Isamit, abogada, domiciliada en Calle Santa Lucía N° 270, piso 6°, Santiago, Región Metropolitana, en representación convencional de Marlys Yolanda Delgado Carrillo, cajera, en representación de su hijo menor de edad Eduardo Andrés Lizama Delgado, estudiante, ambos domiciliados en pasaje Armando Carrea N° 1487, población Jorge Tellier, comuna de Villa Alemana, Quinta región; de Patricia Pamela Henríquez Toro, ingeniero comercial, en representación de su hija menor de edad Valentina Javiera Lizama Henríquez, ambas domiciliadas en Av. Pacífico N° 4401, torre F, departamento 702, comuna de Viña del Mar; de Karina Fernanda San Martín Caro, estudiante, domiciliada en Pasaje Quillota N° 357, departamento N° 12, población Dávila, Antofagasta; de Jacqueline Norma Pino Miranda, dueña de casa, por sí y en representación de su hija menor de edad Vanesa Camila Alexandra Pérez, estudiante, ambas domiciliadas en pasaje Quillota N° 357, departamento N° 12, población



Dávila, Antofagasta; de Jaime Gonzalo Cabezón de Amesti, contador auditor, domiciliado en Quecheregua N° 470, comuna de San Fernando, Sexta Región; de Félix Renato de Amesti Cabezón, empleado, domiciliado en 48 West Lewis Ave, ciudad de Pearl River, Nueva York; de Jorge Luis de Amesti Cabezón, diseñador, por sí y en representación de sus padres Jorge Hugo Cabezón Cartagena, jubilado, y María Graciela de Amesti Cabezón, dueña de casa, ambos domiciliados en calle Chacabuco 829, Quillota, Quinta Región; de Marcela Viviana Marchant Elizalde, empleada, domiciliada en Coventry N° 570-b, departamento 403, Ñuñoa; de Cristian Gustavo Zambrano Olivares, ingeniero en prevención de riesgos, domiciliado en Juan Martínez N° 2040, departamento 207, Provincia de Iquique de la Región de Tarapacá; de Carlos Renzo Irrázaval Faggiani, bioquímico, domiciliado en Gregorio Maraño N° 2155, condominio Altos de Viña 2, casa 24, Viña del Mar; de Mafalda Isabel Faggiani Calderón, jubilada, domiciliada en Tierras Rojas, edificio 7, departamento 12, Santos Ossa, Valparaíso; de Juan Eduardo Lizama Ruz, estudiante, domiciliado en Pasaje Tus Manos N° 480, comuna de Huechuraba, Región Metropolitana, solicitando tener por interpuesta demanda en juicio ordinario en contra del Fisco de Chile, representado por el Presidente del Consejo de Defensa del Estado, don Sergio Urrejola Monckeberg, ambos domiciliados en calle Agustinas N° 1687, comuna y ciudad de Santiago, a fin de que sea condenado al pago de una indemnización de perjuicios por daño moral a cada uno de los demandantes por las cantidades señaladas a su favor precedentemente, suma ascendente a la cantidad de \$4.000.000.000, más reajustes, intereses y costas de la causa o las cantidades, mayores o menores que el Tribunal tenga a bien determinar de acuerdo al mérito de autos.

Que a fs. 2316, se decretó la acumulación de los autos Rol 19371-2015 provenientes del 25° Juzgado Civil de Santiago, caratulados “Sanhueza con Fisco de Chile”. Que, en consecuencia, a fs. 2755, comparece Eduardo Ugarte Díaz y Felipe Leiva Fadic, abogados, ambos domiciliados en Avenida Apoquindo N° 3200, piso 8, comuna de Las Condes, ciudad de Santiago, en representación convencional, de Andrea Sanhueza Carrasco, psicopedagoga, quien actúa por sí y en representación legal de sus hijas menores de edad Martina Isidora Bruce Sanhueza y Rafaela Andrea Bruce Sanhueza, todas domiciliadas en calle Cerro El Plomo N° 6678, departamento 1040, comuna de Las Condes, Santiago; de Marisa Paula Pruzzo Stone, dueña de casa; de Caupolicán Roberto Bruce Schaut, factor de comercio, estos últimos domiciliados en calle Virreinato N° 11, Santiago, solicitando tener por interpuesta demanda de indemnización de perjuicios en contra del Fisco de Chile, representado por el Consejo de Defensa del Estado y éste a su vez por su Presidente señor Juan Ignacio Piña Rochefort, o por la persona que lo subrogue o reemplace en dicho cargo, declarando: 1.- Que se condena al Fisco de Chile a pagar a las demandantes doña Andrea Sanhueza Carrasco, Martina Bruce Sanhueza y Rafaela Bruce Sanhueza, la suma total de \$1.084.988.665, repartida entre ellas por partes iguales, a título de indemnización de perjuicios por lucro cesante por la muerte de su cónyuge y padre, Roberto Bruce Pruzzo, o bien la suma mayor o menor que el Tribunal determine conforme al mérito del proceso y en la proporción que determine, suma que deberá pagarse reajustada conforme a la variación del índice de Precios del Consumidor entre la fecha de la notificación de la demanda y la de su pago efectivo, más intereses legales por el mismo período; 2) Que se condena al Fisco de Chile a pagar a los demandantes doña Andrea Sanhueza Carrasco, Martina Bruce Sanhueza, Rafaela Bruce Sanhueza, Marisa Paula Pruzzo Stone y Caupolicán



Roberto Bruce Schaut, la suma total de \$1.550.000.000, por concepto de daño moral por la muerte de Roberto Bruce Pruzzo, correspondiendo de dicha suma la cantidad de \$350.000.000, a cada una de sus hijas, así como idéntica suma a su cónyuge y la cantidad de \$250.000.000, a cada uno de sus padres, o bien las sumas mayores o menores que el Tribunal determine conforme al mérito del proceso, sumas que deberán pagarse reajustadas de acuerdo a la variación del índice de Precios al Consumidor entre la fecha de la sentencia y la de su pago efectivo, más intereses legales por igual período; 3) Que se condena al demandado al pago de las costas del juicio.

Que a fs. 45, se notifica personalmente la demanda de fs. 1, correspondiente a la causa Rol 1145-2015, caratulada “Slier con Fisco de Chile”. Que a fs. 452, se notifica personalmente la demanda de fs. 384, correspondiente a la causa Rol N° 9385-2013 caratulada “Castaño con Fisco de Chile”. Que a fs. 852, se notifica personalmente la demanda de fs. 780, correspondiente a la causa Rol N° 2983-2014, caratulada “Camiroaga con Fisco de Chile”. Que a fs. 948, se notifica personalmente la demanda de fs. 891, correspondiente a la causa Rol N° 2322-2014 caratulada “Correa Vela con Fisco de Chile”. Que a fs. 1186, se notifica personalmente la demanda de fs. 1151, correspondiente a la causa Rol N° 3262-2014, caratulada “Oliva Vera con Fisco de Chile”. Que a fs. 1305, se notifica personalmente la demanda de fs. 1273, correspondiente a la causa Rol N° 549-2015, caratulada “Miño con Fisco de Chile”. Que a fs. 1414, se notifica personalmente la demanda de fs. 1373, correspondiente a la causa Rol N° 799-2015, caratulada “Párraga con Fisco de Chile”. Que a fs. 1528, se notifica personalmente la demanda de fs. 1497 y su rectificación de fs. 1526, correspondiente a la causa Rol N°1231-2015, caratulada “Vela Peebles con Fisco de Chile”. Que a fs. 1711, se notifica personalmente la demanda de fs. 1676 y su rectificación de fs. 1709, correspondiente a la causa Rol N° 2437-2015, caratulada “Muñoz con Fisco de Chile”. Que a fs. 1911, se notifica personalmente la demanda de fs. 1876 y su rectificación de fs. 1909, correspondiente a la causa Rol N° 2429-2015, caratulada Rebolledo con Fisco de Chile. Que a fs. 2016, se notifica personalmente la demanda de fs. 1962 y su rectificación de fs. 2014, correspondiente a la causa Rol N° 2411-2015, caratulada “Valderrama con Fisco de Chile”. Que a fs. 2123, se notifica personalmente la demanda de fs. 2067 y su rectificación de fs. 2121, correspondiente a la causa Rol N° 2427-2015, caratulada “Mardones con Fisco de Chile”. Que a fs. 2215, se notifica personalmente la demanda de fs. 2176 y su rectificación de fs. 2212, correspondiente a la causa Rol N° 2493-2015, caratulada “Quinteros con Fisco de Chile”. Que a fs. 2400, se notifica personalmente la demanda de fs. 2357, rectificación de fs. 2389 y ampliación de fs. 2397, correspondiente a la causa Rol N° 3645-2015, caratulada “Delgado con Fisco de Chile”. Que a fs. 2835, se notifica en virtud del artículo 44 del Código de Procedimiento Civil la demanda de fs. 2755, correspondiente a la causa Rol N° 19371-2015, caratulada “Sanhueza con Fisco de Chile”

Que a fs. 168, se contesta la demanda de fs. 1, en causa Rol N° 1145-2013, caratulada “Slier con Fisco de Chile”. Que a fs. 504, se contesta la demanda de fs. 384, en causa Rol N° 9385-2015, caratulada “Castaño con Fisco de Chile”. Que a fs. 1651, se contesta la demanda de fs. 780, en causa Rol N° 2983-2014, caratulada “Camiroaga con Fisco de Chile”. Que a fs. 949, se contesta la demanda de fs. 891, en causa Rol N° 2322-2014, caratulada “Correa Vela con Fisco de Chile”. Que a fs. 1187, se contesta la demanda de fs.



1151, en causa Rol N°3262-2014, caratulada “Oliva Vera con Fisco de Chile”. Que a fs. 1306, se contesta la demanda de fs. 1273 en causa Rol N° 549-2015, caratulada “Miño con Fisco de Chile”. Que a fs. 1415, se contesta la demanda de fs. 1373, en causa Rol N° 799-2015, caratulada “Párraga con Fisco de Chile”. Que a fs. 1529, se contesta la demanda de fs. 1497, en causa Rol N° 1231-2015, caratulada “Vela Peebles con Fisco de Chile”. Que a fs. 1712, se contesta la demanda de fs. 1676, en causa Rol N° 2437-2015, caratulada “Muñoz con Fisco de Chile”. Que a fs. 1912, se contesta la demanda de fs. 1876 en causa Rol N° 2429-2015, caratulada “Rebolledo con Fisco de Chile”. Que a fs. 2017, se contesta la demanda de fs. 1962, en causa Rol N° 2411-2015, caratulada “Valderrama con Fisco de Chile”. Que a fs. 2124, se contesta la demanda de fs. 2067, en causa Rol N° 2427-2015, caratulada “Mardones con Fisco de Chile”. Que a fs. 2216, se contesta la demanda de fs. 2176, en causa Rol N° 2493-2015, caratulada “Quinteros con Fisco de Chile”. Que a fs. 2570, se contesta la demanda de fs. 2357 en causa Rol N° 3645-2013 caratulada “Delgado con Fisco de Chile”. Que a fs. 2916, se contesta la demanda de fs. 2755 en causa Rol N° 19371-2015, caratulada “Sanhueza con Fisco de Chile”. Que, en todas las presentaciones precedentemente individualizadas, se solicitó el rechazo de las demandas interpuestas, con costas.

Que a fs. 256, se evacúa el trámite de la réplica por los demandantes de fs. 1 en causa Rol N° 1145-2013, caratulada “Slier con Fisco de Chile”. Que a fs. 572, se evacúa el trámite de la réplica por los demandantes de fs. 384 en causa Rol N° 9385-2013, caratulada “Castaño con Fisco de Chile”. Que a fs. 1746, se evacúa el trámite de la réplica por los demandantes de fs. 780, en causa Rol N° 2983-2014, caratulada “Camiroaga con Fisco de Chile”. Que a fs. 1006, se evacúa el trámite de la réplica por los demandantes de fs. 891, en causa Rol N°2322-2014, caratulada “Correa Vela con Fisco de Chile”. Que a fs. 1241, se evacúa el trámite de la réplica por los demandantes de fs. 1151, en causa Rol N° 3262-2014, caratulada “Oliva Vera con Fisco”. Que a fs. 1367, se evacúa el trámite de la réplica por los demandantes de fs. 1273 en causa Rol N° 549-2015, caratulada “Miño con Fisco de Chile”. Que a fs. 1479, se evacúa el trámite de réplica por los demandantes de fs. 1373 en causa Rol N° 799-2015, caratulada “Párraga con Fisco de Chile”. Que a fs. 1576, se evacúa el trámite de réplica por los demandantes de fs. 1497 en causa Rol N° 1231-2015, caratulada “Vela Peebles con Fisco de Chile”. Que a fs. 1738, se evacúa el trámite de réplica por los demandantes de fs. 1676 en causa Rol N° 2437-2015, caratulada “Muñoz con Fisco de Chile”. Que a fs. 1936, se evacúa el trámite de réplica por los demandantes de fs. 1876 en causa Rol N° 2429-2015, caratulada “Rebolledo con Fisco de Chile”. Que a fs. 2041, se evacúa el trámite de réplica por los demandantes de fs. 1962 en causa Rol N° 2411-2015, caratulada “Valderrama con Fisco de Chile”. Que a fs. 2149, se evacúa el trámite de réplica por los demandantes de fs. 2067 en causa Rol N° 2427-2015 caratulada “Mardones con Fisco de Chile”. Que a fs. 2242, se evacuó el trámite de réplica por los demandantes de fs. 2176 en causa Rol N° 2493-2015, caratulada “Quinteros con Fisco de Chile”. Que a fs. 2676, se tuvo por evacuado el trámite de réplica en rebeldía de los demandantes de fs. 2357 en causa Rol N° 3645-2013, caratulada “Delgado con Fisco de Chile”. Que a fs. 2996, se evacuó el trámite de réplica por los demandantes de fs. 2755 en causa Rol N° 19371-2015, caratulada “Sanhueza con Fisco de Chile”.

Que a fs. 1629, en causa Rol N° 1145-2013, caratulada “Slier con Fisco de Chile” se evacúa el trámite de



dúplica por del demandado. Que a fs. 686, en causa Rol N° 9385-2013 caratulada “Castaño con Fisco de Chile” se evacúa el trámite de dúplica por el demandado. Que a 1800, en causa Rol N° 2983-2014, caratulada “Camiroaga con Fisco de Chile” se evacúa el trámite de dúplica por el demandado. Que a fs. 1027, en causa Rol N°2322-2014, caratulada “Correa Vela con Fisco de Chile” se evacúa el trámite de dúplica por el demandado. Que a fs. 1250, en causa Rol 3262-2014, caratulada “Oliva Vera con Fisco” se evacúa el trámite de dúplica por el demandado. Que a fs. 1825, en causa Rol N° 549-2015, caratulada “Miño con Fisco de Chile” se evacúa el trámite de dúplica por el demandado. Que a fs. 2270, en causa Rol N° 799-2015, caratulada “Párraga con Fisco de Chile” se evacúa el trámite de dúplica por el demandado. Que a fs. 1592 en causa Rol N° 1231-2015, caratulada “Vela Peebles con Fisco de Chile” se evacúa el trámite de dúplica por el demandado. Que a fs. 1786, en causa Rol N° 2437-2015, caratulada “Muñoz con Fisco de Chile” se evacúa el trámite de dúplica por el demandado. Que a fs. 1943 en causa Rol N°2429-2015, caratulada “Rebolledo con Fisco de Chile” se evacúa el trámite de dúplica por el demandado. Que a 2048 en causa Rol N° 2411-2015, caratulada “Valderrama con Fisco de Chile” se evacúa el trámite de dúplica por el demandado. Que a fs. 2156, en causa Rol N°2427-2015, caratulada “Mardones con Fisco de Chile” se evacúa el trámite de dúplica por el demandado. Que a fs. 2249, en causa Rol N° 2493-2015, caratulada “Quinteros con Fisco de Chile” se evacúa el trámite de dúplica por el demandado. Que a fs. 2679, en causa Rol N° 3645-2015, caratulada “Delgado con Fisco de Chile” se evacúa el trámite de dúplica por el demandado; y, a fs. 3041, en causa Rol 19731-2015, caratulada “Sanhueza con Fisco de Chile” se evacúa el trámite de la dúplica por el demandando.

Que a fs. 708, rectificada a fs. 734 en la causa Rol N°9385-2013, caratulada “Castaño con Fisco de Chile” y a fs. 3145, tanto en la causa 1145-2013 caratulada “Slier con Fisco de Chile” como en todas las demás causas acumuladas, se recibe la causa a prueba por el término legal, rindiéndose la que consta en autos.

Que a fs. 6488, se cita a las partes para oír sentencia.

## **CONSIDERANDO.**

### **I.- EN CUANTO A LA OBJECCIÓN DE DOCUMENTOS.-**

**PRIMERO:** Que a fs. 4155, la demandante en causa acumulada caratulada “Camiroaga con Fisco de Chile” objeta los documentos acompañados por el demandado de fs. 3961, guardados en Custodia del Tribunal N° 123-2018, denominados 1) Currículum Vitae de Julio Eduardo Mella Morales y 2) Copia de Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea de don Julio Mella Morales atendido que carecen de fecha cierta y no es posible determinar su autenticidad.

Asimismo, objeta el documento de fs. 4044, guardado en Custodia del Tribunal N°139/2018 denominado 3) “Análisis Técnico del Informe Pericial” suscrito por Albert Widmer Thomas, General de la Brigada Aérea (A) Director de Operaciones por falta de integridad, ya que fue parcialmente acompañado y no es posible leer cada página en forma



completa porque los párrafos finales se encuentran cortados, además lo objeta por falta de autenticidad ya que carece de fecha cierta y no es posible determinar su autoría.

Que objeta los documentos de fs. 4042, guardados en Custodia del Tribunal N° 134-2018 denominados 4) Informe relacionado al estudio meteorológico realizado por Rodolfo Pacheco y 5) Análisis de las condiciones de viento predominantes en el Aeródromo de Juan Fernández sector La Punta. Período 2013-2015, porque carecen de fecha cierta y no es posible determinar si son fidedignos o están completos.

Que objeta los documentos de fs. 3990, guardados en Custodia del Tribunal N° 151-2018, consistentes en 6) Copia Currículum Vitae Eduardo Fernández Yaru, 7) Copia de Certificado de Título de Administrador de Aeropuertos. Dirección de Aeronáutica, 8) Copia de Diploma del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial de don Eduardo Fernández Yaru y 9) Copia de Certificado de U.S. Department of Transportation Federal Aviation Administration. International Airport Management Course porque carecen de fecha cierta y no es posible determinar su autenticidad ni integridad.

Que objeta los documentos de fs. 3992, guardados en Custodia del Tribunal N° 165-2018, denominados 10) Copia de Currículum Vitae. Personal Área Meteorológica a Nivel Nacional. Edita Luz Amador Cajas, 11) Copia de Certificado de Título Meteorólogo otorgado a doña Edita Luz Amador Cajas por Universidad de Valparaíso. Chile, 12) Copia de Diploma otorgado por Universidad de Santiago de Chile. Facultad de Ingeniería. Postítulo en Gestión y Ordenamiento Ambiental de 16 de agosto de 2000, 13) Copia de Diploma. Escuela Técnica Aeronáutica. “Meteorología Operativa” signado por Ricardo Bermúdez Sanhueza. Director, 14) Copia de Certificado otorgado por la Sociedad Meteorológica de Cuba IV Congreso Cubano de Meteorología, dado en La Habana del 4 al 8 de diciembre de 2007, 15) Copia de Certificado de Dirección General de Aeronáutica Civil. Sistema Integrado de Gestión Aeronáutica signado por Edmundo Fuentes Grossling Director de 6 de enero de 2010 y 16) Copia de Certificado de la Dirección de Aeronáutica Civil. “Aplicaciones de Canales Satelitales a Meteorología de Latitudes Medias signado por Fernando González Bruzzone. Director de 24 de noviembre de 2011 porque fueron parcialmente acompañados y de su sola lectura se desprende que no incluyen las páginas 6,7,12,13,15,16 y 20 y los objeta por falta de autenticidad porque carecen de fecha cierta y no es posible determinar su autoría.

Que objeta los documentos de fs. 3995 guardados en Custodia del Tribunal N° 125-2018 denominados 17) Copia de Currículum Vitae de Claudia Andrea Ponce Cisternas; de fs. 3997, guardado en Custodia del Tribunal N° 127-2018, denominado 18) Copia de Currículum Vitae Carlos Parra Arenas; y, de fs. 3981 guardado en Custodia del Tribunal N° 124-2018 denominado 19) Copia de Currículum Vitae. Rodrigo Esteban Fajardo Rossel, porque carecen de fecha cierta y no es posible determinar su autoría.

Que a fs. 4174, el Tribunal tuvo presente las objeciones.

Que la objeción formulada respecto de los documentos de fs. 3961, guardados en Custodia



del Tribunal N° 123-2018, respecto del N° 1, se rechazará en atención a que dice relación con el valor probatorio del documento en cuestión. Lo anterior, sin perjuicio del valor probatorio que se le otorgue en definitiva. Que, sin embargo, será rechazada respecto del documento signado con el número 2), por no fundarse en causa legal, al tratarse de un documento emanado de una entidad oficial, que la jurisprudencia de nuestros Tribunales Superiores de Justicia asimila a un instrumento público.

Que la objeción respecto del documento de fs. 4044, guardado en Custodia del Tribunal N°139/2018 signado con el número 3) será rechazada por idénticas consideraciones a las expuestas en el párrafo precedente.

Que la objeción respecto de los documentos de fs. 4042, guardados en Custodia del Tribunal N° 134-2018 signados con los números 4) y 5), será rechazada teniendo presente lo dispuesto en el artículo 346 N° 1 del Código de Procedimiento Civil, ya que fueron reconocidos por sus autores, a fs. 5826 por doña Claudia Patricia Cruz Silva y a fs. 5793 por don Rodrigo Fajardo Rossel, quienes declararon en autos como testigos del demandado.

Que la objeción respecto de los documentos de fs. 3990, guardados en Custodia del Tribunal N° 151-2018, no será acogida en relación a los documentos indicados con los números 6, 8 y 9, en atención a que no existe antecedentes que permitan configurar la falta de integridad y autenticidad de los cuestionados instrumentos. Lo anterior, sin perjuicio del valor probatorio que se les otorgue en definitiva. Asimismo, la precitada objeción será rechazada respecto del documento signado con el número 7), por no fundarse en causa legal, al tratarse de un documento emanado de una entidad oficial, que como ya se ha dicho, la jurisprudencia de nuestros Tribunales Superiores de Justicia asimila a un instrumento público.

Que la objeción respecto los documentos de fs. 3992, guardados en Custodia del Tribunal N° 165-2018, será desestimada respecto de los documentos signados con los números 10) y 14), por sus propios fundamentos, teniendo presente que sus reparos dicen relación con el mérito de los instrumentos en análisis, sin perjuicio del valor probatorio que se les otorgue en definitiva. Dicha objeción también será rechazada respecto de los documentos signados con los números 11), 12), 13), 15) y 16), reiterando que son documentos emanados de una entidad oficial, que la jurisprudencia de nuestros Tribunales Superiores de Justicia asimila a instrumentos públicos.

Que la objeción de los documentos de fs. 3995, 3997 y 3981 guardados en Custodia del Tribunal N° 125-2018; 127-2018 y 124-2018, respectivamente, será desechada puesto que se refiere al contenido del instrumento, no encontrándose fundada en causas legales de impugnación, sin perjuicio del valor probatorio



que se les otorgue en definitiva.

**SEGUNDO:** Que a fs. 4164, la demandante en causa acumulada caratulada “Sanhueza con Fisco de Chile” objeta los documentos de fs. 4042, guardados en Custodia del Tribunal N° 134-2018 denominados 1) Informe relacionado al estudio meteorológico realizado por Rodolfo Pacheco y 2) Análisis de las condiciones de viento predominantes en el Aeródromo de Juan Fernández sector La Punta. Período 2013-2015, ambos suscritos por don Rodrigo Fajardo Rossel y doña Claudia Cruz Silva” y el documento de fs. 4044, guardado en Custodia del Tribunal N°139/2018 denominado 3) “Análisis Técnico del Informe Pericial” suscrito por Albert Widmer Thomas, General de la Brigada Aérea (A) Director de Operaciones por tratarse de instrumentos privados emanados de terceros que no han sido debidamente reconocidos en juicio, ni en un instrumento público, por lo cual carecen de todo valor probatorio; en relación a ello, se refiere al reconocimiento de los documentos y cita el artículo 346 del Código de Procedimiento Civil.

Que, igualmente, objeta el documento de fs. 4046 guardado en Custodia del Tribunal N° 159-2018 denominado 3) Repertorio Número 200-2018. Proctolización de Copia de Informe: Análisis Crítico de los Antecedentes del Accidente de la Aeronave C 212-300 N° 966 de la FACH en el Archipiélago de Juan Fernández de 15 de enero de 2018, por tratarse de un instrumento privado emanado de un tercero ajeno al presente juicio que no fue reconocido por su autor ni consta en escritura pública conforme al artículo 346 del Código de Procedimiento Civil, por ello carece de valor probatorio; que su autor no está incluido dentro de la lista de testigos del demandado; que tampoco se cumple la exigencia de haber sido reconocido por instrumento público ni constar en escritura pública, por ello carece de valor probatorio.

Que a fs. 4174, el Tribunal tuvo presente las objeciones.

Que la objeción respecto de los documentos de fs. 4042, guardados en Custodia del Tribunal N° 134-2018 signados con los números 1) y 2), será rechazada teniendo presente lo dispuesto en el artículo 346 N° 1 del Código de Procedimiento Civil, ya que fueron reconocidos por sus autores, a fs. 5826 por doña Claudia Patricia Cruz Silva y a fs. 5793 por don Rodrigo Fajardo Rossel, quienes declararon en autos como testigos del demandado.

Que la objeción respecto del documento de fs. 4046, guardado en Custodia del Tribunal N° 159-2018 signado con el número 3), también será rechazada ya que su autor don Héctor Jaime Silva Rivera reconoció dicho documento a fs. 5995 cuando declaró como





testigo presentado por el demandado Fisco de Chile.

## **II.- EN CUANTO A LAS TACHAS.**

**TERCERO:** Que el 20 de diciembre de 2017, a fs.4256, el demandado Fisco de Chile tacha a la testigo María Virgina Rojas Castillo, en conformidad al artículo 358 N° 7 del Código de Procedimiento Civil, ya que expresó que mantiene una relación de cercana amistad con la familia Camiroaga Fernández.

Que el demandante en causa acumulada caratulada “Camiroaga con Fisco de Chile” evacúa traslado solicitando que sea rechazada, toda vez que no existen hechos graves que permitan concluir la existencia de un íntima amistad con la parte que la presenta. Cita jurisprudencia para reafirmar su posición. Finalmente, alega que la parte que el demandado tiene la carga probatoria de acreditar la causal y que el testigo debe tener un conocimiento básico de la personalidad y sentimientos de la parte que lo presenta, de lo contrario no podría declarar.

Que a fs. 4258, el 10° Juzgado Civil de Santiago en exhorto Rol E-739-2018 dejó la tacha para resolver en definitiva.

Que la tacha en análisis será rechazada, sin costas, ya que como lo han dilucidado nuestros Tribunales Superiores de Justicia, la inhabilidad invocada requiere que la amistad se manifieste en hechos que revistan gravedad lo que, en concepto de esta juez, no acontece en la especie ni se infiere de los dichos de la testigo.

**CUARTO:** Que el 21 de diciembre de 2017, a fs. 4515, el demandado Fisco de Chile tacha a la testigo Lorena Alexandra Bascur Holmes, en virtud de la causal del artículo 358 N° 6 del Código de Procedimiento Civil, ya que la testigo declaró haber sido amiga de la demandante por al menos 25 años, lo que le resta imparcialidad en su declaración. Que, en subsidio, la tacha por la causal del artículo 358 N° 7 del precitado cuerpo legal por las mismas razones.

Que el demandante en causa acumulada caratulada “Castaño con Fisco de Chile” evacúa traslado, solicitando el rechazo de las tachas, en atención a que los Tribunales Superiores de Justicia han exigido que el interés en el resultado del juicio sea material y pecuniario, y a que los lazos de amistad deben ser de gran intensidad y magnitud, fundados en hechos graves. Cita jurisprudencia para reafirmar su posición.

Que a fs. 4516, el 20° Juzgado Civil de Santiago en E-752-2017, dejó la resolución de las



tachas para definitiva.

Que la tacha fundada en el artículo 358 N° 6 del Código de Procedimiento Civil será rechazada, sin costas, ya que como lo ha argumentado la jurisprudencia de nuestros Tribunales Superiores de Justicia, se requiere que el interés que concurra en la testigo sea de carácter pecuniario lo que no acontece en la especie, al no poderse inferir de sus dichos. Que, asimismo, se rechazará, sin costas, la tacha del artículo 358 N° 7 del Código de Procedimiento Civil, interpuesta subsidiariamente, puesto que la inhabilidad invocada requiere que la amistad se manifieste en hechos que revistan gravedad lo que, en concepto de esta juez, no acontece en la especie ni se infiere de los dichos de la testigo.

## **II.- EN CUANTO AL FONDO.**

**QUINTO:** Que a fs. 1, comparece Luis Slier Martínez, jubilado; Silvia Muñoz Arancibia, jubilada; Luis Felipe Slier Muñoz, ingeniero comercial; Marcos Gatica Carrillo, jubilado; Teresa Aburto Paredes, jubilada; Claudia Gatica Aburto, profesora básica; Miguel Gatica Véliz, jubilado; Sergio Aburto Paredes, mecánico industrial y Pamela Aburto Paredes, técnico en administración de empresas, representados por Carlos Pizarro Wilson y Gonzalo Trujillo Maldonado, ambos abogados, todos domiciliados en calle Félix de Amesti N° 372, comuna de Las Condes, Santiago y, en esta ciudad, en calle Plaza Justicia N° 45, Oficina 702, Valparaíso, solicitando que se tenga por interpuesta demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios en contra del Fisco de Chile representado por el Consejo de Defensa del Estado, representado en Valparaíso por el Abogado Procurador Fiscal don Enrique Vicente Molina, abogado, ambos con domicilio en calle Prat N° 772, segundo piso, Valparaíso, para que en definitiva se condene a éste al pago de la indemnización de perjuicios reclamada por los demandantes a título de víctimas por rebote y en calidad de herederos, por las sumas que indica o las que el Tribunal determine conforme a derecho y su prudencia. Todo lo anterior, más los intereses corrientes que se devenguen desde que quede ejecutoriada la sentencia definitiva hasta el pago efectivo con costas.

Funda su pretensión en que un equipo de trabajadores del programa televisivo “Buenos Días a Todos” de Televisión Nacional de Chile, junto a otro grupo de personas vinculadas a Organizaciones no Gubernamentales, en adelante ONGS, y otros pasajeros, organizaron un viaje a la isla Juan Fernández; que realizaron un vuelo en un avión de la fuerza aérea, utilizando un avión fiscal modelo Casa 212, que cayó al mar, causando la muerte de todos



los pasajeros y tripulantes de la misma aeronave. Que, este viaje se realizaba con espíritu solidario para las víctimas del terremoto y maremoto ocurrido el 27 de febrero de 2010. Que este hecho conmovió a toda la sociedad chilena por el conocimiento público de varios de los pasajeros, generando tristeza en todo el país y una investigación penal especial a cargo del Ministro de la Corte Marcial, don Juan Cristóbal Mera, en sede militar, como ministro en visita, quien luego de una acuciosa investigación determinó el sobreseimiento de la causa, por no existir posibilidad de perseguir a los responsables del accidente, por encontrarse muertos, en particular, la tripulación a cargo. Que, de acuerdo a esta investigación, se concluyó que la caída del avión tuvo como causa directa la incorrecta decisión de la tripulación de realizar la maniobra de aterrizaje a baja altura, considerando las condiciones climáticas del momento. Que la investigación judicial penal, arrojó claridad sobre el acontecimiento, así conforme a la resolución dictada el 02 de enero de 2013, confirmada por la Ilustrísima Corte Marcial el 21 de marzo del mismo año, se estableció que con fecha 02 de septiembre de 2011, a las 13 horas con 51 minutos, despegó desde la pista del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, en Santiago, con rumbo a la Isla Robinson Crusoe, en el archipiélago de Juan Fernández, el avión casa 212-300 matrícula 966 de la Fuerza Aérea de Chile, cuyas pasajeras fueron Sylvia y Carolina. Que, la orden de despegar fue dada por la Comandante del Vuelo, Teniente Carolina Fernández Quintero, quien previamente consultó a la Dirección General de Aeronáutica Civil, en adelante DGAC, las circunstancias meteorológicas del trayecto y del Archipiélago. Que, la Tripulación y la Comandante de vuelo tuvieron conocimiento de estas circunstancias. Que, el Teniente Juan Pablo Mallea Lagos, ocupó el puesto de piloto (a la izquierda) y, la Comandante de vuelo, teniente Carolina Fernández Quintero, el puesto de copiloto (a la derecha), de acuerdo con la práctica de alternar los puestos en el trayecto. Que la teniente era responsable del cumplimiento de la misión y la seguridad de las operaciones y de la aeronave. Que la ruta a la Isla, se desarrolló en condiciones climatológicas adversas, con fuerte nubosidad y vientos de cara, que forzaron no sólo a los pequeños cambios de ruta en zigzag para evitar atravesar los núcleos tormentosos, sino que también variaciones importantes del nivel, sin que se haya podido comunicar radialmente vía HF la tripulación con Control de Tránsito Aéreo Santiago Oceánico, que había autorizado su nivel de 9.000 pies, llegando a ascender el avión hasta los 15.500 pies. Que, el avión mantuvo



comunicaciones regulares vía frecuencia VHF con el Centro de Control de Santiago y permaneció en cobertura hasta que superó en unas 30 millas náuticas el punto de reporte MORSA, a la mitad de la ruta. Que, sin embargo no fue posible comunicarse vía HF con Control Santiago Oceánico durante ningún momento, a pesar de estar registrados los intentos. Que, la comunicación se recuperó sólo vía VHF con el Centro de San Juan Bautista al acercarse a la isla, donde no se reportó ningún tipo de problema. Que, la estimación de vientos reportadas por el Centro de Control era de intensidad de 25 a 35 nudos, arrachados, soplando de dirección 240° a 250° y, posteriormente, las condiciones meteorológicas determinadas por la Dirección Meteorológica de Chile, se describieron de la siguiente forma: “Vientos fuertes (25 a 35 nudos), arrachados, con variación en la dirección horizontal de más de 90° en 30 segundos, con presencia y características de los celulares abiertos que permiten concluir que había una fuerte inestabilidad, y por tanto, turbulencia al menos moderada y eventualmente fuerte en el sector, y la presencia de vientos descendentes entre la isla Santa Clara y Robinson Crusoe.” Que, la aeronave realizó una pasada de inspección de pista con rumbo noroeste a sureste, para virar a su derecha y realizar una maniobra de gota de agua, para sobre volar de nuevo la pista 32, aproximándose a baja altitud, sin que pudiera concretarse la maniobra que el testigo presencial, don Felipe Paredes Vergara, interpretó como aterrizaje frustrado, al desplazarse hacia la derecha, saliendo el avión por el otro extremo de la pista y virando inmediatamente al oeste, volando en el canal que separa la pequeña isla Santa Clara de la isla Robinson Crusoe, más hacia la primera, cerca de la costa noreste, siempre a una altura inferior a la altura geográfica de aquella, cuya máxima es de 1.226 pies, y que de hecho, la aeronave nunca superó los 650 pies. Que, la orografía de la Isla produce la aparición a sotavento, o sea, la parte opuesta a aquella de donde viene el viento con respecto al punto o lugar determinado, de los torbellinos contiguos contra rotatorios, transversales al canal, cuando está expuesta a vientos de componente suroeste, produciendo dichos torbellinos una fuerte inestabilidad atmosférica local en la zona del canal, dando lugar a corrientes muy locales, alternativas de aire descendente y ascendente, de velocidad vertical de 600 a 800 pies por minuto para velocidades de viento de treinta y cinco nudos que se desarrollan en una longitud de un poco más de un kilómetro, dando lugar a fuertes cortaduras de vientos que generan unas condiciones extremas para volar la zona. Que, la perturbación



para volar la zona se disipa en altura, de modo que sus efectos se hacen menos perceptibles a altitudes superiores a 1.200 pies y los efectos adversos sólo afectan vuelos de aeronaves por debajo de la altura marcada por las cumbres de la isla Santa Clara. Que la baja altura de vuelo implicó que se entrara a una zona de flujos de aire muy adverso, causando la pérdida de control del avión y la imposibilidad de recuperar dicho control por el poco espacio de maniobra vertical. Que el avión golpeó con la superficie del mar mientras avanzaba en dirección de vuelo con una alta energía, en una rápida maniobra de alabeo a la izquierda, mientras que al mismo tiempo se deslizaba hacia la izquierda en un desplazamiento hacia la superficie del océano con el ala izquierda por delante. Que, antes de impactar el avión, había alcanzado una condición y actitud de vuelo de la que no era posible recuperarlo a tan baja altitud. Que, el tiempo estimado de la caída fue entre 3 a 5 segundos. Que, a consecuencia del impacto, fallecieron Sylvia y Carolina. Que, la causa directa de los hechos se encuentra en la maniobra negligente de la tripulación al intentar aterrizar, lo que justifica proceder a indemnizar los daños por parte del Fisco, cuyos funcionarios actuaron en forma culpable causando la caída del avión y la muerte de toda la tripulación y pasajeros. Que, en este caso, se aplican las reglas generales de la responsabilidad civil, previstas en los artículos 2314 y siguientes del Código Civil. Que, respecto de los actos u omisiones de los órganos de las Fuerzas Armadas y de sus funcionarios, debe considerarse que se les excluye, conforme al artículo 21 de la Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales del Estado N° 18.575, del régimen de responsabilidad por falta de servicio, por lo que se aplican las normas del régimen común. Que, a título subsidiario, fundamenta la demanda, en este factor de imputación conforme a la citada ley orgánica constitucional. Que, se configuran los supuestos de la responsabilidad por el hecho de otro conforme al artículo 2320 del Código Civil, ya que la tripulación a cargo se integraba de funcionarios militares dependientes de la Fuerza Aérea. Que ésta como agente directo del daño, incurrió en una maniobra negligente, que originó la muerte de Carolina y Sylvia, siendo ésta la causa precisa y directa de la muerte. Que hay pluralidad de negligencias: aquellas que se refieren a las Fuerzas Armadas, en su organización y formación de pilotos, otras que engarzan con la Dirección de Meteorología y aquellas propias del piloto que por una maniobra negligente causó la tragedia. Que, a la época no existía un protocolo de vuelo para esta ruta. Que concurren los requisitos



necesarios para que el Estado se haga responsable por los actos negligentes de sus funcionarios; que este accidente colocó en discusión la deficiente formación de los pilotos, la falta de seguridad de aeropuertos y el mal funcionamiento interno de la Fuerza Aérea. Que este mal funcionamiento, consiste en una continua falta de rigor en los procedimientos asociados a vuelos realizados por la Fuerza Aérea; que el piloto efectuó una maniobra negligente de vuelo en el aterrizaje, al haberlo enfrentado a una altura baja e inapropiada; que, el único testigo presencial de los intentos de aterrizaje fue don Felipe Ignacio Paredes, actual alcalde de Juan Fernández, cuya declaración de 05 de septiembre de 2011, que rola a fs. 23 del expediente criminal, transcribe extractadamente; que, conforme a dicha declaración el avión pasó a baja altura, pudiendo ser afectado más severamente por las difíciles condiciones climáticas, sin perjuicio de que los peritajes que se realizaron hacen eco del testimonio del señor Parada. Que, en este sentido cita el peritaje realizado por AIRBUS destacando que allí se indicó que la causa más probable del accidente fue la pérdida de control del avión, entre otros antecedentes; que lo anterior se ratifica por la Junta Investigadora de Accidentes, cuya opinión reproduce; que el informe fue categórico al señalar que la baja altura del vuelo implicó, por una parte, entrar en una zona de flujos de aire muy adverso, causando la pérdida de control del avión y, por la otra, la imposibilidad de recuperar el control de una actitud anormal por el poco espacio de maniobra vertical. Que lo anterior, se corrobora con lo establecido en las páginas 20 y 21 del Manual de Fase CASA 212, y con la declaración del Comandante de Escuadrilla CDE (A) Marcelo Flores Flores. Que las razones por las cuales la tripulación decidió realizar esta negligente maniobra se desconocen, no existiendo razón técnica que lo justifique. Que, del mismo modo, cita la declaración del Comandante de Grupo (A) F.A.C.H. don Cesar Rodrigo Pineda Troncoso, quien a la fecha del accidente se desempeñaba como Comandante del Grupo de Aviación 8°. Que la resolución de sobreseimiento se estableció a propósito de no existir procedimiento de aproximación pero no libera a los pilotos de respetar la seguridad en el vuelo y tomar todas las precauciones según las circunstancias meteorológicas del momento, debiendo volar a una altura adecuada a éstas. Que todo lo anterior, ratifica la tesis indiscutible que el avión capotó en razón de una decisión incorrecta, maniobra negligente en el intento de aterrizaje, lo que constituye culpa del punto de vista del derecho civil. Que este acto es suficiente para configurar la



responsabilidad. Que hubo negligencia en la redacción del plan de vuelo; que, en este sentido, el informe pericial de fecha 10 de noviembre de 2011, que se encuentra en el sumario administrativo, se determinaron diversos errores en la elaboración de los formularios de plan de vuelo aeronáutico, los cuales detalla y concuerda con la declaración del Capitán de la F.A.C.H., don Mauricio Enrique Solano Pereda. Que, respecto de la falta de control en la planificación del vuelo, en el peritaje que rola a fs. 408 y 532 del Sumario Administrativo se concluye que la tripulación no contaba con una planificación escrita y detallada del vuelo a realizar, como lo es el Plan de Vuelo del Piloto; que funda esta conclusión en que al momento de presentar el Plan de Vuelo, el Teniente Mallea cometió una serie de errores especialmente de tiempos y capacidades del avión, que deben ser observadas en la planificación, por muy básica que ésta sea, es decir, pudo cometer estos errores al no tener acceso a la información que debió encontrarse en la planificación de vuelo; que por otra parte, en el informe pericial que rola a fs. 503 del mismo sumario, se establecieron errores en la elaboración de los formularios del plan de vuelo aeronáutico presentado por el Teniente Mallea en el Mesón del Servicio de Despacho de Aeronaves de la II Brigada Aérea; que dichos planes de vuelo fueron tramitados por el servicio de despacho, vía fax al Centro de Operaciones Aéreas y a la dependencia aeronáutica correspondiente, siendo el operador del Servicio de Despacho de Aeronaves, que realizó las correcciones de la salida instrumental y el nivel de vuelo consignado en el Plan de Vuelo del Teniente; que ello a juicio del Fiscal permite evidenciar la falencia de C.O.A. en el cumplimiento de la función de control del vuelo de una aeronave institucional. Que, la negligencia en el completado del Plan de Vuelo, a pesar de haber sido advertido por el Servicio de Despacho Aeronaves, no se comunicó con la tripulación para aclarar el Plan de Vuelo. Que hubo incumplimiento de las normas de Seguridad; así, en la declaración del Comandante de Grupo, Pineda, se señaló que existe una Norma del Comando de Combate, la de Seguridad de Vuelo N° 6, que establece la obligación de utilizar el traje anti exposición para vuelos transoceánicos, que sin embargo, la tripulación del CASA 212, no lo habría utilizado ya que, sólo sería para aviones de transporte pesado, condición en que no se encontraba este avión. Que, en el Dictamen final se expresa que dicha afirmación no se condice con la realidad, puesto que el avión Casa 212 es una aeronave de transporte liviano, según lo establece el Manual C-20 y, por ende, la tripulación de este tipo de



aeronaves debe hacer uso del traje anti inmersión cuando vuele sobre el agua a más de sesenta millas de la línea de la costa, por lo que la unidad no habría dado cumplimiento a esa norma. Que el Teniente Mallea tenía calificaciones deficientes; para reafirmar lo anterior expone las declaraciones del Comandante de Escuadrilla (A) de la F.A.C.H. Marcelo Eduardo Flores, del Capitán de Bandada Rodrigo Andrés Price González y de Mauricio Enrique Solano Pereda, Capitán F.A.C.H quien en el año 2008 en Puerto Montt fue instructor del Teniente Juan Pablo Mallea. Que esto se condice con los informes de rendimiento del piloto alumno Teniente Mallea, y las apreciaciones del Consejo de Instructores en el Curso I.A.C.N. realizado en la Aeronave T-3. Que, son innumerables las evaluaciones deficitarias del teniente, pero no puede desconocerse que estaba habilitado para volar. Que lo importante es que existe claridad sobre una trayectoria deficiente en su desempeño, lo que ratifica la tesis de la negligencia al enfrentar la maniobra final que ocasionó el accidente. Que esto, coloca en cuestión los procedimientos de formación de los pilotos de las Fuerzas Aérea en nuestro país, pues a pesar de tener una trayectoria negligente se logra obtener la habilitación para desempeñarse en vuelos complejos, como el de autos. Que a lo largo del proceso y en las diversas declaraciones y peritajes queda clara la inexistencia de este protocolo de vuelo desde y hacia Juan Fernández. Que Mauricio Andrés Barría, quien se desempeñó como teniente del Aire de la F.A.C.H. y jefe de la flota CASA en el grupo de Aviación N° 8 en la época del accidente, el Comandante Guillermo Castro Guzmán, que era Jefe del Estado Mayor del Comando de Combate y Cesar Pineda Troncoso, que era Comandante del Grupo de Aviación N° 8, ratifican lo anterior. Que, asimismo se pronunció el instructor del material CASA 212 del Grupo de Aviación N°8. Que respecto de la tramitación del plan de vuelo a instancias de la C.O.A. de la II Brigada Aérea, trae a colación la declaración del capitán de Bandada (A) Mauricio Solano Parada. Que al respecto, consigna la información contenida en el Oficio Reservado N° 512 firmado por el General de Aviación, don Wolfram Celedón Mechketh, Jefe de Estado Mayor General, sobre la solicitud de antecedentes relacionados con protocolos o manuales de procedimiento para vuelos de la F.A.C.H. al Ministro en Visita y la información contenida en el informe de la Junta Investigadora de Accidentes. Que, sin embargo, esto constituye una negligencia, ya que no exime de la labor de planificación de la tripulación a cargo, que debe considerar esta ausencia y ser aún más diligente. Que todas





estas conductas negligentes merecen reproche social, considerando que se entrega a la Fuerza Armada un presupuesto significativo de la nación con el objeto que proteja la seguridad nacional; que la negligencia asociada a la maniobra de los pilotos debe considerarse imputable a título causal. Que, luego de conceptualizar, indica que la causalidad directa de la caída del avión radica en la errónea y fatal maniobra del piloto al enfrentar el aterrizaje a una altura inapropiada, lo que generó la pérdida de control del avión, la imposibilidad de recuperarlo y el impacto definitivo en el mar; que esta es la causa basal del accidente, conforme ha quedado probado en la investigación penal que determinó el sobreesimiento de la causa al encontrarse fallecidos los responsables, la tripulación a cargo. Que si pensamos en la equivalencia de las condiciones, al no verificarse dicha mala maniobra, y sustituirla por la adecuada, el avión habría aterrizado sin problemas; lo que así ocurrió con dos vuelos anteriores. Que a propósito de la causalidad adecuada el razonamiento también es afirmativo. Que la experiencia y las reglas de la probabilidad indican que al realizarse la maniobra adecuada el avión debía haber aterrizado de forma adecuada. Que es esperable que un aterrizaje sin negligencia, conforme a la experiencia y lo razonable en este tipo de prácticas, significa la ausencia de tragedia. Que desde un prisma contemporáneo, en la teoría de la imputabilidad objetiva, el acto negligente debe relacionarse con la causa del accidente, lo que ocurre si consideramos las máximas de la experiencia; que la imputabilidad objetiva se encuentra en la incorrecta y negligente maniobra del piloto en el aterrizaje. Que así se consignó en el considerando 3° de la resolución del Ministro Juan Cristóbal Mera. Que para esclarecer los daños indemnizables es necesario distinguir quiénes los reclaman y bajo qué titularidad; que los padres reclaman una doble titularidad, por un lado lo hacen a título de víctimas por rebote junto al hermano de Sylvia, en que reclaman el daño moral propio por la pérdida del ser querido, u por la otra, sólo los padres y esgrimen su calidad de herederos, para solicitar los daños materiales y morales ocasionados a la propia Silvia, que derivan de su muerte y que reclaman los padres en su calidad de herederos. Que tantos los padres como el hermano de Silvia han sufrido por la pérdida de la hija y de la hermana; que es difícil describir este dolor que perdurará por toda la vida, esa radical mutación en la vida familiar y personal que de maneras diversas se vive para cada una de las víctimas, que constituye uno de los dolores más radicales en la vida de una persona, más aún si se trata de una persona joven y



llena de vida, que pierde su vida en circunstancias tan brutales como aconteció el accidente en cuestión, que la muerte de un ser querido constituye un daño moral y eso nadie puede negarlo. Que cosa distinta es la prueba del mismo y su cuantía; que si bien la jurisprudencia requiere la prueba del daño moral, la existencia de un vínculo de sanguinidad tan cercano suele constituir un indicio y una presunción de daño moral. Que hay criterios en cuanto a la cuantía del daño moral que atienden a la gravedad del daño, que en este caso es la muerte de un ser querido; que otro factor es la negligencia en que se ha incurrido. Que el cúmulo de negligencias, siendo algunas causales de manera directa y otras sólo concurrentes, muestran que nuestra Fuerza Armada funciona mal, que no respeta mínimas exigencias de planificación de vuelo, que carece de protocolos obvios para vuelos de esta naturaleza; que la formación de sus pilotos es deficiente y las rutinas de vuelo ni siquiera son cercanas a las de un vuelo de aficionados, muy alejadas de un vuelo organizado por nuestra Fuerza Aérea, encargada de la defensa y la seguridad nacional, que consume buena parte del presupuesto nacional. Que, en primer término, para cada padre se reclama la suma de 15.000 UF en su equivalente en moneda de curso legal, al valor que tenga la referida unidad de fomento al momento del pago efectivo o lo que el Tribunal considere conforme sus facultades privativas de apreciación del daño. Que, en segundo término, para el hermano, debiera ser una suma menor, pues la jurisprudencia siempre lo ha considerado así, por ello se reclama la suma de 10.000 U.F. al valor que tenga la referida unidad de fomento al momento del pago efectivo o lo que el Tribunal considere, conforme sus facultades privativas de apreciación del daño. Que, de otro lado, respecto del daño moral y material de Sylvia reclamado por sus padres a título de herederos, entiende que ella también sufrió un daño; que fue uno de los mayores daños que se puede ocasionar a una persona, es decir, la pérdida de su vida; que dejar de existir por culpa de otro no puede quedar impune, que ello equivaldría a infringir el principio de reparación de daño integral recogido en el artículo 2329 del Código Civil. Que ella no puede reclamarlo pero si pueden sus padres. Que la pérdida de la vida constituye un daño indemnizable, a pesar de la controversia en sede jurisprudencial; que en caso contrario sería mejor matar que dejar mal herido a alguien, pues en el primer caso podría escaparse la indemnización del daño moral, lo que es absurdo en relación a la reparación integral. Que la indemnización del daño moral para la víctima constituye un daño transmisible conforme al artículo 1907



del Código Civil. Que los herederos representan a la persona del causante y pueden cobijar en su patrimonio todas las acciones transmisibles; que tratándose de una indemnización de perjuicios debe entenderse que la suma de dinero que podría haber reclamado la víctima directa la pueden exigir sus padres a título de heredero.

Que la suma de dinero debe ser una cuantía significativa, pues no hay nada más grave que arrebatarle el futuro a una persona, especialmente a una joven. Que por este concepto se reclama la suma de 20.000 UF, en su equivalente en moneda de curso legal, al valor que tenga la referida unidad de fomento al momento del pago efectivo o lo que el Tribunal determine conforme a derecho. Que respecto al daño material padecido por Sylvia, de no haberse verificado el accidente seguiría trabajando; que se trata del daño material futuro que equivale al lucro cesante, aquellas remuneraciones que habría percibido durante su vida útil hasta la edad de jubilación, 60 años. Que sobre esto se ha especulado que es un daño incierto o meras elucubraciones hoy más bien se plantea que éste es indemnizable si existe un grado de previsibilidad razonable que justifique que se hubieren verificado esas ganancias si no hubiere ocurrido el accidente. Que no hay razones para que Sylvia no continúe trabajando en TVN; que el último contrato de trabajo que mantenía la vinculaba desde el 15 de diciembre de 2010, pero había trabajado para esta entidad por más de 10 años; que lo esperable era que siguiera percibiendo la remuneración pactada. Que es impropio pedir la remuneración hasta los 60 años, ya que se deben realizar descuentos que equivalen al costo de la vida, que son aquellos propios de la manutención, considerando un 20% de la remuneración. Que, además, respecto de los padres herederos, se deben considerar sus expectativas de vida a 20 años de sobrevivencia. Que sin perjuicio que la cifra correcta debe ser objeto de un informe contable, la indemnización debe comprender que: ella recibía conforme a su liquidación de sueldo y contrato de trabajo un sueldo base de \$1.522.221 (Un millón quinientos veintidós mil doscientos veintiún pesos), realizando los descuentos respectivos y aplicando una fórmula de cálculo multiplicador o lineal, debe considerarse esta suma como factor multiplicador al que deben realizarse los descuentos legales y lo necesario para su subsistencia, lo que multiplicado por 20 años debiera dar el valor. Que se debe distinguir que daños se reclaman, quiénes reclaman y bajo qué titularidad. Que los padres de Carolina reclaman bajo una doble titularidad, a título de víctima por rebote, junto con su hermana, en que reclaman el daño moral propio por la



pérdida de un ser querido y esgrimen, también, la calidad de heredero, para solicitar la indemnización de los daños materiales y morales ocasionados en la propia Carolina, que derivan de su muerte y reclaman a título de herederos. Que en cuanto a las víctimas por rebote y el daño moral propio, señala que los padres, la hermana, el abuelo, los tíos y padrinos de Carolina han sufrido por su pérdida. Que es difícil describir este dolor que perdurará por toda la vida, que continuará esa radical mutación en la vida familiar y personal que de maneras diversas se vive para cada una de las víctimas; que la muerte de una hija y de una hermana constituye uno de los dolores más radicales de una persona, más si se trata de una persona joven llena de vida, que la pierde en circunstancias tan brutales como en este accidente. Que lo mismo se puede decir en relación al abuelo paterno, el que era especialmente cercano a Carolina, al igual que los tíos, que además eran sus padrinos; que este es el daño que se reclama y es incuestionable, que la muerte de un ser querido constituye un daño moral y eso nadie puede negarlo. Que una cuestión distinta es la prueba del mismo y su cuantía; que si bien por la jurisprudencia se requiere la prueba del daño moral, la existencia de un vínculo de sanguinidad tan cercano suele constituir un indicio y una presunción de daño moral. Que sobre la cuantía la jurisprudencia es variada, hay estudios y criterios como la gravedad del daño y de la negligencia. Que el cúmulo de negligencias, siendo algunas causales de manera directa y otras sólo concurrentes, muestran que la Fuerza Armada funciona mal, por las razones que ya ha expuesto. Que por concepto de daño moral propio cada padre reclama la suma de 15.000 UF en equivalente en moneda de curso legal, al valor que tenga la referida unidad de fomento al momento del pago efectivo o lo que el Tribunal considere conforme sus facultades privativas de apreciación del daño. Que para la hermana, debiera ser una suma menor, según la jurisprudencia, por ello se reclama la suma de 10.000 U.F. en su equivalente en moneda de curso legal, al valor que tenga la referida unidad de fomento (o la unidad de indexación que la reemplace) al momento del pago efectivo o lo que el Tribunal considere conforme sus facultades privativas de apreciación del daño. Que para el abuelo de Carolina, se demanda la suma de 10.000 U.F., en su equivalente en moneda de curso legal, al valor que tenga la referida unidad de fomento (o la unidad de indexación que la reemplace) al momento del pago efectivo o lo que el Tribunal considere prudencial, conforme a las facultades privativas de apreciación del daño. Que para los tíos y padrinos de Carolina, don



Sergio Aburto Paredes y doña Pamela Aburto Paredes, se demanda la suma de 6.000 U.F. para cada uno, en su equivalente en moneda de curso legal, al valor que tenga la referida unidad de fomento (o la unidad de indexación que la reemplace) al momento del pago efectivo o lo que el Tribunal considere conforme sus facultades privativas de apreciación del daño. Que, respecto del daño moral y material de Carolina reclamado por sus padres a título de herederos, señala que ella también sufrió un daño al dejar de existir por culpa de otro, lo que no puede quedar impune desde una perspectiva indemnizatoria, que ello equivaldría a infringir el principio de reparación de daño integral recogido en el artículo 2329 del Código Civil. Que sus padres pueden reclamar como herederos conforme al 2º orden de sucesión. Argumenta jurisprudencialmente que la pérdida de la vida constituye un daño indemnizable transmisible a los herederos conforme al artículo 1907 del Código Civil. Que por este concepto se reclama la suma de 20.000 UF, en su equivalente en moneda de curso legal, al valor que tenga la referida unidad de fomento (o la unidad de indexación que la reemplace) al momento del pago efectivo o lo que el Tribunal determine conforme a derecho. Que respecto al daño material padecido por Carolina, reclama a título de lucro cesante las remuneraciones que habría percibido durante su vida útil hasta su jubilación a los 60 años. Que no hay razones para pensar que ella no habría continuado trabajando en TVN; que su último contrato de trabajo la vinculaba desde el 01 de octubre 2005, pero había trabajado para esta entidad por más 6 años; por lo que lo esperable era que siguiera percibiendo la remuneración pactada; que se deben realizar descuentos que equivalen al costo de la vida, aquellos propios de su manutención, considerando un 20 por ciento de la remuneración. Que, además, se deben considerar como expectativas de vida de los padres herederos 20 años de sobrevivencia. Que sin perjuicio que la cifra correcta debe ser objeto de un informe contable, la indemnización debe considerar, a lo menos, los siguientes parámetros: Ella recibía conforme a su liquidación de sueldo y contrato de trabajo un sueldo base de \$626.701 (seiscientos veintiséis mil setecientos un pesos), realizando los descuentos respectivos y aplicando una fórmula de cálculo multiplicador o lineal, debe considerarse esta suma como factor multiplicador al que debe realizarse los descuentos legales y lo necesario para su subsistencia, lo que debe multiplicarse por 20 años. Cita doctrina sobre el particular. Que, en conclusión, pide que se declare en relación a Sylvia Paola Slier Muñoz: a) Que la demandada Fisco de Chile es responsable conforme



las reglas generales de la responsabilidad civil de los artículos 2314 y siguientes de Código Civil y, en particular, aquella del artículo 2320 del mismo Código, que consagra la responsabilidad extracontractual por el hecho ajeno; y, solo a título subsidiario, la responsabilidad por falta de servicio a través de sus dependientes, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 44 de la Ley 18.575. b) Que se condene a pagar la indemnización de 15.000 UF en su equivalente en moneda de curso legal, al valor que tenga la referida unidad de fomento (o la unidad de indexación que la reemplace) al momento del pago efectivo por cada padre demandante, y a 10.000 UF al hermano de la víctima directa en su equivalente en moneda de curso legal, al valor que tenga la referida unidad de fomento (o la unidad de indexación que la reemplace) al momento del pago efectivo o lo que el Tribunal estime conforme a la prudencia y equidad. C) Que se condene a pagar a los padres de la víctima directa en su calidad de herederos la suma de 20.000 UF en su equivalente en moneda de curso legal, al valor que tenga la referida unidad de fomento (o la unidad de indexación que la reemplace) al momento del pago efectivo o lo que el Tribunal estime conveniente conforme a la equidad y la prudencia. d) Que se condene a pagar la suma equivalente a 20 años de remuneraciones de la víctima directa, deducidos los costos de vida y de previsión, conforme al método de cálculo lineal o el que el Tribunal estime pertinente o la suma que se estime conforme a la prudencia. e) Que todas estas cantidades deberán ser pagadas con intereses corrientes que se devenguen desde que quede ejecutoriada la sentencia definitiva hasta la fecha del pago efectivo; y, f) con expresa condena en costas. Que en relación a Carolina Andrea Gatica Aburto, pide que se declare: a) Que la demandada Fisco de Chile, es responsable conforme las reglas generales de la responsabilidad civil previstas en los artículos 2314 y siguientes de Código Civil y, en particular, aquella del artículo 2320 del mismo Código, que consagra la responsabilidad extracontractual por el hecho ajeno; y, solo a título subsidiario, la responsabilidad por falta de servicio a través de sus dependientes, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 44 de la Ley 18.575. b) Que se condene a pagar la indemnización de 15.000 UF en su equivalente en moneda de curso legal al momento del pago efectivo por cada padre demandante, de 10.000 UF a la hermana de Carolina y también para el abuelo de la víctima directa; y 6.000 UF para cada tío y padrino de la misma, todas estas cantidades, en su equivalente en moneda de curso legal, al valor que tenga la referida unidad de fomento (o



la unidad de indexación que la reemplace) al momento del pago efectivo o lo que el Tribunal estime conforme a la prudencia y equidad. C) Que se condene a pagar a los padres de la víctima directa en su calidad de herederos la suma de 20.000 UF en su equivalente en moneda de curso legal, al valor que tenga la referida unidad de fomento (o la unidad de indexación que la reemplace) al momento del pago efectivo o lo que el Tribunal estime conveniente conforme la equidad y la prudencia. d) Que se condene a pagar la suma equivalente a 20 años de remuneraciones de la víctima directa, deducidos los costos de vida y de previsión, conforme al método de cálculo lineal o el que el Tribunal estime pertinente o la suma que se estime conforme a la prudencia e) Que todas estas cantidades deberán ser pagadas con intereses corrientes que se devenguen desde que quede ejecutoriada la sentencia definitiva hasta la fecha del pago efectivo; y, f) con expresa condena en costas.

Que a fs. 283, se decretó la acumulación de los autos Rol N° 9385-2013 provenientes del 3° Juzgado Civil de Santiago, caratulados “Castaño con Fisco de Chile”. Que, en consecuencia, a fs. 389, comparece Luisella Paola Castaño Ferralis, diseñadora, por sí y en representación legal de sus hijos menores de edad Diego Roberto Palma Castaño, Max Palma Castaño y Santiago Palma Castaño, en calidad de cónyuge y descendientes, respectivamente de don Jorge Andrés Palma Calvo, todos domiciliados en Avenida Las Águilas, N° 97, comuna de Colina, ciudad de Santiago, solicitando tener por interpuesta demanda de indemnización de perjuicios en contra del Fisco de Chile, representado por el Presidente del Consejo de Defensa del Estado Sergio Urrejola Monckeberg, o por la persona que lo subrogue o reemplace en dicho cargo, ambos domiciliados en calle Agustinas N° 1687, comuna y ciudad de Santiago, dándole tramitación legal y acogiéndola, declarando: 1.- Que se condene al Fisco de Chile a pagarle, a ella y a sus hijos, a título de indemnización del lucro cesante por la muerte de su cónyuge don Jorge Andrés Palma Calvo, la suma de \$806.921.713.-, distribuida dicha suma en un cuarto para sí y un cuarto para cada uno de sus hijos, o en la proporción que el Tribunal determine, o bien al monto mayor o menor que se determine conforme al mérito del proceso, distribuido de igual forma que la señalada precedentemente o en la proporción que el Tribunal determine, suma que deberá pagarse reajustada de acuerdo a la variación del Índice de Precios al Consumidor, entre la fecha de la notificación de la demanda y la de su pago



efectivo, más intereses legales por el mismo periodo; 2.- Que se condene al Fisco de Chile a pagarle la suma de \$350.000.000 por concepto de daño moral por la muerte de su cónyuge, ya individualizado, o el monto mayor o menor que el Tribunal determine conforme al mérito del proceso, suma que deberá pagarse reajustada de acuerdo a la variación experimentada por el Índice de Precios al Consumidor, entre la fecha de la sentencia y la de su pago efectivo, más intereses legales por igual período; 3.- Que se condene al Fisco de Chile a pagar a cada uno de sus hijos la suma de \$350.000.000 por concepto de daño moral, por la muerte de su padre, esto es, la suma total de \$1.050.000 o el monto mayor o menor que el Tribunal determine conforme al mérito del proceso, sumas que deberán pagarse reajustadas de acuerdo a la variación experimentada por el Índice de Precios al Consumidor, entre la fecha de la sentencia y la de su pago efectivo, más intereses legales por igual período; 4.- Que se condene al Fisco de Chile al pago de las costas.

Que, a fin de evitar reiteraciones innecesarias, por cuanto las solicitudes formulados por los demandantes, son idénticas en cuanto a los hechos que las fundamentan, que ya fueron expuestos en el presente considerando; por razones de economía procesal, se dan por expresamente reproducidos, y en lo particular denuncia las siguientes negligencias: Que según se tuvo conocimiento a propósito de la investigación criminal, la FACH planificó y ejecutó el vuelo a Juan Fernández en condiciones tales que, debido a su limitada capacidad de almacenaje de combustible, el avión no tenía la posibilidad de volver al continente en caso de no poder aterrizar en la isla, esto es, el vuelo se planificó y ejecutó en la modalidad que la FACH denomina “con punto de no retorno”. Que la FACH envió a Juan Fernández, un avión cargado de pasajeros que no tenía suficiente combustible para volar de regreso al continente en caso de no poder aterrizar. Que esa primera negligencia de la FACH se hace aún más grave si se considera además, que según el diseño del avión, tenía la posibilidad de llevar estanques adicionales de combustibles debajo de sus alas o estanques sub-alares, los que de haber estado instalados habrían aumentado la autonomía de vuelo del avión, evitando el “punto de no retorno”, permitiéndole regresar al continente luego de no haber podido aterrizar. Que, según declaraciones efectuadas recientemente por un ex mecánico de la FACH y que se habrían agregado al expediente de la investigación criminal, los estanques sub-alares habrían sido instalados durante los preparativos iniciales del vuelo,





pero luego la FACH habría dado la orden de retirarlos. Que, la explicación a esta grave omisión podría encontrarse en el número final de pasajeros que la FACH dispuso para este vuelo; que de los 11 pasajeros que se contemplaban originalmente en la solicitud del “Desafío Levantemos Chile”, los que sumados a los 4 tripulantes CASA 212-300 daban un total de 15 ocupantes, el vuelo pasó a tener un total de 15 pasajeros y 6 tripulantes incluyendo entre los pasajeros a funcionarios de la FACH que no tenían el carácter de tripulación de la aeronave, por lo que en definitiva el vuelo se efectuó con un total de 21 personas a bordo. Que el peso de despegue del avión considerando el combustible cargado más el peso de los pasajeros y de su equipaje superaba en algunos kilos el máximo permitido según los manuales del casa 212-300. Que, si bien los informes técnicos descartaron que el sobrepeso hubiese tenido incidencia en la caída del avión, ese antecedente indica claramente que el avión no podía llevar más peso. Que no es descartable que la decisión de la FACH de suprimir los estanques sub-alares para este vuelo haya sido adoptada para poder llevar mayor cantidad de pasajeros. Que, cualquiera haya sido la razón para no instalar esos estanques, no cabe duda que se trató de otra gravísima negligencia de la FACH. Que, el aeródromo de Juan Fernández es reconocidamente peligroso y presenta muy importantes dificultades para aterrizar. Que, ello se debe tanto a la condición geográfica del aeródromo, se trata de una pista muy corta, ubicada en la planada de un morro, rodeada de acantilados y del mar, como a las condiciones meteorológicas de la isla, con fuertes vientos en distintas direcciones y que además suelen cambiar radicalmente en períodos muy cortos de tiempo. Que, las condiciones meteorológicas son informadas a un piloto cuando despegue desde Santiago, y pueden verse dramáticamente modificadas durante el vuelo y al momento de llegar a Juan Fernández, por lo que es imprescindible que el avión tenga la posibilidad de volver al continente. Que, por la misma razón anterior, además de la FACH, a Juan Fernández, sólo vuelan pilotos comerciales altamente especializados en esa ruta y que cuentan con un gran número de horas de vuelo, por cierto muy superiores a las que registraban la comandante señorita Carolina Fernández y el piloto Juan Pablo Mallea. Que, a la fecha del accidente, el aeródromo Juan Fernández operaba sin torre de control, y tampoco contaba con persona ni instrumental especializado en la medición de las condiciones meteorológicas en la zona del aeródromo, particularmente de la velocidad de los vientos en el sector de la pista. Que, la intensidad de los vientos en la



zona de la pista eran determinados e informados por el encargado del aseo del lugar, ex pescador de la zona, mediante la simple observación visual de una manga instalada en la pista, y luego reportados por radio al poblado de Juan Bautista, en la Bahía Cumberland, distante a más de 10 kilómetros del aeródromo, donde otras personas medían los demás parámetros meteorológicos y los reportaban. Que, los antecedentes señalan que los vientos existentes en la pista de Juan Fernández, a la hora en que el CASA 212-300 intentaba aterrizar, superaban largamente el máximo permitido para la operación segura de ese avión –que es de 22 nudos- llegando a no menos de 35 nudos - y más según otros antecedentes-, con una inclinación de 90 grados en relación con la pista, cruzado y arrachados. Que, el vuelo de la FACH debió haber sido cancelado antes de despegar de Santiago y en cualquier caso la tripulación debió tomar la decisión de volver a Santiago, antes de cruzar el punto de no retorno. Que, bajo esa condiciones meteorológicas, y siendo altamente probable que el avión no pudiera aterrizar en la isla, la decisión de ejecutar el vuelo a sabiendas que el avión no tenía la posibilidad de retornar al continente constituye una negligencia inaceptable. Que, al 2 de septiembre de 2011, la FACH tampoco contaba con un manual o instructivo de vuelo específico para Juan Fernández, que detallara las condiciones técnicas y de seguridad que debían seguir sus pilotos en la maniobra de aproximación y aterrizaje en la isla, o que advirtiera de los riesgos existentes en la zona, de modo que la tripulación del CASA 212-300, además de volar a un aeródromo riesgoso, cargado al máximo con pasajeros y sin ninguna posibilidad de fallar el aterrizaje, lo hacía sin contar con instrucción específica para enfrentar los riesgos que presenta el aeródromo de Juan Fernández y sus alrededores. Que, inmediatamente después de la caída del CASA 212-300, la FACH procedió a dictar protocolos de vuelo y aterrizaje en Juan Fernández, en los que se describen detalladamente todas y cada una de las maniobras que la tripulación debe efectuar y las que debe evitar. Que la FACH no efectuó un control adecuado de las condiciones del vuelo, ni en su planificación, ni durante su ejecución. Que, el plan de vuelo preparado por el piloto señor Juan Pablo Mallea adolecía de evidentes falencias, entre otras, no indicaba el punto de no retorno, y no fue supervisado por la FACH. Que, diversas circunstancias, incluyendo la decisión de la tripulación de volar por alturas por sobre lo informado en el plan de vuelo, hicieron que el avión no mantuviera adecuado contacto radial con los controladores aéreos, de modo tal, que la tripulación de la FACH tampoco



estaba en condiciones de recibir actualizaciones de la información sobre las condiciones meteorológicas existentes en Juan Fernández para el aterrizaje antes de traspasar el punto de no retorno. Que la tripulación del avión efectuó maniobras gravemente erradas durante los dos intentos de aterrizaje en Juan Fernández, primero, al efectuar una aproximación plana al a pista, y no en ángulo, como corresponde, y a una altura incluso por debajo de su nivel, exponiéndose imprudentemente a los vientos cruzados que existían en la pista y que superaban los límites de operación segura del CASA 212-300, lo que los obligó a abortar el aterrizaje. Que, lo anterior, llevó al avión hasta la zona del canal, que se forma entre las islas Robinson Crusoe y Santa Clara, caracterizada por fuerte vientos en forma de remolinos y de corrientes de aire verticales, ascendentes y descendentes, sobre volando dicho canal a una altura peligrosamente baja, esto es a no más de 650 pies, 198 metros, aproximadamente sobre el nivel del agua, en circunstancias que lo recomendado para esa zona es volar a una altura siempre superior a las cumbres de las islas, esto es, a no menos de 1.226 pies, por sobre los 374 metros aproximadamente. Que, la última maniobra imprudente, expuso al avión a una condición que lo dejó sin margen de reacción frente a las fuertes corrientes verticales y remolinos de esa zona, que causaron su violenta caída al mar, en apenas 3 segundos. Que ilustrando lo explicado, inserta diversas fotografías. Que el vuelo planificado y ejecutado por la FACH, puede ser calificado como una larga e interminable serie de negligencias, imprudencias y descuidos, que contrastan con la noble finalidad que tenía el viaje organizado por el “Desafío Levantemos Chile”. Que ello ha sido uno de los elementos que ha hecho más dolorosa la pérdida de su marido y padre de sus hijos, al constatar que simples medidas tales como la instalación de los estanques auxiliares de combustible en el avión o el debido control del vuelo por parte de la FACH, y la debida consideración de los vientos existentes en la isla, la tarde del 2 de septiembre de 2011, habrían evitado esta horrible tragedia. Que la circunstancia, que el vuelo se ejecutara bajo la modalidad de punto de no retorno, se encuentra profusamente acreditada, tanto en la Investigación Criminal que llevó el Ministro Señor Mera, como el Sumario Administrativo de la FACH, entre otros medios, por la declaración prestada por el propio Comandante en Jefe de la FACH, General Jorge Rojas Ávila, que en el curso de la investigación criminal, la cual transcribe. Que, por su parte, el informe técnico preparado por el fabricante del avión, la empresa Airbus Military, de fecha 15 de junio de 2012, que



forma parte de la Investigación Criminal, señala en sus conclusiones que, el avión llegó al archipiélago Juan Fernández con un remanente de combustible de entre 850 a 1.050 libras, que le alcanzaban para volar por otros 90 a 115 minutos. Considerando que el vuelo de ida tomó alrededor de 2 horas 50 minutos, es evidente que a su llegada Juan Fernández al avión no le quedaba combustible para volver y no tenía otra alternativa que aterrizar o intentar aterrizar cualquiera fuesen las condiciones meteorológicas. Que, esta modalidad de vuelo, se encuentra expresamente prohibida por la DGAC para los vuelos a Juan Fernández. Que, el Informe de la Junta Investigativa de Accidentes o “JIA”, que se acompañó a la investigación criminal, propuso a la FACH, entre otras medidas correctivas considerar en la planificación de los vuelos a la Isla Robinson Crusoe una escala técnica y carguío de combustible en Viña del Mar, y el propio Comandante en Jefe de la FACH, en declaración prestada por oficio ante el Ministro señor Mera, reconoció que desde el 2 de septiembre de 2011, los aviones CASA 212-300 han operado con estanques sub-alares. Que inmediatamente después del accidente la propia FACH, dictó un protocolo de vuelo a esa isla, en que cuyo acápite B.- 2.- se ordena el cálculo de combustible, de la manera en que detalla en su presentación. Que, el reconocimiento efectuado por la propia FACH en los protocolos dictados con posterioridad a la caída del avión, hace evidente además otra negligencia en el vuelo. Que, es un hecho probado que a esa fecha la FACH contaba con estanques subalares para el CASA 212-300, entre sus materiales, y que a pesar de ello no los instaló. Que de haber utilizado esos estanques la FACH habría aumentado la autonomía de vuelo del avión, evitando el punto de no retorno, y permitiéndole regresar al continente luego de no haber podido aterrizar. Que, uno de los aviones que la FACH despachó en la misma noche del 2 de septiembre o en la madrugada del día 3, como parte de las labores de búsqueda del avión siniestrado, fue el CASA 212-300, número 965, el que a diferencia del avión siniestrado sólo horas antes, si llevaba instalados estanques sub-alares. Que, este hecho grave, consta, de las declaraciones del personal de la FACH que quedaron consignadas en el informe JIA, entre ellos la del Comandante de Brigada señor Sergio Castro Moya, de fecha 26 de diciembre de 2011, y que forman parte del Cuaderno de Documentos N° 17 de la Investigación Criminal. Que, según declaraciones del ex mecánico de la FACH, Cabo Primero Luis Torrejón Ovalle, que se encuentran agregadas al expediente de la Investigación Criminal, los estanques sub-alares, si habrían sido



instalados durante los preparativos iniciales del vuelo, y la FACH posteriormente habría dado la orden de retirarlos. Que, si bien la solicitud de don Felipe Cubillos a la FACH consideraba sólo 11 pasajeros, los que sumados a los 4 tripulantes del CASA 212-300 daban un total de 15 ocupantes más 6 tripulantes, incluyendo entre los pasajeros a funcionarios de la FACH que no tenían el carácter tripulación de la aeronave, por lo que en definitiva el vuelo se efectuó con un total de 21 personas a bordo, esto es, 6 más que la configuración original. Que, se encuentra acreditado que el avión despegó desde Santiago con un total de 8.264 kilogramos (kg), mientras que el peso máximo de despegue del CASA 212-300 según las instrucciones de su fabricante, la empresa Airbus Military, es de 8.100 kg, es decir, el avión despegó con 164 kilos de sobrepeso. Que, si bien, los informes técnicos elaborados por el propio fabricante del avión descartaron que el sobrepeso hubiese tenido incidencia en la caída, desde que el sobrepeso desapareció con el consumo del combustible durante el viaje, ese antecedente revela un aspecto muy decidor, esto es, que la FACH optó por llevar más pasajeros y menos combustible, esto es, optó por volar sin los estanques sub-alares y en la modalidad punto de no retorno. Señala, que el aeródromo de Juan Fernández es reconocidamente riesgoso y de difícil aterrizaje y al 2 de septiembre de 2011, era operado además en precarias condiciones, que está ubicado en la isla Robinson Crusoe del Archipiélago de Juan Fernández, operado por la DGAC, y es el único existente en dicho archipiélago, considerado muy peligroso y complejo, tanto por sus condiciones físicas y geográficas desde que se trata de una pista corta, ubicada en la explanada de un morro, muy escarpado y rodeado de mar, como por el ambiente meteorológico cambiante y hostil que afecta a esa zona, y que suele producir cambios muy violentos de las condiciones, particularmente de sus vientos, varias veces en un mismo día; para graficar, inserta una fotografía del aeródromo. Que, a pesar de su reconocida peligrosidad, el día 2 de septiembre de 2011, el aeródromo de Juan Fernández operaba, además, con evidentes carencias técnicas y no cumplía con condiciones mínimas de seguridad, que tanto la DGAC como la FACH han decidido corregir. Que hubo otras negligencias, la operación de ese aeródromo, entre ellas que no disponía de instrumentos técnicos ni de personal capacitado para determinar las condiciones meteorológicas existentes en la zona de la pista, y en especial la velocidad de sus vientos y que el día 2 de septiembre de 2011, la medición de los vientos en la zona del aeródromo de Robinson Crusoe se realizaba mediante la



simple observación visual de una manga de viento, por parte de un ex pescador artesanal, que además oficiaba de cuidador y aseador de las precarias construcciones que existen al costado de la pista; que así quedó acreditado en la Sentencia Penal, que en el considerando segundo, letra i) la cual transcribe. Que, este grave hecho llevó a que la empresa Airbus Military recomendara en su informe dotar al Aeródromo de Robinson Crusoe de los medios necesarios para determinar las condiciones meteorológicas reales de la forma en que especifica. Agrega que el CASA 212-300 no está diseñado para efectuar maniobras de aterrizaje en presencia de vientos cruzados a la pista de una intensidad superior a los 22 nudos, pues en tal caso la operación se torna insegura. Que según declaración judicial del ex pescador encargado de la determinación de los vientos en la pista, don Manuel Chamorro González, las condiciones de viento la tarde del 2 de septiembre eran de 20 a 25 nudos, a 240°, cruzado y arrachado; sin embargo, un informe emanado de la Dirección Meteorológica de Chile y agregado a la Investigación Criminal, determinó que a la hora que el CASA 212-300 de la FACH arribó a Juan Fernández, los vientos cruzados y arrachados existentes en la zona de la pista superaban los 35 nudos, haciendo extremadamente difícil, sino imposible, el aterrizaje del avión. Que según el único testigo presencial que se encontraba en la pista cuando el avión arribó a Juan Fernández, don Felipe Paredes Vergara, el fuerte viento cruzado existente en la pista, sumado a la maniobra del piloto, frustró el primer intento de aterrizaje; que reproduce resumidamente su declaración. Que se encuentra acreditado que al momento de cruzar el punto de no retorno, el avión de la FACH no tenía comunicación radial, por lo que aún de haber contado la DGAC con la información correcta respecto de las velocidad de los vientos existentes en la pista, la tripulación tampoco estuvo en condiciones de recibir esa información y decidir el retorno a Santiago. Que, las otras condiciones meteorológicas eran determinadas en la estación de la DGAC que se ubica en la localidad de San Juan Bautista, a 10 Kilómetros de la pista, con una geografía muy diversa, por lo que el riesgo de discordancia e imprecisión entre esas informaciones y las condiciones reales existentes en la zona de la pista eran ostensibles y graves; que para ilustrar, inserta un mapa explicativo. Que, en el mes de diciembre de 2011, la DGAC instaló en Juan Fernández estaciones meteorológicas semi-automáticas en la zona del aeródromo y asignó un tercer funcionario Técnico en Servicios de Vuelo, calificado para prestar servicios de información de vuelo, de meteorología



aeronáutica y telecomunicaciones aeronáuticas, que trabaja ubicado en el aeródromo. Que, el aeródromo de Robinson Crusoe tampoco tenía una torre de control que permitiera a las aeronaves conocer de primera fuente la situación que encontrarían en la pista de aterrizaje; que según la DGAC, esta omisión se encontraría justificada porque el aeródromo registraría una baja frecuencia de vuelos. Que, las declaraciones de la DGAC llaman la atención, si se considera que sólo el día de la caída del avión de la FACH a esa isla volaron tres aviones, incluyendo el de la FACH y un cuarto vuelo fue cancelado. Que, la DGAC tampoco disponía de cartas aeronáuticas para el Aeródromo Robinson Crusoe, y así lo consignó en su informe pericial la empresa Airbus Military, por lo cual, lo estableció entre sus recomendaciones para mejorar la seguridad del aeródromo. Que al 2 de septiembre de 2011, la FACH no contaba con un protocolo o procedimiento de vuelo para Juan Fernández, que detallara a sus pilotos las condiciones técnicas y de seguridad que debían seguir en las maniobras de aproximación y aterrizaje en la isla o que advirtiera de los riesgos existentes en la zona, de modo tal que la tripulación del CASA 212-300, además de volar a un aeródromo riesgoso, cargado al máximo con pasajeros y sin ninguna posibilidad de fallar en el aterrizaje, lo hacía sin contar con instrucción específica para enfrentar los riesgos extremos que presenta ese aeródromo y sus alrededores. Que, así quedó acreditado en el proceso seguido ante el Ministro señor Mera, entre otros antecedentes, mediante la declaración del Teniente de la FACH, Señor Mauricio Barría Ruíz, la cual extracta junto a la declaración del instructor de avión CASA 212 del Grupo de Aviación N° 8, en el Sumario Administrativo que la FACH. Que, el propio Comandante en Jefe, señor Jorge Rojas Ávila, reconoció esta grave omisión en el proceso criminal. Que, lo anterior queda además confirmado por la Resolución de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea que forma parte del Sumario Administrativo y que sancionó con represión a los coroneles Aldo Carbone Frugone y Guillermo Castro Guzmán por no haber elaborado los procedimientos necesarios para el mando y control efectivo de las naves ni las normas operativas que permitan un eficiente desarrollo de las actividades de vuelo. Que en el Informe de la JIA se ordenaron a la FACH diversas medidas correctivas de estas negligencias, las cuales detalla. Que, la FACH procedió a dictar protocolos de vuelo y aterrizaje en Juan Fernández, en los que se reconocen las dificultades para aterrizar en Juan Fernández y se describen las maniobras que la tripulación debe efectuar y que debe evitar, entre estas



últimas, precisamente las erradas maniobras ejecutadas por los tripulantes del CASA 212-300 el 2 de septiembre de 2011. Que, como ejemplo de los siguientes protocolos, se indica:

- 1.- Procedimiento Operativo Estándar POE-8/OPS-28, del Grupo de Aviación N° 8 sobre Operación en la Pista de Isla Robinson Crusoe en Material C-212S300, de octubre de 2011;
- 2.- Anexo Ñ del Manual de Operaciones del Grupo de Aviación N°5 de la III Brigada Aérea, de 2 de mayo de 2012;
- 3.- Procedimiento Operativo estándar POE-6/OPS-2013 del Grupo de Aviación N°6 de la IV Brigada Aérea, de 17 de enero de 2012;

los cuales resume, destacando sus aspectos importantes. Que, la FACH no controló adecuadamente las condiciones del vuelo, ni en su planificación ni durante su ejecución, lo que quedó acreditado, al menos, respecto de las siguientes circunstancias: a) El plan de vuelo elaborado por el piloto contenía errores graves, y a pesar de ello la FACH no lo fiscalizó debidamente. Que el plan de vuelo es el documento mediante el cual la tripulación a cargo de un vuelo informa sobre sus principales características y parámetros técnicos, tales como el punto de salida y destino, altitud, ruta puntos por los que transitará la aeronave, etc. Que este documento es fundamental para el control y seguimiento del avión durante el vuelo y además es clave en caso de una catástrofe. Que, en el caso de autos, el plan de vuelo preparado por el piloto Juan Pablo Mallea Lagos presentaba graves y ostensibles defectos, tales como señalar una altura de vuelo que era prácticamente imposible de cumplir. Que lo que resulta definitivamente más grave, es el hecho que no señalaba el punto de no retorno, de modo tal que el personal de la FACH que debía controlar el vuelo tampoco tuvo conocimiento de donde se encontraba exactamente ese punto, que era crucial para la seguridad del vuelo. Que, así quedó establecido por ejemplo, en el N°15 de la Resolución de la Dirección de Operaciones del a FACH, de 23 de mayo de 2012 que integra el Sumario Administrativo, el cual reproduce. Agrega que, las informaciones que podían entregarse a la tripulación del avión, antes de decidir cruzar ese punto, principalmente respecto de la condiciones meteorológicas existentes en la pista de Juan Fernández a esa hora, eran cruciales para decidir si seguían adelante con el vuelo o bien se regresaban a Santiago, y a pesar de ello el plan de vuelo no consignó el punto de no retorno. Adicionalmente, dicho plan de vuelo indicaba 1.000 pies como nivel de vuelo, en circunstancias que los vuelos de este tipo se efectúan en promedio a alturas cercanas a los 10.000 pies. Que, lo anterior, quedó establecido con las declaraciones judiciales del





Capitán de la FACH don Mauricio Solano Pereda, quien actuaba como jefe del Centro de Operaciones Aéreas –COA- en la base aérea de Pudahuel el día 2 de septiembre de 2011 y que fue el encargado de dar la autorización para el despegue del CASA 212. Que, el error en cuanto a la altura aparentemente no trajo consecuencias, pero esta tampoco fue detectada a tiempo la FACH y sólo quedó en evidencia cuando el personal de la FACH recibió las primeras informaciones respecto a un posible desastre y comenzó, tardíamente y recién a esa hora, a revisar dicho plan de vuelo. Que al respecto, cita la declaración judicial del Capitán Solano Pereda y el informe pericial que rola a fojas 503 del Sumario Administrativo. Que, según el dictamen fiscal, lo anterior deja en evidencia que el C.O.A no cumplió su función de “control” del vuelo, por cuanto aun sabiendo que el plan de vuelo estaba errado, no tomó contacto con la tripulación. Que la FACH no revisó el plan de vuelo – debiendo hacerlo- y por culpa de esa omisión no tomó contacto oportuno con la tripulación del avión, lo que de haber ocurrido probablemente habría permitido actuar a tiempo antes que cruzara el punto de no retorno. Que, esta grave negligencia de la FACH quedó confirmada con la resolución de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea que sancionó al Capitán Mauricio Solano Pereda por no haber tomado cabal conocimiento de su plan de vuelo, al Capitán de Bandada don Sergio Castro Moya por no haber supervisado ni controlado adecuadamente la planificación previa del Plan de Vuelo del CASA 212 N°966, y al Capitán Mauricio Baría Ruíz por no haber planificado ni controlado adecuadamente el Plan de Vuelo del CASA 212 N°966. Que la negligencia, asimismo se corrobora con la dictación del Procedimiento Operativo Estándar POE-8/OPS-28, posterior a la caída del CASA 212-300, el cual extracta. Que, el personal de la FACH no controló el peso de despegue ni la ausencia de estanques sub-alares. Que, el propio Comandante en Jefe de la FACH, en su declaración judicial, reconoció que efectivamente habría existido incumplimiento de la tripulación, al operar con un peso en exceso, respecto del peso máximo de despegue definido por el fabricante del avión CASA 212. Que, estas omisiones, fueron materia de varios de los interrogatorios del sumario Administrativo y en el Informe JIA. De hecho, asevera, efectivos de la FACH fueron finalmente sancionados por estas graves negligencias. Así consta, por ejemplo, de la Resolución de la Dirección de Operaciones de la FACH, de 23 mayo de 2012, la cual extracta en su parte pertinente. Que, a consecuencia de estas graves omisiones y negligencias, resultó sancionado el



Comandante de la FACH, César Pineda Troncoso, a quién se le imputa directamente no cerciorarse efectivamente de la correcta planificación del vuelo del avión CASA 212, matrícula 966, el día 2 de septiembre de 2011, es especial con relación a los factores de peso, operación con punto de no retorno y no uso de estanques sub-alares. Que, no hubo adecuada comunicación entre el avión y el centro de control, en particular al momento de cruzar el punto de no retorno; que luego de su despegue, el CASA 212-300 tomó contacto con el Centro de Control de Santiago, que lo monitoreó hasta cruzar el punto medio del trayecto entre el continente y Juan Fernández y que en la jerga de la aviación se denomina punto “MORSA”. Que, a partir de ese punto el avión debía tomar contacto radial con el Centro de Control Santiago Oceánico. Que esa comunicación nunca funcionó, a pesar de numerosos intentos en tal sentido; que así se encasilló en la Sentencia Penal, considerando segundo letra i). Que, no es descartable que la falta de comunicaciones se haya debido a que la tripulación decidió volar el avión a una altura mayor a la aconsejada. Que cualquiera haya sido la causa de ese problema, el avión de la FACH efectuó buena parte del trayecto a Juan Fernández sin comunicación radial y, lo que resulta particularmente grave, cruzó el punto de no retorno sin mantener esa comunicación y sin poder recibir, en consecuencia, información actualizada de las condiciones meteorológicas de Juan Fernández. Que, esta grave negligencia también quedó consignada en la Resolución de la Dirección de Operaciones de la FACH, de 23 de mayo de 2012, la cual resume. Que la tripulación del avión incurrió en graves negligencias durante las maniobras de aterrizaje; así se acreditó mediante diversos antecedentes tanto en la Investigación Criminal como en el Sumario Administrativo al llegar a Juan Fernández, luego de efectuar una primera pasada de verificación por sobre la pista, la tripulación de la FACH incurrió en al menos dos errores o negligencias graves mientras intentaba aterrizar el avión. Que en primer lugar, en su intento de aterrizaje el piloto efectuó una aproximación “plana” a la pista desde muy baja altura, incluso viniendo por debajo del nivel de la pista y remontando en el último momento antes de intentar aterrizar, según pudo apreciar el testigo señor Paredes; y, no viniendo desde la altura y descendiendo en ángulo como lo indica cualquier manual de vuelo, más aún, en presencia de vientos cruzados, como los que existían ese día en Juan Fernández. Que esta maniobra negligente, para lo cual no existe justificación alguna en los antecedentes, aumentó considerablemente la exposición del avión a los vientos cruzados



que soplaban en la pista en esos momentos con intensidades superiores a los 35 nudos-, y que, según también señala el testigo señor Paredes, lo sacaron de su trayectoria frustrando el intento de aterrizaje. Que esto fue prohibido por el Procedimiento Operativo estándar POE-6/ OPS-2013 del Grupo de Aviación N°6 de la IV Brigada Aérea, dictado el 17 de enero de 2012, tal y como se detalla. Que, en segundo lugar, frustrado el intento de aterrizaje, el piloto abandonó la pista hacia su izquierda en dirección al canal que existe entre las islas Santa Clara y Robinson Crusoe conocida por sus fuertes corrientes de vientos en forma de torbellinos, cometiendo el error final de una serie de negligencias, al decidir sobrevolar el área a una altura de no más de 650 pies o 200 metros sobre el nivel del mar, lo que causó su caída al mar y posterior destrucción. Que, lo anterior, ocurrió a pesar que de acuerdo a cualquier manual básico de vuelo la aproximación a un aeródromo no debe efectuarse a menos de 1.000 pies, y en el caso concreto, el sobrevuelo no debe ser inferior a 1.226 pies, a fin de evitar los efectos de las corrientes fuertes vientos que existen en la zona. Que, nuevamente fue la FACH la que reconoció este error, desde que el procedimiento operativo de enero de 2012, al que se hizo referencia, señaló que este procedimiento se debe realizar siempre en altura. Que, el error antes señalado se encuentra descrito en los considerandos tercero y cuarto de la sentencia penal, dictada por el Ministro señor Juan Cristóbal Mera, los cuales cita. Que, a modo de síntesis, dice que la caída del CASA 212-300 se debió a dos grandes negligencias, cada una de ellas suficiente para causar la caída del avión: 1.- La decisión de la FACH de enviar a Juan Fernández un avión cargado al máximo de pasajeros y sin posibilidad de retorno, existiendo al mismo tiempo una muy alta probabilidad de que el avión no pudiera aterrizar, desde que el día 2 de septiembre de 2011 había en la isla vientos cruzados de más de 35 –siendo que el límite del avión 22 nudos- ; y 2.- las maniobras que erróneamente ejecutó la tripulación de la FACH en los momentos en que se intentó aterrizar.

Que, en cuanto a los fundamentos de derecho dice que, en primer lugar, los hechos descritos configuran una evidente falta de servicio de un órgano de la Administración del Estado, circunstancia que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 38 inciso 2°, de la Constitución Política de la República y en los artículos 4° y 44 de la Ley N° 18.575, Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, hacen responsable al Estado y lo obligan a indemnizar perjuicios. Cita las normas antes señaladas



junto a jurisprudencia de la Excelentísima Corte Suprema. Agrega que la falta de servicio en este caso es evidente si se considera que la caída del avión acaeció en circunstancias que funcionarios del FACH ejecutaron el vuelo y se encontraban a cargo de la seguridad del mismo. Que se actuó en ejercicio de funciones propias de esa institución en tiempo de paz según el DFL N° 175 del Ministerio de Hacienda y las normativas internas de la FACH; que fue una misión ordenada por superioridad jerárquica, mediante la orden de misión de vuelo emanado del Jefe del Estado Mayor del Comando de Combate en el mes de Julio de 2011; que se utilizaron medios materiales proporcionados por ese órgano de la Administración Estatal; que, con motivo de la ejecución de actos propios de las funciones que les fueron encomendadas por su superioridad, como era el traslado de pasajeros al archipiélago Juan Fernández por vía aérea, incurrieron en las negligencias descritas en esta demanda, siendo éstas las causas de la caída y destrucción total del avión y la muerte de todos sus ocupantes. Que son especialmente reprochables las decisiones de efectuar el vuelo sin posibilidades de retorno, en circunstancias que era un aeródromo especialmente riesgoso, donde la posibilidad de no aterrizar es perfectamente plausible y previsible. Que, la FACH sabía o debía saber que ese día en la isla habían vientos cuyas intensidades superaban los límites de operación del avión CASA 212-300, por lo que era altamente probable que el avión no pudiera aterrizar, de manera que la FACH pudo o debió poder prever el alto riesgo de la operación y aun así se decidió ejecutar el vuelo, en condiciones tales que el avión no tenía otra alternativa que intentar aterrizar, agregando que la FACH no contaba con un protocolo o instructivo ni con el debido control y supervisión de vuelo y de sus condiciones. Que se opera sin torre de control y sin controlador, sin personal y sin instrumentos profesionales idóneos, todos aspectos fundamentales para las maniobras de despegue y aterrizaje. Que incluso si se pensare que no existe en los hechos falta de servicio, el Estado es igualmente responsable por estos hechos y está obligado a indemnizar los perjuicios, por aplicación de lo dispuesto en los artículos 2314 y siguientes del Código Civil y el principio general de derecho conforme al cual el Estado debe responder de los daños causados por los actos culpables de sus funcionarios, y cita los artículos 2314, 2329, y 2320 todos del Código Civil. Expresa que la FACH-Fisco de Chile, debe responder por las acciones de su personal, desde que éste se encuentra no sólo bajo el cuidado de la FACH, sino además y particularmente bajo un sistema altamente



jerarquizado. Que la aplicación de este estatuto al Estado por ser normativa supletoria, ha sido reconocida unánimemente por la doctrina y jurisprudencia de la Excelentísima Corte Suprema, y responde al principio general conforme al cual el Estado responde de los daños que cause. Que, de acuerdo a su relato fáctico, concurren todos los requisitos para la configuración de la responsabilidad civil extracontractual, toda vez que se trata de un hecho del Estado de Chile del cual fue culpable ejecutado, conforme se vino relatando, debido a la serie de graves errores y negligencias de las que dio cuenta en su relación y, finalmente, se causaron daños a los demandantes. Que analizando a las víctimas y el perjuicio sufrido, describe a Jorge Andrés Palma Calvo, víctima directa; dice que nació el 7 de diciembre de 1969, estudió toda su enseñanza en el colegio Verbo Divino, destacándose por su entusiasmo y gusto por el deporte; que siguió estudios superiores en la carrera de Ingeniería Agroindustrial en el Instituto Profesional de Santiago -hoy UTEM-; que una vez titulado, trabajó durante 10 años en la empresa BAPA, dedicada al tratamiento de aguas; que en el año 2000 trabajó en Nestlé en el cargo de Marketing Manager para un nuevo producto que sería lanzado en Chile, llamado Power Bar; que para ese cargo fue seleccionado por su capacidad y su cercanía con el deporte representando la marca en diversas competencias deportivas; que después de 5 años en Nestlé, volvió a BAPA por dos años aproximadamente, hasta que nuevamente Nestlé le ofreció una excelente oportunidad de trabajo como distribuidor de sus productos; que motivado por esta idea forma la empresa “Pan de Azúcar” y toma la distribución en la zona sur de Santiago; que creó equipos de trabajo, llegando a contratar 60 vendedores, además de supervisores, bodegueros y todo un sistema administrativo; que fue siempre una persona ligada al deporte, de adulto competía en carreras de alto rendimiento donde hay diferentes disciplinas y duran varios días; que gozaba de la naturaleza, el sur, el deporte, y la familia, combinando todo en paseos de camping con amigos y niños. Que en cuanto a las víctimas indirectas o por repercusión, se refiere primeramente a la cónyuge, indicando que se casaron el 14 de diciembre de 1996 después de cuatro años de pololeo; que a los cuatro años de casados nació Diego, dos años después nació Max y cuatro años después Santiago; que durante 7 años vivieron en Santiago, pero cuando nace Diego se cambian a Chicureo, una zona nueva pero que les parecía prometedora; que postularon a Diego a dos colegios de la zona, y se decidieron por el colegio San José de Chicureo, privilegiando la vida de



barrio ya que su condominio conecta con el colegio; que gracias a ello Jorge llevaba todas las mañanas a los niños al colegio; que durante dos años trabajaron en el centro de padres de establecimiento, especialmente en el comité de deportes. Recuerda que a Jorge se le ocurrió hacer una cancha de bicicross para los niños del colegio; que pidió permiso para usar una parte de un terreno del colegio que estaba en desuso y contrató maquinaria para hacer movimientos de tierra. Concluye diciendo que Jorge era un hombre vital, entusiasta y amante de su familia y de sus hijos; que su abrupta partida en las terribles circunstancias que relata, dejó un profundo vacío en su familia y en especial en sus hijos. Que en cuanto a los perjuicios que se alegan, señala respecto al lucro cesante, que conforme al artículo 2329 del Código Civil, se establece el principio de reparación integral del daño, y por lo mismo, las víctimas de un hecho que se ejecute con negligencia o malicia tiene derecho a ser restituidas a la situación patrimonial que tendrían si no hubiesen sufrido el daño; que la muerte de Jorge como consecuencia de las negligencias a que se ha referido, han causado a sus hijos y a ella un daño patrimonial ostensible que debe ser indemnizado por el Fisco de Chile. Que Jorge era la principal fuente de ingreso familiar, por lo que a su muerte, ya no cuentan con las sumas que él obtenía y razonablemente hubiera podido seguir percibiendo de no haber mediado su partida; que califica esta pérdida como lucro cesante, puesto que de no haber ocurrido el accidente Jorge habría seguido trabajando, percibiendo, al menos, los mismos ingresos que obtenía al momento de su fallecimiento, hasta que alcance al menos su edad legal de jubilación, citando doctrina al respecto y jurisprudencia de la Excelentísima Corte Suprema que avalaría su postulado. Que el curso normal de los acontecimientos da cuenta que una persona como Jorge, razonablemente, habría mantenido los ingresos que percibía al tiempo de fallecer y, considerando que él tenía 41 años, faltaban entonces 24 años para que alcanzar su jubilación legal, es decir, de no haber mediado el hecho dañoso habría ocurrido el año 2035. Que él percibía ingresos anuales equivalentes a \$39.494.426. Que para analizar el lucro cesante se debe hacer una proyección razonable de los ingresos de Jorge, tomando en cuenta lo siguiente: Puede asumirse que sus ingresos anuales no tendrían ningún incremento, más que el reajuste conforme al IPC. Que, tomando en cuenta que el IPC promedio para los próximos 24 años es un 3% anual, equivalente al IPC promedio experimentado en Chile en los últimos tres años, esto es, entre los años 2010-2012, lo que, en su concepto, es sumamente optimista.



Que, considerando que una misma suma nominal de dinero vale hoy más que en el futuro y que por lo mismo los ingresos futuros que habría percibido Jorge deben traerse a valor presente por medio de la aplicación de una tasa de descuento representativa de la tasa de interés del 4,37% anual, equivalente a la tasa de interés promedio en el sistema bancario para operaciones reajustables a más de un año superiores a 2.000 UF, para el período 2010-2012, publicada por la Superintendencia del ramo. Que, teniendo todo lo anterior presente, la indemnización a título de lucro cesante asciende a la suma de \$806.921.713.- (ochocientos seis millones novecientos veintiún mil setecientos trece pesos). Que, de otro lado, conceptualiza el daño moral a la luz de la doctrina, agregando que para la determinación del monto de estos perjuicios, se debe tener en cuenta el dolor causado por la muerte de Jorge y el vacío que aquello dejó en su familia. Que dicha pérdida ha sido para su familia el dolor más grande que sus hijos y su cónyuge han conocido; que a sus 41 años, Jorge era una persona llena de vida y entusiasmo por cada uno de sus proyectos, de una enorme generosidad y amor al prójimo, lo que queda demostrado en el hecho que, al momento del viaje de autos se dirigía a la isla como voluntario de la fundación “Desafío Levantemos Chile”, a organizar una carrera aventura en beneficio de los múltiples proyectos sociales de esta fundación. Que él siempre se daba tiempo para estar con sus hijos, con quien tenía una estrecha relación y siempre buscó educarlos e infundirles su amor por la vida y el aire libre. Que con el pasar de los días y las semanas posteriores a la muerte de Jorge, se vio en la necesidad de llevar a sus hijos al psicólogo pues presentaban conductas que reflejaban un estado de estrés post-traumático muy fuerte, agregando que actualmente, y por orden de la psicóloga, se encuentran en un tratamiento antidepresivo. Que, por su parte, la muerte de su cónyuge le generó un profundo estado ansioso-depresivo y post-traumático que la han mantenido en tratamiento psicológico y farmacológico hasta la fecha. Que a ello se suma la enorme repercusión y exposición mediática que tuvieron los hechos que causaron la muerte de Jorge, los cuales fueron profusamente explotados por la prensa por espacio de más de un año y medio, haciendo muy difícil pensar siquiera en cerrar este duelo y encontrar la paz; que en casi dos años que han transcurrido desde la muerte de Jorge, los medios escritos, televisivos y radiales, no han cesado de referirse al siniestro, a lo que se suma el hecho consistente en que si se busca en Google el descriptor “accidente Juan Fernández” se encuentran aproximadamente 43.000 resultados con



noticias referidas al hecho. Que al dictar sentencia se debe tener presente el número y gravedad de negligencias, las facultades económicas del demandado, la capacidad patrimonial del Fisco de Chile para invertir en la prevención de este tipo de tragedia y el hecho evidente que la adopción de simples medidas administrativas en tiempo oportuno, la habría evitado. Que, en relación con la relevancia que tiene la gravedad de la culpa y las facultades económicas del demandado para determinar el monto de la indemnización por daño moral, cita doctrina y jurisprudencia de Tribunales superiores que también se han inclinado porque exista una proporcionalidad entre ambos conceptos. Concluye indicando que si bien, este caso reúne características particulares que lo sitúan, probablemente, entre las tragedias más terribles que recuerde nuestro país, y en consecuencia es difícilmente comparable con sentencias dictadas en otros casos en los que se ha perseguido la responsabilidad civil por delitos o cuasidelitos con resultado de muerte, en cuanto al monto de la indemnización por daño moral, cita una serie de casos ocurridos en otros países, dando cuenta de los montos indemnizatorios que obtuvieron las víctimas. Solicita que la cuantía del daño moral se fije en la suma de \$350.000.000 (trescientos cincuenta millones) para ella e idéntica suma para cada uno de sus hijos, o la mayor o menor suma que el Tribunal estime prudencialmente de acuerdo a la gravedad de los hechos y el mérito del proceso.

Que a fs. 373, rectificadora a fs. 380, se decretó la acumulación de los autos Rol N° 2983-2014, provenientes del 1° Juzgado Civil de Valparaíso, caratulados “Camiroaga con Fisco de Chile”. Que, en consecuencia, a fs. 780, comparece Jorge Camiroaga Puch, empresario; Jorge Francisco Camiroaga Fernández, decorador; y Soledad Camiroaga Fernández, fotógrafa; todos domiciliados para estos efectos en Rodrigo de Triana N° 4313, departamento 93, Las Condes, Santiago, solicitando tener por interpuesta demanda de indemnización de perjuicios en contra del Fisco de Chile, representado en Valparaíso por el señor Procurador Fiscal, Enrique Vicente Molina, abogado, ambos domiciliados en calle Prat 772, segundo piso, ciudad de Valparaíso, acogiéndola y declarando que se condene al Fisco de Chile al pago de las siguientes sumas a título de indemnización de perjuicios por la muerte de su querido hijo y hermano Felipe Camiroaga Fernández, o bien a cualquier otro monto mayor o menor que el Tribunal determine conforme a derecho y al mérito del proceso: 1.- A Jorge Camiroaga Puch, la suma de \$320.000.000, a Francisco Camiroaga





Fernández la suma de \$320.000.000 y a Soledad Camiroaga la suma de \$320.000.000; 2.- Que se condene al Fisco de Chile al pago de los reajustes de las sumas indicadas precedentemente, de acuerdo a la variación del índice de precios del consumidor, entre la fecha de la sentencia y la de su pago efectivo, así como también al pago de intereses corrientes por igual período, o lo que el Tribunal determine conforme al mérito del proceso; 3.- Que se condene al Fisco de Chile al pago de las costas del presente juicio. Que, a fin de evitar reiteraciones innecesarias, por cuanto las solicitudes formulados por los demandantes, son idénticas en cuanto a los hechos que las fundamentan, que ya fueron expuestos en el presente considerando; por razones de economía procesal, se dan por expresamente reproducidos, y en lo particular expone que la demanda tiene por objeto que se condene al Estado de Chile a indemnizar los perjuicios ocasionados por la muerte de su querido hijo y hermano Felipe Camiroaga Fernández, producida como consecuencia de uno de los desastres aéreos más lamentables que han ocurrido en la historia de nuestro país. Que, si bien el enorme dolor que han sufrido jamás podrá ser reparado, esperan que el Estado reconozca que sus graves errores y omisiones fueron los que causaron el fatídico suceso y, así, evitar que tragedias como esta se vuelvan a repetir. Que, según fue acreditado en el proceso criminal, iniciado con motivo de las víctimas fallecidas, el Estado es el único responsable por dicho desastre aéreo; que, se desprende de la prueba aportada en el proceso criminal; que si la Fuerza Aérea de Chile FACH hubiese actuado como correspondía, el avión habría aterrizado normalmente y los pasajeros aún estarían con vida. Que ello no fue posible, porque la FACH, de manera consciente, envió un avión con prácticamente el doble de los pasajeros que corresponde con pilotos que aún no tenían la experiencia ni el número de horas de vuelo suficientes para aterrizar en una pista con las características de la Isla Juan Fernández, y sin el combustible suficiente, forzando a los pilotos a aterrizar, sin posibilidad de retornar al lugar de despegue o de aterrizar en algún lugar distinto. Que, las graves negligencias en que incurrió la FACH, que constituyen la causa directa de la muerte de la totalidad de los pasajeros del Casa 212, son las siguientes: 1.- La demandada arbitrariamente decidió no utilizar los estanques sub-alaes del Casa 2012, restringiendo su autonomía de vuelo e impidiendo que pudiera regresar si presentaba algún inconveniente; 2.- Que voló el Casa 212 con sobrepeso, infringiendo abiertamente la normativa vigente y con pleno conocimiento que así consumiría más combustible que el



disponible; 3.- Que no corrigió el plan de vuelo que debía implementarse, permitiendo que el Casa 212 volara siguiendo una planificación que tenía errores graves y manifiestos; 4.- Que designó como pilotos del avión a personas que no contaban con la experiencia necesaria para realizar vuelos al Archipiélago de Juan Fernández; 5.- Que no habría realizado las mantenciones que correspondían al avión Casa 212, alterando gravemente sus condiciones operacionales y afectando al vuelo a Juan Fernández; 6.- Que no estableció procedimientos ni instrucciones para efectuar vuelos al Archipiélago, ya individualizado, en circunstancias que las particulares condiciones de dicho destino eran conocidas por la demandada, y evidentemente exigían definir protocolos especiales; 7.- Que no cumplió con las exigencias mínimas de seguridad en el aeródromo de la isla Robinson Crusoe, que se encontraba en condiciones precarias y que imposibilitaban un aterrizaje seguro; 8.- Que decidió realizar el vuelo a pesar de que el avión no contaba con oxígeno suficiente, en abierta contravención a la normativa aplicable y exponiendo a su tripulación a los graves efectos de la hipoxia; 9.- Que no reemplazó el equipo localizador de emergencia de la aeronave que presentaba graves fallas, pese a que estaba en conocimiento de que producía errores constantes y que se había ordenado su reemplazo por un nuevo dispositivo; y 10.- Que no dictó los procedimientos necesarios para regular el vuelo del Casa 212 fuera de su zona jurisdiccional, exigidos por la normativa de la Fuerza Aérea. Que, también se debe cuestionar la irresponsable decisión de la FACH de destinar un avión modelo CASA-212 para realizar el vuelo, ya que la capacidad operacional de la referida aeronave, diseñada para un máximo de 20 nudos de viento lateral, es insuficiente para las condiciones atmosféricas, que usualmente imperan en Juan Fernández, con vientos que sobrepasan los 35 nudos arrachados, lo cual era conocido por la demandada. Que, en relación a la vida de Felipe y su familia, relata que él siempre fue una persona de espíritu joven y alegre, hombre de familia, cercano, generoso y sumamente querido por todos, por sus amigos y por muchísimas personas anónimas que hasta el día de hoy demuestran la admiración y el cariño que le tenían. Que, el día 8 de agosto de 1966, nació Felipe, y desde pequeño mantuvo con los demandantes una relación muy apegada. Que, juntos compartían el amor por los animales y aprendieron a refugiarse en la naturaleza, que, el campo fue prácticamente su segundo hogar, un lugar de encuentro al que siempre acudían en busca de paz y vida familiar; que, jamás olvidarán las largas conversaciones que tenían mientras



andaban a caballo o caminaban por la montaña, donde habitualmente compartían sus vidas, sueños y aventuras; que, Felipe era un hijo preocupado, cariñoso y presente, a quien extrañarán por el resto de sus días. Que, en cuanto a la relación de Felipe con los demandantes, la hermana menor expone, que ella se siente sumamente orgullosa de él; que, si bien su niñez fue difícil por distintas circunstancias, está convencido que por esas razones se hicieron fuertes como personas y se volvieron unidos; que, desde pequeños compartían los mismos gustos, le encantaban los animales y cada vez que podían paseaban al aire libre; que, Felipe era un soñador, amante de la vida y aventurero como nadie más en el mundo; que, si bien su trabajo era muy exigente, él esperaba con ansias los encuentros familiares y jamás dejó de ser una persona sencilla, noble y tremendamente respetuosa de la vida en general; que, era un líder en su familia y que le debe mucho, ya que la alentó a crecer como persona y siempre estuvo cuando lo necesitaba. Que el hermano mayor de Felipe expone, que la relación siempre estuvo marcada por la mutua admiración, siempre sintió su apoyo y confianza, al punto que no sabe si hubiese podido desarrollar su vocación por el arte y el diseño de no haber tenido la motivación de Felipe; que, siempre tenía presente a su familia y se preocupaba por su papa y por todos, tal como si hubiese sido el mayor de los hermanos; que, juntos compartían el amor por la montaña, el deporte y los animales, que celebraban cumpleaños y salían los fines de semana; que, no solo era su hermano, además era un amigo de confianza, dispuesto a aconsejarlo y acompañarlo en todo momento. Que habiendo transcurrido más de tres años desde la muerte de Felipe, el profundo dolor de su ausencia se sigue sintiendo a cada momento; que, diariamente recuerdan como la muerte de éste les cambió la vida a cada uno y, a medida que pasa el tiempo, van interiorizando que ya no compartirán la vida juntos y que todo terminó inexplicablemente de un momento a otro. Que, Felipe siempre estará en su memoria y en sus corazones; que, lo más difícil de aceptar es que su muerte se debió a una serie de graves negligencias de la FACH, perfectamente evitables; que, de hecho, si la demandada hubiese actuado como correspondía a una institución seria y organizada, Felipe todavía estaría con ellos; que, nada permitió predecir que tras la aparente seriedad de la FACH, se ocultaba una falta de rigurosidad gigantesca, a tal punto, que la demandada, infringió la normativa vigente y cometió negligencias absolutamente inexcusables; que, fueron precisamente esas acciones y omisiones de la FACH las que ocasionaron la muerte de su



querido Felipe y de sus compañeros de viaje, en un desastre aéreo perfectamente evitable y que conmocionó a toda la sociedad. Que, este accidente les seguirá produciendo un profundo dolor y esperan que su demanda sirva para que la FACH reconozca su responsabilidad y errores, y jamás vuelva a cometer tamañas negligencias. Que la FACH conocía la importancia de realizar adecuadamente este procedimiento, para determinar la cantidad de combustible necesario para realizar el vuelo, lo cierto es que el pesaje de las personas y del equipaje no se realizó como correspondía, ocasionando gravísimas consecuencias que analizarán. Que, se tiene certeza que el Casa-212 cayó al mar a las 16:55 horas, en el sector ubicado entre la Isla Santa Clara y la Isla Robinson Crusoe, después de pasar dos veces sobre la pista del aeródromo sin poder aterrizar. Que, a las 19:45 horas del fatídico día 2 de septiembre de 2011, la lancha Arcángel de la Armada, informó sobre los primeros hallazgos; que, si bien la esperanza de encontrar a Felipe con vida se mantuvo intacta, con profundo dolor recibieron la noticia de que se habían encontrado restos del avión y algunos efectos personales de los pasajeros. Que los días después del siniestro estuvieron marcados por una mezcla de dolor, angustia y desconsuelo, y que, en la medida que se iban conociendo las graves negligencias que ocasionaron la caída del avión, sintieron el abandono de la FACH, que, desde el primer momento intentó liberarse de su evidente responsabilidad. Que la familia estuvo siete días sin saber el destino de Felipe y aunque los cuerpos de algunas de las víctimas fueron encontrados antes, solo hasta el día 9 de septiembre de 2011, internamente esperaban que Felipe pudiese regresar con ellos. Que de todos los ocupantes de la aeronave, solo encontraron los restos de 17 pasajeros, quedando 4 personas que aún permanecen desaparecidas; que ha sido sumamente dolorosa la circunstancia que los cuerpos encontrados presentaban cortes y mutilaciones, al punto que muchas de las víctimas solo se pudieron reconocer por medio de pruebas de ADN. Que Felipe jamás se habría subido al avión si hubiera tenido conocimiento que el Casa-212 no tenía las mantenciones al día, que el plan de vuelo aprobado adolecía de errores manifiestos, que el escaso combustible no le daba suficiente autonomía de vuelo, que el avión volaría con sobrepeso, que el piloto designado no tenía experiencia suficiente, que no existían procedimientos para volar a Juan Fernández, que el avión no tenía combustible para su retorno, o que el aeródromo de Robinson Crusoe no cumplía con las exigencias mínimas de seguridad. Que la FACH es la única responsable de



no haber corregido dichos problemas antes de iniciar el vuelo más aún si se considera que, a esa fecha, la demandada ya tenía conocimiento de las graves negligencias y omisiones descritas. Que el avión se destruyó totalmente, ocasionando la muerte de su ser querido y de otras 20 personas; que, las causas del desastre aéreo y consecencial muerte de los pasajeros, son evidentes, y se encuentran en la cadena de múltiples errores, omisiones y negligencias de la FACH durante la planificación y ejecución del vuelo; para graficar, inserta una fotografía de los restos del avión. Que la FACH decidió no utilizar los estanques subalares del Casa-212, restringiendo la autonomía de vuelo y forzando las condiciones operacionales del avión, y señalan que arbitrariamente la FACH optó por volar a Juan Fernández sin los estanques, ya individualizados, impidiendo que el avión pudiese regresar si presentaba algún inconveniente. Que en el contexto del proceso criminal, se determinó que inicialmente el Casa-212 estaba equipado con sus estanques sub-alares, pero que antes de despegar a Juan Fernández, dichos equipos fueron removidos por decisión de la autoridad. Que la FACH aún no explica adecuadamente por qué ordenó no utilizar los estanques sub-alares; lo cierto es que la decisión de volar al Archipiélago, con punto de no retorno, que forzaba al avión a aterrizar si o si en el destino final, fue absolutamente riesgosa. Que la FACH sacrificó el peso del combustible con el propósito de transportar a casi el doble de los pasajeros admitidos según el diseño del avión, obligando a volar la aeronave con un punto de no retorno. Que el Casa-212 voló a Juan Fernández con 21 personas, no obstante estar diseñado para un máximo de 12 pasajeros; que, así las cosas, la responsabilidad de la FACH en este caso resulta evidente, ya que la autoridad no debió haber puesto en peligro la vida de los pasajeros del Casa-212 para transportar a más personas. Para reafirmar su posición transcribe la opinión del Piloto Pedro Fonteba Donoso, quien cuenta con cerca de cincuenta años de experiencia y unos seiscientos aterrizajes en Juan Fernández; asimismo, expone parte de la declaración del piloto Sr. Nicolás Vidal Hamilton-Hoovey, efectuada en la causa penal, quien cuenta con más de dieciséis años de experiencia en vuelos a Juan Fernández. Que, así, dos pilotos especialistas en vuelos al Archipiélago de Juan Fernández, con decenas de años de experiencia, confirmaron que el desastre aéreo fue consecuencia de las negligencias de la FACH, que arbitrariamente decidió volar a Juan Fernández sin los estanques subalares del Casa-212. Que, respecto a que la FACH voló el Casa-212 con sobrepeso, infringiendo



abiertamente la normativa vigente y con pleno conocimiento que así, consumiría más combustible que el disponible, expresa que al igual como sucede con todas las aeronaves, el fabricante del Casa-212, estableció un peso máximo que se debe respetar para evitar fallas y garantizar la seguridad de los vuelos. Que, en el caso particular del Casa-212, la empresa fabricante EADS CASA estableció que este modelo de avión no podía ser cargado con más de 8.100 kilos, pero que, sin embargo, el día 2 de septiembre de 2011 el peso de la aeronave excedía considerablemente dicho límite máximo, toda vez que antes de despegar superaba los 8.264 kilos. Que, el peso del avión para el viaje a Juan Fernández fue planificado por el Teniente Mauricio Barria de la FACH, y del análisis de dicha planificación, se advierte claramente que además de volar con sobrepeso, existieron errores entre los pesos teóricos y los reales, según fueron calculados en el marco de la investigación penal realizada, en efecto: 1.- Solo se consideró un peso de 200 libras por pasajero con equipaje, en circunstancias que un pasajero con equipaje tiene un peso equivalente a 220 libras según el Manual de Empleo Táctico; 2.- El peso de los especialistas de apoyo que viajaban en el Casa-212 y el de los equipos transportados en la aeronave, para la operación de la pista, fueron mal calculados por la FACH, ya que se contemplaron pesos menores que los reales. Que existe un claro incumplimiento por parte de la FACH de la normativa que se debía aplicar, ya que el avión voló con más peso que el definido por el fabricante según el diseño del avión; lo que fue reconocido expresamente por el propio Comandante en Jefe de la FACH, cuya parte de la declaración efectuada en el expediente criminal, a fojas 1703 y 1704, reproduce. Que, resulta evidente que el exceso de peso tiene una influencia directa en el consumo del combustible del avión, lo que sumado al escaso combustible que se cargó, limita de manera importante la autonomía del vuelo. Que, reconociendo su responsabilidad en los hechos, con posterioridad al accidente, la demandada, estableció un protocolo especial de cálculo de peso para viajar a la Isla Robinson Crusoe en aviones del mismo modelo que el Casa-212 siniestrado; que, en consecuencia, la FACH debe asumir su responsabilidad en la muerte de Felipe y del resto de los pasajeros que viajaban a Juan Fernández en el Casa-212 el día 2 de septiembre de 2011, ya que el vuelo se realizó con sobrepeso, afectándose las condiciones operacionales del avión.

Que, en cuanto a que la FACH aprobó un plan de vuelo con errores graves, el plan de vuelo



aprobado por la Dirección de Aeronáutica, dependiente de la FACH, adolecía de errores graves y manifiestos, que afectaron la seguridad del vuelo del avión a Juan Fernández, y en concreto, que, en primer lugar, la planificación adolecía de errores manifiestos en relación al nivel de vuelo, que tampoco fueron subsanados por la demandada. Que, en cuanto a la altura en que debía volar el Casa-212, el plan de vuelo establece un nivel de 1.000 pies, lo que es un error conceptual, ya que los niveles de vuelo en Santiago, generalmente comienzan cerca de 7.000 pies, lo que significa que el avión habría volado a una altura de 300 metros sobre el agua, por un tiempo superior a dos horas y treinta minutos, lo que es significativamente bajo para reaccionar frente a una posible emergencia. Que en segundo lugar, el plan de vuelo no hizo referencia alguna al punto de no retorno. Que, la evidente falta de planificación de la FACH dejó al Casa-212 desprovisto de toda posibilidad de reacción frente a posibles emergencias, lo que podría haber evitado fácilmente que el avión realizara un vuelo de riesgo, con punto de no retorno, si hubiera incluido en la ruta una escala en Viña del Mar para cargar combustible; que dicha circunstancia, habría permitido al avión, volar con combustible suficiente para regresar a Viña del Mar, en el evento de no poder aterrizar en el Archipiélago Juan Fernández. Que el plan de vuelo indicaba además, que se trataba de un vuelo instrumental, aunque por las condiciones que presenta la Isla Juan Fernández correspondía indicar que se trataba de un vuelo visual y en cuarto lugar, la FACH no presentó el plan de vuelo suplementario a la Dirección de Aeronáutica, según lo exige la normativa vigente, impidiendo que dicha institución controlara el vuelo como correspondía. Que, el auto de procesamiento dictado en la investigación penal confirma lo señalado precedentemente, al tener por acreditado que el plan de vuelo adolecía de serios y graves errores.

Que, la FACH designó como piloto de avión a una persona con bajas calificaciones y sin la experiencia necesaria para realizar vuelos a Juan Fernández. Que durante el proceso criminal, se determinó que en todas las negligencias y errores graves incurridos por la FACH, ya expuestas, la causa última del siniestro se debió a una mala maniobra del piloto de la FACH, quien al volar a baja altura y por el canal que se forma entre las Islas Santa Clara y Robinson Crusoe, dejó al Casa-212 a merced de las difíciles condiciones climáticas que existen en el lugar. Que la demandada debió haber designado a un piloto adecuadamente capacitado, con las calificaciones necesarias y la experiencia suficiente



para realizar vuelos a Juan Fernández. Que, uno de los pilotos, el mismo día 2 de septiembre de 2011, aterrizó en el Aeródromo Robinson Crusoe, y señaló no haber sobrevolado el canal precisamente porque es muy riesgoso. Que aunque resultaba evidente la necesidad de designar un piloto preparado para volar bajo esas condiciones, la FACH designó a un oficial que no se encontraba debidamente calificado para el vuelo y que cometió graves errores al pilotear el Casa-212 ese fatídico día, y que en concreto se traduce en: 1.- El piloto que la FACH designó para volar el Casa-212 tenía un desempeño deficiente y había sido mal calificado por sus superiores; prueba de ello es que uno de sus instructores señaló, que el referido piloto tenía un nivel de conocimiento bajo y que a su juicio debió haber reprobado el curso de vuelo; que incluso en el año 2006 el Consejo de Instructores de la Escuela de Aviación señaló que el piloto designado por la FACH, presentó problemas de “cross-check”, esto es, comprobar que los diferentes instrumentos están bien, de “conciencia situacional” y de “falta de control de las comunicaciones”, además de tener un bajo nivel de conocimientos teóricos. 2.- Durante el vuelo, el piloto realizó cambios de altura sumamente peligrosos y que no estaban autorizados, presumiblemente para consumir menos combustible. Que, el avión de la FACH varió su altura de vuelo, de un nivel autorizado de 9.000 pies (FL 90), llegando a un nivel de hasta 15.500 pies (FL 155). Que, lo anterior, en contravención con las indicaciones de fábrica con el modelo Casa-212, que lo limitan a los 10.000 pies de altura, ya que no tenían oxígeno o cabina presurizada, lo que aumenta la probabilidad de que los tripulantes del Casa-212 hayan sufrido hipoxia y, consecuentemente, que el piloto haya experimentado dolores de cabeza, mareos, fatiga, náuseas, inestabilidad o incluso, un ataque o pérdida de conciencia. 3.- Que el piloto designado por la FACH realizó maniobras de sobrevuelo en extremo peligrosas al intentar aterrizar en el aeródromo de Robinson Crusoe; y así lo confirmó el Sistema de Información Geográfico (SIG) que llegó a la conclusión que la aeronave volaba a muy baja altura en esa zona; incluso el Fiscal confirmó que la altura del vuelo fue un factor contribuyente del siniestro, ya que le impidió recuperar el control de la aeronave, y así quedó acreditado en el sumario administrativo. 4.- Que el piloto designado no contaba con las horas de vuelo suficientes para realizar vuelos al Aeródromo de Robinson Crusoe, que las empresas de transporte comercial exigen un mínimo de 2.000 horas de vuelo a sus pilotos para comenzar a viajar a la isla, pero en cambio, la otra piloto,





Teniente Fernández, quien supuestamente realizaría el vuelo, tenía en su haber apenas 700 y, entre los dos pilotos no alcanzaban las 1.500 horas. Que la FACH vino a saber días después del siniestro quien había realmente pilotado el avión, y terminó por reconocer que en realidad fue el Teniente Mallea y no la Teniente Fernández, dicha descoordinación deja en evidencia una falta de prolijidad sin precedentes. Que la FACH no realizó las mantenciones que correspondían al Casa-212, alterando gravemente sus condiciones operacionales y afectando el vuelo a Juan Fernández, en el contexto del proceso criminal se demostró que la FACH incurrió en múltiples errores y omisiones en lo relativo a la mantención de la aeronave, que afectaron gravemente las condiciones operacionales de la misma. Que, se detectaron importantes fallas en los registros de ingreso de datos, al punto que la demandada omitió completamente el tiempo de operación previa de los motores del avión, el cual se registró en 0 horas, y tampoco estableció las horas de operación de sus otros componentes. Que, lo anterior, es sumamente grave, ya que las mantenciones se realizan sobre la base de las horas de uso y, muchos de los equipos tienen una vida útil al término del cual deben ser reemplazados, y lo que es aún más grave que lo anterior, resulta que la FACH no había realizado los cambios y mantenciones recomendados por el fabricante del avión el año 2010. Que, al momento del accidente todavía estaba pendiente el reemplazo de un perno especial denominado bulón, que es sumamente importante, porque su trizadura es capaz de alterar considerablemente los mandos del avión, haciéndolos rígidos, y afectando gravemente la seguridad del vuelo, y la propia FACH reconoció que no había cambiado ese perno, y se excusó afirmando que el existente en el avión no habría tenido problemas y que supuestamente no habría causado una falla en la aeronave. Que, con posterioridad al accidente, la FACH procedió inmediatamente a adquirir los pernos que la empresa fabricante había encomendado cambiar en todos los aviones Casa-212, lo que constituye una prueba irrefutable de la responsabilidad de la demandada. Que algunos equipos del avión ya habían cumplido su tiempo de operación y no habían sido reemplazados, como el indicador de descarga de los motores y la botella auxiliar de oxígeno, y que también, faltaban diversos elementos necesarios para instalar algunos equipos de la aeronave.

Que, en cuanto a que la FACH no estableció procedimientos, protocolos ni instrucciones especiales para realizar vuelos al Archipiélago de Juan Fernández, a la fecha del desastre



aéreo; las particulares condiciones de dicho destino eran conocidas por la demandada y exigían establecer instrucciones especiales. Que Juan Fernández, cuenta con factores climáticos particulares y sumamente cambiantes, lo que justificaba que la FACH dictara un protocolo especial para viajar a la isla, y así lo confirmó el propio Comandante en Jefe de la FACH, señor Jorge Rojas Ávila, durante el proceso criminal. Que a la fecha del accidente como existían protocolos especiales para el aeródromo de Robinson Crusoe tales como cartas de aproximación y aterrizaje visual, así como tampoco existían procedimientos que indicaran las altitudes mínimas y las zonas restringidas o peligrosas en el aeródromo y sus alrededores. Que la FACH es la única institución encargada de diseñar, implementar y publicar los procedimientos para que una operación de vuelo sea segura y confiable, por lo que las consecuencias derivadas de la ausencia de protocolos son de su exclusiva responsabilidad, máxime si eran perfectamente previsibles. Que, tanto la sentencia criminal dictada por el Ministro en Visita, como los informes periciales realizados después del accidente, confirman la ausencia de protocolos, lo que fue una de las causas de la caída del Casa-212 el día 2 de septiembre de 2011. Que, respecto a que el Aeródromo Robinson Crusoe no cumplía con las condiciones mínimas de seguridad, expresa, que la FACH no implementó dichas medidas en el aeródromo respectivo, el que a la fecha del accidente, se encontraba en condiciones sumamente precarias que obstaculizaban un aterrizaje seguro. Que, en concreto, el referido aeródromo presentaba los siguientes problemas: 1.- Ubicación compleja, se encuentra ubicado en una zona sumamente complicada para pilotear, por las condiciones geográficas y climáticas del archipiélago. Que se ubica sobre una meseta en la península sur de la isla entre Bahía Padre y Bahía Carvajal, cuya pista presenta acantilados en ambos extremos, relieve escarpado y sus laderas son semejantes a una gran pared rocosa, entrecortada por profundas quebradas; 2.- Que la pista de aterrizaje es deficiente, al poseer medidas de 1007 metros de largo con 18 metros de ancho y no cuenta con calles, ni con zonas de movimiento paralelas, tampoco posee luces, por lo que solo puede ser utilizada durante el día, y se pueden ver animales en la pista o en sus inmediaciones, lo que presenta un riesgo evidente para los aviones que pretenden aterrizar; 3.- Que se trata de un aeródromo que opera sin torre de control, no cuenta con servicio de control de tránsito aéreo, no utiliza personal aeronáutico para operar y tampoco está equipado con equipo de salvamento y



extinción de incendios; que, el personal de aeronáutica, los observadores meteorológicos y el equipo de comunicaciones están físicamente en la Estación Aeronáutica del pueblo San Juan Bautista, en Bahía Cumberland, aproximadamente a 10 kilómetros de distancia del aeródromo; 4.- Que la información meteorológica disponible no corresponde a la realidad del aeródromo, de hecho, la información sobre la Isla Juan Fernández es obtenida a través de los observadores meteorológicos de la Dirección de Aeronáutica, que se encuentran ubicados en el pueblo San Juan Bautista de la Isla Robinson Crusoe, a más de 10 km de distancia, y no en el mismo aeródromo.

Que, el sistema es tan precario, que la Dirección Meteorológica preparaba una estimación de la situación climática de la ruta y el aeródromo, solo con la recopilación de datos obtenidos de otras estaciones meteorológicas; que, los observadores utilizan las cámaras meteorológicas para apreciar la cantidad de nubosidad en el aeródromo y ocupan los cerros como referencia para determinar la base de las nubes y, que para regular la información, se considera además, lo indicado por otras aeronaves que hayan volado recientemente la ruta.

Que, a modo ejemplar señala que, la información meteorológica que ese día comunicó el cuidador del aeródromo, quien la estimaba mirando la manga de viento y las nubes, y que lo aprendió en su experiencia como pescador, fue de vientos arrachados de 25 a 35 nudos; que, sin embargo, posteriormente se acreditó que los vientos a la hora del accidente, fluctuaron entre 36 a 41 nudos, muy por encima de lo informado y de lo recomendado para operar con un avión Casa-212; 5.- Que no existe comunicación permanente entre los operadores y las aeronaves, ya que el aeródromo de Robinson Crusoe no cuenta con equipos de comunicaciones que operen en frecuencias aeronáuticas, así como tampoco con un operador que permita entregar información en tiempo real a las aeronaves.

Que la situación antes descrita, evidentemente afectó el vuelo del Casa-212, ya que el avión no pudo establecer una comunicación continua con la estación de control para conocer las condiciones climáticas y lo que estaba ocurriendo en el aeródromo. Que la estación recibió un solo llamado del Casa-212, cuando ya había pasado el punto de no retorno.

Que, por todo lo anterior, el Estado es el único responsable de las consecuencias ocasionadas por las precarias condiciones en que funcionaba el aeródromo de Robinson Crusoe a la fecha del siniestro, que obstaculizaban un aterrizaje seguro; que, tan evidente



es la responsabilidad de la FACH, que con posterioridad al accidente se instaló en el mismo lugar del aeródromo, al personal necesario para mejorar la asistencia y el servicio de información de los vuelos; que, dicha circunstancia constituye un reconocimiento irrefutable de la responsabilidad de la FACH y de las precarias condiciones con que mantenía el aeródromo de Robinson Crusoe antes del día 2 de septiembre de 2011.

Que, en cuanto a que la FACH decidió realizar el vuelo a pesar de que el Casa-212 no tenía oxígeno suficiente, exponiendo a su tripulación a los graves efectos de la hipoxia, expone, que en el contexto de la investigación criminal, se pudo determinar que el Casa-212 despegó desde Santiago en dirección de Juan Fernández sin el suministro de oxígeno adecuado para realizar el viaje, en abierta contravención a la normativa aplicable. Que, la aeronave solo disponía de oxígeno para los pilotos y no para todos los pasajeros como lo exigen las normas, no contaba con mascarillas y el sistema de oxígeno ni siquiera había sido evaluado operacionalmente. Que, la situación descrita es sumamente grave, ya que la FACH imprudentemente expuso a su tripulación a los graves efectos de la hipoxia, entre los cuales se encuentran dolores de cabeza, mareos, desmayos, fatiga, náuseas, inestabilidad e incluso un ataque o pérdida de conocimiento.

En cuanto a que el Casa-212 tenía instrumentos de navegación defectuosos, que no fueron reemplazados oportunamente por la FACH, expone, que el avión estaba equipado con un equipo localizador de emergencia que presentaba múltiples fallas y, que no entregaba datos exactos para localizar la aeronave, sin embargo, la FACH no reemplazó el localizador de emergencia del avión, a pesar que se había ordenado su reemplazo por un nuevo dispositivo.

En cuanto a que la FACH no dictó los procedimientos necesarios para regular el vuelo del Casa-212 fuera de su zona jurisdiccional, según lo exige la normativa operacional de la Fuerza Aérea, señala que de conformidad a la normativa operacional de la FACH, la demandada debió haber dictado los procedimientos necesarios para que el avión, perteneciente a la V Brigada Aérea de Antofagasta, pudiese volar en forma segura fuera de su zona jurisdiccional, específicamente a la II Brigada Aérea perteneciente a Santiago, que es el lugar donde el avión despegó con rumbo a Juan Fernández. Que, la normativa influye en el ámbito de control de las aeronaves, según fue acreditado en la investigación criminal; que a la fecha del accidente la FACH no había dictado el procedimiento para regularizar la



operación del Casa-212 fuera de su zona jurisdiccional, y prueba de ello es que en el Sumario Administrativo llevado a cabo, se determinó la responsabilidad de aquellas autoridades de la FACH encargadas de la coordinación de las Brigadas Aéreas que participaban en la operación del referido avión.

Concluye, que la opción de retirar los estanques subalares, reduciendo la autonomía de vuelo; de viajar con sobrepeso, reduciendo aún más la precitada autonomía; sin un plan de vuelo establecido; con pilotos sin la expertise necesaria y; en un avión sin las mantenciones correspondientes, debe considerarse una decisión nefasta, pues negligentemente permitió que se efectuara un vuelo en serias condiciones de riesgo y sin ningún plan alternativo ante cualquier eventualidad, en cuyo caso la consecuencia segura era la caída del Casa-212 y la muerte de quienes viajaban en el.

Que, a partir de la larga lista de negligencias y graves errores incurridos por la FACH, el auto de procesamiento dictado en la investigación penal da cuenta como éstos tuvieron lugar en los distintos procesos de generación, planificación y ejecución de la misión, que condujeron a la caída del Casa-212; y, que el Fisco de Chile es el único responsable por la muerte de Felipe.

Que, en cuanto a la sentencia criminal y los peritajes que constan en ese proceso que evidencian la responsabilidad de la FACH, expone que el proceso criminal iniciado como consecuencia de la caída del avión Casa-212 y la muerte de todos sus ocupantes, terminó el día 2 de enero de 2013, cuando el Ministro en Visita, señor Juan Cristóbal Mera, dictó una sentencia que atribuyó la responsabilidad penal del siniestro a los pilotos designados por la FACH para volar a Juan Fernández. Que, se decretó el sobreseimiento definitivo de la causa, porque la responsabilidad de los pilotos se había extinguido por su muerte, y en lo relacionado con los presentes autos, la sentencia criminal acredita que la demandada es civilmente responsable por la caída del avión el día 2 de septiembre de 2011, por la muerte de Felipe y de los otros 20 pasajeros del Casa-212. Que, en la sentencia criminal se acreditó lo siguiente: 1.- Los pilotos de la FACH volaron el avión a una altura peligrosamente baja a través del canal existente entre las islas Robinson Crusoe y Santa Clara, provocando la pérdida de control de la aeronave; 2.- El Aeródromo de la Isla Robinson Crusoe no contaba con procedimientos de aproximación que especificaran los circuitos que se podía realizar y los mínimos de altura que debían ser observados en los



diferentes tramos; 3.- La FACH no dictó ningún procedimiento que informara a los pilotos acerca de las zonas restringidas o peligrosas en los alrededores del Aeródromo Robinson Crusoe; 4.- La FACH no contaba con un servicio de información que comunicara en tiempo real las condiciones meteorológicas en la pista del aeródromo y en sus inmediaciones, y por el contrario, la información disponible era de un lugar a más de 10 kilómetros de distancia de la pista; 5.- Las condiciones meteorológicas informadas a la tripulación del Casa-212 no concordaban con las que existían en el aeródromo Robinson Crusoe y sus alrededores.

Que, en los dos peritajes que constan en la investigación criminal, realizados por Airbus Military y la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación (JIA), se determinó la responsabilidad de la FACH en la planificación y ejecución del vuelo Casa-212 el día 2 de septiembre de 2011, y que, ambos informes periciales realizaron múltiples recomendaciones a las autoridades, lo que demuestra la gravedad de las negligencias cometidas por la demandada, y que a modo meramente ejemplar detalla: 1.- Se deben publicar las cartas aeronáuticas para el Aeródromo de Robinson Crusoe, con diferentes circuitos de aproximación; 2.- Se debe publicar la restricción de no volar a alturas inferiores a los 1.200 pies sobre el mar en el sector El Canal, espacio en el cual existen torbellinos generados por la Isla Santa Clara; 3.- Se debe elaborar un procedimiento para volar hacia el aeródromo Robinson Crusoe que contenga disposiciones específicas para la operación, con aspectos de detalle para considerar durante la planificación y ejecución del vuelo; 4.- Se deben elaborar estándares operacionales respecto del funcionamiento de las aeronaves institucionales de la FACH en vuelos con punto de no retorno; 5.- Se debe considerar en la planificación de los vuelos a la Isla Robinson Crusoe una escala técnica para cargar combustible en Viña del Mar; 6.- Se debe definir un plan de entrenamiento para pilotos y tripulantes para las condiciones climáticas existentes en la isla, tanto en términos teóricos como también mediante simuladores de vuelo; 7.- Se debe dotar al aeródromo de Robinson Crusoe de los medios necesarios para determinar las condiciones meteorológicas reales del lugar; 8.- Se debe implementar un servicio de información de vuelo en el aeródromo ya señalado, que entregue información en tiempo real a las aeronaves, respecto de las condiciones de la pista y de la situación meteorológica imperante en el aeródromo y sus alrededores; 9.- Se debe implementar un sistema de



comunicaciones en el aeródromo Robinson Crusoe, a fin de mantener a la tripulación actualizada durante todo el vuelo de las condiciones meteorológicas y operacionales de la pista de aterrizaje.

Que con posterioridad al 2 de septiembre de 2011, la FACH adoptó una serie de medidas de seguridad que constituyen un reconocimiento evidente e irrefutable de la evidente responsabilidad de la demandada en la muerte de Felipe y del resto de los pasajeros del Casa-212, y que en concreto son: 1.- La FACH dictó un protocolo especial para el Archipiélago de Juan Fernández en el que instruye que los vuelos a la Isla Robinson Crusoe siempre deben considerar el uso de los estanques subalares; 2. La demandada dictó un procedimiento para que una vez alcanzado el punto de no retorno, los pilotos puedan tomar la decisión de continuar con el vuelo a Juan Fernández o regresar al continente de forma segura y confiable; 3.- La demandada sumó un nuevo integrante al grupo de 2 funcionarios destinados a la estación de Robinson Crusoe ubicada en Juan Bautista, se trata de un técnico especialista en servicios de apoyo logístico para los vuelos, corrigiendo la incertidumbre que se producía por falta de información actualizada, por lo que recién con ocasión del accidente, la demandada se preocupó por contar con personal idóneo y preparado para evitar accidentes en la Isla Juan Fernández; 4.- En diciembre de 2011, tan solo 2 meses después del accidente, se instaló una estación meteorológica semi-automática en el aeródromo de Robinson Crusoe, y solo a raíz de la tragedia la demandada reaccionó, tomando el debido cuidado que antes había omitido; 5.- Con posterioridad al accidente, recién se habilitó en el aeródromo un sistema de comunicaciones y servicios de vuelo suficientes para mantener un contacto permanente con todo el territorio nacional, mediante la recepción y envío de planes de vuelo, despegues y aterrizajes, así como también de la información meteorológica relevante; 6.- La FACH realizó una serie de mantenciones a sus aviones que no había realizado cuando correspondía y que solo llevo a cabo con posterioridad al accidente, tales como, el reemplazo de los pernos de los aviones modelo Casa-212, según las recomendaciones que había realizado la empresa fabricante con anterioridad al siniestro; que, las medidas señaladas precedentemente fueron adoptadas porque la FACH estaba plenamente consciente de que es necesario conocer las condiciones meteorológicas reales del aeródromo de Robinson Crusoe y sus alrededores para garantizar adecuadamente la seguridad de los vuelos al archipiélago de Juan Fernández.



Que, los propios actos desplegados por la demandada con posterioridad al accidente demuestran que la FACH es responsable por los graves errores y omisiones en la planificación y ejecución del vuelo a Juan Fernández, que causaron la caída del Casa-212 y la muerte de Felipe.

Que en cuanto a los fundamentos de derecho de la demanda, expone que es necesario e indispensable que se condene al Fisco de Chile a la indemnización de perjuicios ocasionados por la muerte de Felipe, ya que la demandada es la única responsable por la caída del avión Casa-212 mientras intentaba aterrizar en el aeródromo de la Isla Robinson Crusoe.

Que, la muerte de Felipe y el resto de los pasajeros que viajaban en el avión de la FACH el día 2 de septiembre de 2011, se produjo exclusivamente como consecuencia de las múltiples negligencias en que incurrió la demandada durante la preparación y ejecución del vuelo a Juan Fernández.

Que, a su parecer, la FACH es responsable por la muerte de Felipe, ya sea que se considere que la responsabilidad derivada de las negligencias del Estado es de derecho público, o bien, que se apliquen las reglas del Código Civil, y debe ser condenada a indemnizarle por todo el daño que esta tragedia ha ocasionado.

Que, un principio general del derecho público chileno, consiste en que el Estado debe responder por todos los daños que ocasione a las personas, sin excepciones. Que, la Constitución Política de la República en su artículo 38, inciso 2, el que reproduce, consagra el derecho de los particulares para demandar al Fisco de Chile cuando sus derechos han sido lesionados y explica a la luz de la doctrina. Que, en caso que el Tribunal considere que se debe aplicar un estatuto de responsabilidad de derecho público, resulta evidente que la demandada debe ser condenada a reparar todos los daños ocasionados por la muerte de Felipe. Que, a igual conclusión se llega en virtud de los artículos 4 y 44 de la Ley Orgánica Constitucional 18.575 sobre Bases Generales de la Administración del Estado, los cuales transcribe, que establecen la denominada responsabilidad por falta de servicio y que han sido comúnmente aplicados para condenar al Estado a reparar los daños ocasionados a los particulares. Luego, conceptualiza la falta de servicio citando jurisprudencia de la Excelentísima Corte Suprema y del Cuarto Juzgado Civil de San Miguel.





Agrega que en el caso de autos, la FACH incumplió con su obligación de preparar y ejecutar un vuelo seguro y confiable, al punto que la demandada actuó con extrema negligencia en el ejercicio de sus funciones y, que siendo evidente la falta de servicio con que actuó la FACH, para condenar a la demandada no es siquiera necesario demostrar que actuó con culpa o dolo. Que, el criterio precedente, es concordante con la jurisprudencia nacional más reciente, que solo exige acreditar el daño causado para que proceda la responsabilidad del Estado, y así lo confirmó el Cuarto Juzgado Civil de San Miguel, en su sentencia de fecha 28 de noviembre de 2011, pronunciada en causa Rol N°C-10819-2007, la cual extracta. Que, sin perjuicio de lo anterior, en caso de estimarse que lo que aplica no es la responsabilidad de derecho público sino que las reglas de responsabilidad extracontractual contenidas en el Código Civil, la demandada igualmente debe ser condenada a indemnizar el daño que les ocasionó la muerte de Felipe; cita jurisprudencia de la Excma. Corte Suprema, en causa Rol 12530-2013. Añade que, de conformidad a los artículos 2314 y siguientes del Código Civil, la FACH como única responsable por la caída del avión Casa-212, debe responderles a ellos y a todos quienes resultaron afectados por la tragedia, por todos los daños que les han sido causados y que se cumplen todos los requisitos de la responsabilidad civil extracontractual, ya que la muerte de Felipe fue consecuencia de una conducta culpable de la FACH, que han sufrido un daño irreparable, y existe una evidente relación de causalidad entre las acciones y omisiones culpables de la demandada y el daño que se les ha ocasionado. Que, de conformidad con el artículo 2320 del Código Civil, toda persona es responsable por sus propias acciones y también por la conducta de aquellos que están sometidos a su cuidado o control, y que, según se ha podido apreciar, en este caso se cumplen todos los requisitos de la denominada responsabilidad por el hecho ajeno, en efecto: 1.- Si bien, la responsabilidad institucional de la demandada resulta evidente en este caso, es importante hacer presente que la FACH se encuentra organizada como un sistema jerarquizado donde existe un vínculo de subordinación y dependencia entre los distintos mandos, y que la demandada no solo es responsable por su conducta institucional, sino que además, debe responder por las actuaciones directas de sus subordinados; 2.- La FACH, a través de sus funcionarios y agentes plenamente capaces, cometió múltiples acciones y omisiones culpables durante la planificación y ejecución del vuelo a Juan Fernández; 3.- Que, esas acciones y omisiones negligentes ocasionaron la



muerte de Felipe, prueba de ello, es que si la demandada hubiera actuado como correspondía, jamás se habría producido la caída del Casa-212 y consecuentemente la muerte de sus pasajeros, y 4.- Que, han sufrido un daño grave e irreparable con la muerte de Felipe y que, de hecho, las consecuencias de la caída de la aeronave Casa-212, son de público conocimiento.

Que, incluso bajo el estatuto del Código Civil, la responsabilidad de la demandada por sus graves acciones y omisiones resulta evidente a la luz de lo que han resuelto los Tribunales de Justicia; que cita jurisprudencia de la Excma. Corte Suprema para reafirmar su posición. Hace presente que el accidente se habría evitado si la demandada hubiese actuado como correspondía, es decir, si el Casa 212 hubiese tenido las mantenciones al día y hubiese contado con oxígeno suficiente, si el plan de vuelo aprobado no hubiese adolecido de errores manifiestos y si el avión no hubiese volado con sobrepeso. Que, tampoco se habría producido el accidente si el piloto designado hubiese tenido la experiencia suficiente, si hubiesen existido procedimientos especiales para volar a Juan Fernández, si el avión hubiese tenido combustible para su retorno y si el aeródromo de Robinson Crusoe hubiese cumplido con las exigencias mínimas de seguridad.

Que, más allá del régimen de responsabilidad que el Tribunal estime aplicable, sea de derecho público o de derecho privado, la obligación de la FACH de reparar el daño ocasionado por la muerte de Felipe se mantiene inmutable; que, así lo han considerado diversos autores, los cuales trae a colación.

Que, en definitiva, de acuerdo a la legislación, la demandada debe ser condenada a indemnizar el daño moral que les ocasionó la muerte de Felipe, en particular, por el grave e irreparable sufrimiento espiritual y físico que han tenido que soportar como familiares, dolor que sin duda seguirán sufriendo en el futuro. Que dicho daño se puede apreciar dada la íntima relación que cada uno de ellos tenía con Felipe; que su vida cambió por completo con la muerte de su pariente, ya que era un hijo y un hermano sumamente preocupado de su familia, siempre estaba presente acompañándolos y, de hecho, los reunía a cada momento que se podía, tanto es así, que conversaban diariamente, pasaban las fiestas familiarmente, celebraban los cumpleaños y disfrutaban juntos la naturaleza; que cita doctrina y jurisprudencia referente a la indemnización del daño moral. Que, si bien el enorme dolor que sufrieron jamás podrá ser reparado con una compensación económica,



esperan que el Estado reconozca que fueron sus graves errores y omisiones las que causaron el accidente.

Por otra parte, menciona diversos casos del derecho comparado donde se persiguió la responsabilidad civil por diferentes desastres aéreos y cita abundante jurisprudencia nacional reciente.

Que a fs. 373, rectificada a fs. 380, se decretó la acumulación de los autos Rol 2322-2014, provenientes del 2° Juzgado Civil de Valparaíso, caratulados “Correa Vela con Fisco de Chile”. Que, en consecuencia, a fs. 891, comparece Eugenio Ruperto Correa Alliende, arquitecto, María Consuelo Murillo Baeza, dueña de casa, ambos por sí y conjuntamente en representación de sus nietos Laura Correa Vela, estudiante; Sebastián Correa Vela, estudiante y Leonor Correa Vela, estudiante, todos con domicilio en calle Caraboro N° 5.910, comuna de Vitacura, Santiago, Eugenio Correa Murillo, arquitecto, domiciliado en Camino El Huilli N° 3.379, Lo Barnechea, María Consuelo Correa Murillo, comunicadora social, domiciliada en calle Caraboro N° 5.930, comuna de Vitacura, Santiago, y María Soledad Correa Murillo, factor de comercio, domiciliada en calle Caraboro, Vitacura, Santiago, todos representados judicialmente por los abogados Daniel Andrés Huerta Cordero, Javier Emilio Ovalle Andrade y Emilio Omar Merhe Fernández, domiciliados en Cerro El Plomo N 5.420, oficina 903, comuna de Las Condes, Santiago, solicitando tener por interpuesta demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios contra el Fisco de Chile representado por el Consejo de Defensa del Estado, representado por su presidente Sergio Urrejola Monckeberg, acogiéndola a tramitación, condenando a los demandados al pago de la indemnización de perjuicios reclamada, por las sumas indicadas o las que el Tribunal estime conforme a la prudencia y equidad. Todo lo anterior, más los intereses que se devenguen desde que quede ejecutoriada la sentencia definitiva hasta la fecha del pago, con costas.

Que, a fin de evitar reiteraciones innecesarias, por cuanto las solicitudes formulados por los demandantes, son idénticas en cuanto a los hechos que las fundamentan, que ya fueron expuestos en el presente considerando; por razones de economía procesal, se dan por expresamente reproducidos, y en lo particular expone que, la tripulación dispuesta por la Fuerza Aérea para el vuelo constaba de 6 personas: la Teniente Srta. Carolina Fernández Quintero (Q.E.P.D.), el Tte. Sr. Juan Pablo Mallea Lagos (Q.E.P.D.), el Ingeniero de Vuelo



Sgto. 1° Sr. Eduardo Jones San Martín (Q.E.P.D.), el Cabo 1° Sr. Eduardo Edison Estrada Muñoz (Q.E.P.D.), el Cabo 2° Sr. Erwin Armando Núñez Rebolledo (Q.E.P.D.) y el Cabo 2°, Sr. Flavio Oliva Pino (Q.E.P.D.). Que, quién oficiaba de Comandante de Vuelo y era por lo tanto responsable del cumplimiento de la misión, era la Teniente Fernández, quién no obstante ello, ocupaba el puesto de copiloto y que, quién piloteaba la nave era el Teniente Mallea, de acuerdo con la práctica habitual de alternar los puestos en los tramos de ida y vuelta.

Que, el propósito del vuelo era el de dispensar ayuda al servicio de quienes figuraban como pasajeros, a saber, un grupo de 15 personas que viajaba al archipiélago Juan Fernández para efectos de documentar y supervisar el proceso de reconstrucción que sobrevino al terremoto y maremoto del 27 de Febrero de 2010.

Que, comenzando las maniobras de aterrizaje, la aeronave realizó un sobrevuelo de inspección de la pista en dirección noroeste a sureste, tras la cual viró a su derecha y realizó una maniobra denominada "gota de agua" para nuevamente sobrevolar la pista. Que, en este segundo sobrevuelo la aeronave se aproximó a muy baja altitud y no pudo concretar lo que el testigo presencial, Señor Felipe Ignacio Paredes Vergara, interpretó como un aterrizaje frustrado, desplazándose hacia su derecha y saliendo de la órbita de la pista virando hacia el oeste. Que, tras este viraje, el avión, voló por sobre el canal que separa la isla Santa Clara de la isla Robinson Crusoe, más próximo a la costa noroeste de esta última; siempre por debajo de la altura geográfica de la isla contigua a la cual volaba, cuyo peak de altura alcanza los 1226 pies. Que, la aeronave nunca sobrepasó los 650 pies de altura.

Que, la decisión de la tripulación de volar la aeronave a escasa altura, significó la exposición del vuelo a las condiciones mencionadas precedentemente. Que, una vez ingresado a este espiral de condiciones adversas, fue imposible para la tripulación recuperar el control de la aeronave, y que el avión ingresa a esta zona de aires adversos, causando la pérdida del control del avión, impidiendo a los pilotos recuperarlo debido al escaso espacio de maniobra a la cual la misma tripulación se había expuesto.

Que, este resumen de los hechos, es un extracto de la resolución de sobreseimiento definitivo dictada por el Ministro en Visita, don Juan Cristóbal Mera, en los autos rol 32-2011, de la Fiscalía de Aviación de Santiago dependiente del Juzgado de Aviación en la



causa penal iniciada con ocasión de dichos hechos.

Que en cuanto al derecho, y específicamente respecto al régimen de responsabilidad aplicable, los hechos relatados constituyen un flagrante caso de "falta de servicio" de parte de un Órgano de la Administración del Estado, lo cual, y en virtud de lo establecido en la ley N° 18.575, obliga al Estado a responder e indemnizar los perjuicios ocasionados. Cita y transcribe el artículo 4 y 44 de la norma legal precitada y expresa que, a su turno, este último artículo, reitera esta máxima de responsabilidad estatal, para el caso puntual de la falta de servicio. Que, en el presente caso, concurren todas las hipótesis para sostener la existencia de responsabilidad estatal por falta de servicio, tales como que, fueron funcionarios de la FACH quienes se encontraban a cargo de la ejecución del vuelo del CASA 212-300; que eran sus funcionarios quienes debían velar la seguridad del viaje; que la misión se llevó a cabo con materiales y bienes de propiedad fiscal; que los funcionarios actuaron dentro de la esfera de sus funciones, de acuerdo a una orden emanada de un funcionario legalmente facultado. Que, en lo que se refiere a las conductas, su ilicitud, relación de causalidad y daño, lo analizará seguida y conjuntamente con los requisitos de la responsabilidad extracontractual.

Que, en subsidio, y para el caso que se estimara, por cualquier causa, que no se configuran los requisitos para entender la procedencia de la responsabilidad del Estado por falta de servicio, invoca las normas sobre Responsabilidad Civil Extracontractual, contenidas en el artículo 2314 y siguientes del Código Civil, particularmente, la responsabilidad por el hecho del dependiente, contenida en el artículo 2320 del Código Civil.

Señala que quienes estaban a cargo de llevar a buen puerto la misión de vuelo de la aeronave CASA 212-300 N°966 eran los funcionarios de la Fuerza Aérea y que la serie de negligencias cometidas antes y durante el desarrollo de la misión, también fueron realizadas por funcionarios del Estado de Chile, todos los cuales son considerados como dependientes, en los términos que nuestro Código Civil regula la responsabilidad extracontractual.

Que, conforme al artículo 2320 N° 4 del cuerpo legal precitado, deben atribuir responsabilidad a la Fuerza Aérea, por el hecho negligente y culposo de quienes están a su cuidado, sus dependientes y que en este caso, corresponde a la tripulación y especialmente los pilotos. Que, concurren en la especie todos los supuestos que la jurisprudencia ha



sostenido configuran el deber de indemnizar conforme las reglas de la responsabilidad civil, y ellos son: una acción u omisión culpable y una relación causal entre ésta y el perjuicio que ella genera.

En cuanto a las acciones y omisiones culpables, expresa que la caída del avión, fue antes que todo reflejo de una serie de negligencias que recorren diversas áreas de la Fuerza Aérea: por un lado, la negligencia en la prestancia a la hora de organizar y ejecutar las misiones de vuelo; por el otro, su falta de cuidado en la debida rigurosidad y profesionalismo en la formación de los pilotos y finalmente, la negligencia del piloto que con su maniobra contribuyó de manera directa a la caída de la aeronave.

Que, de acuerdo a lo establecido en el proceso penal antes aludido, es esta última acción culpable la causa inmediata y directa del accidente. Que, en su concepto, la causa directa resultó influenciada por otro conjunto de circunstancias, también negligentes y atribuibles a funcionarios de la Fuerza Aérea de Chile, y las mismas sirven de base para imputar al Estado su responsabilidad, toda vez que es éste el responsable de indemnizar los perjuicios que ocasionare el actuar culpable de los funcionarios públicos bajo su cuidado.

En cuanto a la negligencia en la maniobra de vuelo ejecutada por la tripulación a cargo, el piloto Teniente Mallea, efectuó una maniobra negligente en el aterrizaje al volar a una altura baja e inapropiada y al respecto, cita la declaración del testigo presencial señor Felipe Ignacio Paredes, que rola a fojas 21 del expediente criminal; que en la declaración inicial de dicho testigo, ilustra acerca de las condiciones en que volaba la aeronave momentos antes del accidente, que serían posteriormente confirmadas por diversos peritajes realizados en la isla. Cita, el peritaje realizado por AIRBUS, empresa fabricante de los aviones CASA 212, y que rola en el mismo expediente criminal, ya señalado, en su página 83, 85 y 87 del informe.

Expone, que en cuanto a la causa más probable del accidente, el informe señala que sería la pérdida de control del avión mientras que realizaba el tramo de viento en cola a través del canal existente entre las islas Robinson Crusoe y Santa Clara a una altura estimada de 650 pies o inferior y que como factor contribuyente a la causa el escaso margen de altura sobre el agua con el que la aeronave realizó el vuelo por el canal (. . .) sin dejar margen de reacción a la tripulación. Señala que, en el mismo sentido se pronuncia la Junta de Investigación Aérea, en adelante JIA. Transcribe la declaración del piloto comercial de la



empresa Transportes Aéreos Corporativos, don Ricardo Enrique Schafer Graf.

Que, la prevalencia unánime en los distintos informes periciales, respecto a que la causa del accidente radica en la decisión injustificada por parte del piloto de sobrevolar el canal que separa la isla Santa Clara de la isla Robinson Crusoe a baja altura, se ve confirmada por un miembro de la propia Fuerza Aérea. Cita declaración del Comandante de Grupo (A) F.A.C.H, don César Rodrigo Pineda Troncoso, quien a la fecha del accidente se desempeñaba como Comandante del Grupo de Aviación N°8, y cuya declaración rola a fs. 2248 del proceso criminal. Asimismo, cita los considerandos tercero y cuarto de la sentencia de sobreseimiento definitivo dictada por el Ministro Mera, en el proceso criminal.

Señala que, queda establecida entonces la negligencia culpable por parte del piloto Teniente Mallea, maniobra que indiscutiblemente y a la luz de diversos peritajes fue la causa más inmediata y directa del accidente.

Se refiere a las deficientes calificaciones del Teniente Mallea obtenidas durante su proceso de formación, que engarza con su maniobra negligente y culposa como piloto. Que, hay numerosos testimonios sobre el proceso formativo del Teniente Mallea. Que, particularmente ilustrador resulta lo dicho por el Capitán de la Fuerza Aérea, don Mauricio Enrique Solano Pereda, cuyo testimonio que rola a fojas 569 del proceso criminal, transcribe. Que, corroboran lo señalado por el Capitán Solano, los testimonios del Comandante de Cuadrilla Marcelo Eduardo Flores Flores, que rola a fs. 225 de la investigación criminal y del Capitán de Bandada Rodrigo Andrés Price González, cuyo testimonio se encuentra a fs. 313 del mismo expediente, el cual cita. Que, el Teniente Mallea, estaba formalmente habilitado para volar, pero no se puede ignorar que su historia de formación es abiertamente deficiente.

En cuanto a la negligente planificación del plan de vuelo, la serie de descuidos en la redacción de este plan de vuelo, no hacen sino confirmar la más absoluta negligencia en la Fuerza Aérea. Que, a su juicio, son tres los yerros que ejemplifican los graves descuidos y negligencias de la Fuerza Aérea en su conjunto. En primer lugar, que el plan de vuelo, contempla una altitud de vuelo de FL 010, o sea, 1000 pies de altura; que este nivel es absurdo y cita la declaración del Capitán de la Fuerza Aérea, don Mauricio Enrique Solano Pereda, al respecto. Que, en segundo lugar, se especificó en el casillero 19 del plan de



vuelo, que la autonomía de vuelo era de 3 horas y 30 minutos, lo que es errado, toda vez que teniendo en cuenta que lo cargado en combustible fueron 3400 libras, y suponiendo un gasto estándar de 700 libras por hora, la autonomía de vuelo habría sido aproximadamente de 4 horas y 50 minutos, lo que corrobora, el hecho de que al capotar, la aeronave llevaba aproximadamente 3 horas de vuelo, y fueron encontradas importantes cantidades de combustible en las zonas aledañas al accidente. Que, finalmente, no se especificó en el casillero 18 el Punto de No Retorno, y que resulta oportuno señalar que, a pesar de lo sostenido por el Comandante Flores, respecto a que no estaría normada la obligatoriedad en la inclusión del punto de no retorno, es el propio dictamen fiscal el que establece, que se encontraría acreditado en la investigación, los procedimientos de cálculo de combustible, y en lo específico, el cálculo del punto de no retorno. Señala, en apoyo de su tesis, lo expuesto por el Cabo 1° Andrés Troncoso Fierro, Supervisor del Servicio del C.O.A. de la Segunda Brigada Aérea, el día 2 de septiembre, cuya declaración cita.

En cuanto a la ausencia de control respecto de la planificación del vuelo, cabe atribuir este descuido culpable, no solo a la tripulación sino a sus superiores jerárquicos también, por la manifiesta ausencia de control respecto de su correcta elaboración. Que, el reconocimiento de la ausencia de control viene precisamente del más alto mando de la Fuerza Aérea, el General del Aire y Comandante en Jefe don Jorge Rojas Ávila, quien en la investigación sumaria administrativa ordenada a partir del accidente de autos, recomienda en relación al Comandante de Grupo (A), Señor César Pineda Troncoso, la medida disciplinaria de retiro de la institución por no cerciorarse de la correcta planificación del vuelo del avión Casa 212 N° 966, el día 02 de septiembre de 2011, entre otras causas. Bajo la misma lógica, se propone la sanción de reprensión, en contra del Comandante de Grupo (A), Señor, Germán Olave Díaz. Que, una vez desestimados los descargos presentados por el Comandante Olave, el General del Aire concluye que no se realizaron algunas acciones que debió haber llevado a cabo el COA dentro de su función de control, las cuales ejemplifica. Que, resulta ilustrativo el razonamiento del General del Aire, al sugerir y cursar la sanción propuesta, de un día de arresto con todo servicio, respecto del entonces Comandante de la Escuadrilla de Operaciones de Apoyo de Combate del Grupo de Aviación N°8, Capitán de Bandada (A), Señor Sergio Castro Moya, por no haber supervisado, ni controlado adecuadamente, la planificación previa del plan de vuelo del avión Casa 212 N°966, como también por no





haber dado cumplimiento a la normativa vigente en materia de seguridad aeroespacial y planificación. Que además el General del Aire, considera insuficiente la alegación de defensa propuesta por el Capitán, en orden a que el plan de vuelo fue conversado a manera de supervisión.

Que, no existía un protocolo de viaje a Juan Fernández, elaborado por la Fuerza Aérea de Chile, sino que se redactó con posterioridad al accidente, dentro de cuyas directrices se encuentra, por ejemplo, la necesidad de determinar el Punto de No Retorno, la aproximación deseable al momento de aterrizar, las condiciones meteorológicas mínimas para volar hacia Juan Fernández, la altura de vuelo al sobrevolar los alrededores de la Isla, etcétera. Que, a través de esta redacción del protocolo, la Fuerza Aérea pretendió corregir y expiar todas sus culpas, pero sólo lograron la ausencia del mismo, una de la serie de negligencia apuntadas. Que, la máxima autoridad de la FACH reconoció la ausencia de protocolo, y declaró en juicio la necesidad de haber contado con uno. Que la Resolución de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea, que forma parte del Sumario Administrativo, sancionó a los Coroneles Aldo Carbone Frugone y Guillermo Castro Guzmán, por no haber cumplido con sus deberes militares; que, por su parte, el informe de la JIA, ordenó como medida correctiva la elaboración del citado protocolo de vuelo y aterrizaje a la Isla de Juan Fernández.

En cuanto al combustible y al peso del avión, a tal punto llegó la negligencia con que obraron los funcionarios del Estado involucrados en el vuelo del CASA 212, que, en cuestiones tan sensibles para un viaje, se cometieron negligencias inexcusables.

Que, si bien es efectivo, que el vuelo del CASA 212 se trató como una operación con punto de no retorno, advierte que dicha determinación fue del todo riesgosa e innecesaria, atendido al tipo de aeronave con la que se disponía. Que, es cierto que las misiones militares en ocasiones importan un riesgo adicional a todo vuelo, cuando se permite realizar este tipo de operaciones con punto de no retorno; que resulta negligente involucrar a civiles en viajes con dicha característica. Que, tomar esa decisión para un viaje con destino al aeródromo de Juan Fernández, es reconocido por su peligrosidad, a lo menos, multiplica la negligencia con que se obró en este caso.

Que, en el informe de Investigación de la JIA, se señala que el avión siniestrado contaba con estanques sub-alares que aumentaban su autonomía de vuelo, dando la posibilidad de



rehusar el aterrizaje en Juan Fernández y regresar al Continente. Que, en este sentido cita la declaración del Cabo Primero de la FACH, Luis Torrejón Ovalle, quien señaló que los estanques sub-alares habrían sido instalados durante los preparativos del vuelo en cuestión, y la FACH, sin certeza a la fecha de qué funcionario, habría dado la orden de retirarlos, y no han tenido explicación de la razón que habría justificado el retiro de los mecanismos de aumento de carga de combustible, pero presumen que fue para aumentar el número de pasajeros y cantidad de carga para el viaje.

Menciona las precarias condiciones del Aeródromo de Juan Fernández, exponiendo que, además de encontrarse en una zona geográfica de difícil acceso, es una pista de pequeño tamaño, ubicada en el explanada superior de un pequeño islote, la cual se ve afectada por un ambiente meteorológico agresivo y oscilante.

Que, para agravar aún más la situación, el resto de las condiciones meteorológicas del lugar, proporcionadas a los pilotos que se dirigían a aterrizar en Juan Fernández, correspondían a mediciones tomadas en una estación meteorológica situada en el poblado de Juan Bautista. Que, a ello se suma la ausencia de torre de control y la falta de cartas aeronáuticas, todos elementos necesarios en un aeródromo reconocidamente inseguro.

En cuanto a la causalidad, la causa directa e inmediata del accidente, según se dictaminó en el proceso criminal motivado por el incidente, fue la decisión de la tripulación, y en particular del Teniente Mallea, de sobrevolar a baja altura el canal que divide la isla Santa Clara de la isla Robinson Crusoe. Que, también, hay una serie de actos negligentes que han señalado, y que concurrieron causalmente al fatídico accidente: la decisión de la Fuerza Aérea de autorizar el vuelo con la característica de punto de no retorno, el exceso de peso inicial del avión y la formación profesional de los pilotos a cargo del avión.

Que, todos esos hechos satisfacen las exigencias establecidas por cualquiera que sea la teoría de la causalidad que se aplique ya sea, la teoría de la equivalencia de las condiciones, la causalidad adecuada, e incluso la imputabilidad objetiva.

Que, en cuanto a los perjuicios, para pormenorizar los daños ocasionados a sus representados, hace presente al Tribunal la historia de la familia tras el dolor plasmado en su demanda. Que, Sebastián Correa Murillo fue el segundo de 4 hermanos, todos hijos del matrimonio entre Eugenio Correa Alliende y María Consuelo Murillo Baeza. Que, estudió, junto a sus hermanos, en el Colegio Verbo Divino. Que, su padre y parientes paternos



siempre tuvieron marcada vocación por la arquitectura; su abuelo, su padre y tío son arquitectos. Que tanto él como su hermano mayor, Eugenio, decidieron estudiar arquitectura. Que, ingresó a la Universidad Central el año 1989, titulándose el 1997. Que, en la Universidad conoció a la que sería su esposa, Catalina Vela Montero, con quien pololeó 4 años, tiempo durante el cual incluso decidieron viajar al extranjero a perfeccionar sus estudios de Arquitectura realizando un Master en la Universidad Politécnica de Catalunya, en Barcelona, España. Que, de regreso en el país, contrajeron matrimonio en el mes de Octubre, del año 1998. Que, en lo profesional, Sebastián ingresó a trabajar a la empresa familiar de arquitectura Correa-Correa Ltda., cuyos dueños eran su abuelo y su padre, ambos de nombre Eugenio, y sus tíos José Miguel, Pablo y Juan, lugar en que también trabajaba su hermano mayor, Eugenio, pero en el año 1999, junto a su padre y su hermano Eugenio decidieron independizarse, formando la empresa de arquitectura Correa Tres Arquitectos limitada, quedando como dueño del 33% (treinta y tres por ciento) de la sociedad.

En cuanto al aspecto familiar, el matrimonio Correa Vela tuvo tres hijos, Laura, de 13 años; Sebastián, de 11 y Leonor de 7, a la fecha de presentación de esta demanda, quienes hasta el día del accidente, estudiaban en el colegio Micael, ubicado en la comuna de La Reina, y su hogar se ubicaba en la comuna de Providencia, mientras se encontraban construyendo su casa familiar en un terreno que tenían en Peñalolén, cerca del colegio.

Que, la relación de Sebastián con la Organización Desafío Levantemos Chile comenzó el año 2010, época en que Cristián Goldberg, empresario dueño de la empresa Tecno Fast, lo invitó a participar en las tareas de reconstrucción respondiendo al llamado de Felipe Cubillos, quien coordinó las labores de ayuda en las zonas afectadas. Que, Sebastián siempre había tenido la inquietud de aportar con su experiencia y conocimiento en la ayuda de los más necesitados, y la oportunidad que el “Desafío” le otorgaba en las labores de reconstrucción del país post terremoto y maremoto del 27 de Febrero de 2010, le resultaba muy atractiva, y uno de sus últimos proyectos fue la construcción de un conjunto de locales comerciales en el archipiélago Juan Fernández, proyecto personal que para Sebastián era muy importante, al punto de que cuando se encontraba en el proceso de inauguración, decidió invitar a su esposa a que lo acompañara.

Que, Sebastián y Catalina, habían decidido educar a sus hijos en el Colegio San Cristóbal



primero y luego en el Micael, los que participan de la educación Waldorf. Que, este tipo de formación escolar exige un altísimo compromiso familiar en el proceso formativo, y por ello que era muy frecuente que los Correa Vela no participaran mucho de las actividades que hacía el resto de la familia, fundamentalmente debido a que la mayoría de los fines de semana tenían organizado alguna actividad escolar, o con miembros de la comunidad escolar. Que, por ello resulta más dramática la abrupta separación que los menores han experimentado, por cuanto la cercanía que tenía el matrimonio Correa Vela con sus hijos superaba los estándares que tradicionalmente se conocen. Que, por otra parte, varias de sus actividades familiares eran distintas a las que se está acostumbrado, por cuanto la comida de los niños era sumamente sana y natural, sus actividades extra programáticas consistían en actividades al aire libre, mucha lectura y arte, y siempre en presencia y compañía de sus padres. Que, en este escenario sobreviene la muerte de sus los padres, dejando huérfanos y desamparados a los hijos Laura, Sebastián y Leonor. Que, aunque se han hecho todos esfuerzos que han estado en nuestras manos para acompañarlos, nada podrá reemplazar aquello que perdieron.

Que, creen que, justamente en las cosas más cotidianas, es donde se manifiesta la ausencia irreversible que los niños experimentan y seguirán viviendo por el resto de sus vidas, desde las cosas que ellos estaban acostumbrados a comer, los hábitos que ellos tenían para dormir cada noche, las canciones que les ayudaban a conciliar el sueño, y que solo sus padres conocían, entre otras tantas actividades que hoy día, están tratando de suplirles. Que, los niños han pasado el trance con mucha entereza, cada uno en distintas etapas de su niñez; con todo, el dolor y sufrimiento que ellos viven diariamente, no va asociado a la mayor o menor preocupación en su cuidado. Que, de hecho, no pocas veces los niños han dicho, con una inocencia desgarradora, que lo único que necesitan, es que les devuelvan a sus padres.

Que en el plano patrimonial, con la muerte de Sebastián y Catalina, sus hijos quedaron desprovistos de todo lo material, sin el sustento mínimo para cubrir sus gastos a una edad en que es imposible que se lo procuren ellos mismos. Que, han sido fundamentales sus abuelos, y en alguna medida el resto de la familia, quienes por distintas vías, han colaborado de forma desinteresada, con sus propios patrimonios, en todos los gastos que ellos requieran. Que, con ello también se ha trastocado irreversiblemente la vida familiar y



personal que cada uno llevaba hasta antes del accidente.

Cabe mencionar el cambio radical de vida que están viviendo los padres de Sebastián y abuelos de los menores, que pasaron de tener una vida de personas ya casi sin compromisos, preocupados de disfrutar su última etapa de vida junto a sus amigos y familia, realizar actividades conforme a sus intereses y en lo posible viajar, viviendo en un pequeño departamento, a tener que asumir la responsabilidad de cuidado, crianza y custodia de tres de sus nietos; que aunque realizan esa misión con todo el amor del mundo, sin duda, significó un cambio drástico en sus vidas. Que, algo similar pasa con el resto de las familias, por ejemplo, Soledad dejó su vida en Isla de Pascua para trasladarse a Santiago a colaborar con el cuidado de los niños, su trabajo quedó allá y viaja cada cierto tiempo, pero su pareja aún está allá, pues su trabajo y vida sigue ligada a la Isla. Consuelo, que tiene 3 hijos, ve como su vida familiar se ha visto alterada por la llegada de los tres niños y han debido abrir generosamente las puertas de su privacidad familiar, a esta nueva gran familia ampliada, y otro tanto tendrán que decir los hijos de Consuelo, que ven como sus padres ahora se tienen que dividir entre ellos y los nuevos integrantes.

Que, en lo concreto, la situación de abandono de los tres niños ha sido enfrentada por la familia de la siguiente forma: Han sido los abuelos paternos y los tíos Eugenio, María Consuelo y María Soledad, quienes han asumido el cuidado y protección de los menores, y en lo legal, estos abuelos asumieron la tuición de sus nietos, por lo que como consecuencia lógica, se ha trasladado a los niños para vivir con sus tutores, y ya que las necesidades de tiempo por sus deberes escolares y personales son cuantiosas, han redistribuido sus vidas cotidianas. Que, lo primero que hicieron fue arrendar una casa contigua a la propiedad donde vive Consuelo Correa y su familia, para que en dicho inmueble se trasladaran los niños junto a sus abuelos. Que, el objetivo es poder colaborar en las actividades cotidianas de los menores, traslados a los colegios, etc. Que, los niños fueron trasladados al Colegio Saint George, mucho más cercano a la casa. Que, finalmente han arrendado la casa colindante al sur, a la que se vino a vivir Soledad, con su hija recién nacida, quien también ayudará en la educación y protección de los menores. Que, el costo de vida de los hijos de Sebastián y Catalina ha sido asumido íntegramente por sus abuelos y tíos, gastos que incluyendo alimentación, vestuario, alojamiento, educación y salud, bordean los 4 millones (cuatro millones) de pesos al mes.



Que, por otro lado, los ingresos de Sebastián Correa mientras vivía alcanzaban la suma promedio mensual de \$3.800.000.- (tres millones ochocientos mil pesos), y por su parte, la Sociedad Correa 3 sigue activa, y este año sus ingresos promedio fueron de \$400.000.000 (cuatrocientos millones de pesos), lo que habría significado que Sebastián habría percibido ingresos por \$100.000.000 (cien millones de pesos).

Que, como el Tribunal entenderá, el accidente ha provocado un daño inconmensurable, que a su vez ha generado una dramática reestructuración de los núcleos familiares. Que, fue necesaria la destrucción de las dinámicas familiares para la construcción de algo que se asemeje en algún grado al hogar que los niños Correa Vela perdieron. Que, para los demandantes, toda esta labor no es mirada como una obligación o deber, sino que por el contrario, creen que la vida los ha colocado en esta situación que sin duda consideran como instancia de enriquecimiento personal y familiar, aportando a los menores una vida familiar distinta, y que en algo compense la que nunca podrán recuperar. Que, es en parte este daño irreversible el que se busca resarcir con la presentación de la demanda.

Que, cuanto a los daños indemnizables, conceptualizan al lucro cesante, de acuerdo a lo señalado por la doctrina y jurisprudencia nacional, refiriéndose al principio de reparación integral del daño y enunciando el artículo 2329 del Código Civil. Que, en este caso el lucro cesante se materializa en la frustración de la expectativa razonable de ganancia de Sebastián, que constituía el único sustento económico de sus hijos y fallecida esposa; que los hijos de Sebastián, luego de su muerte, han quedado indefensos, absolutamente desprovistos de cualquier tipo de sustento económico para dar cumplimiento a sus necesidades más básicas, como alimentarse, vestirse, educarse, cuidar de su salud, entre otras, y por el accidente, no podrían ser cubiertas por ellos mismos; que dichas necesidades si se encontraban plenamente cubiertas. Hace presente que las víctimas del daño patrimonial se denominan "víctimas por rebote" y el daño ocasionado "daño reflejo" o "por repercusión", y cita doctrina y jurisprudencia al respecto. Que, en este caso, las víctimas por rebote de este daño reflejo son sus hijos Laura, Sebastián y Leonor, todos Correa Vela, y que en su representación exigen la indemnización por lucro cesante alegada. Que, para el cálculo de la indemnización que corresponde por este concepto, se deben, mirar, en primer lugar, los ingresos que durante la vida profesional de Sebastián, proyectado a lo que razonablemente obtendría, de no haberse visto envuelto en la tragedia, y hasta una edad



razonable, y todo lo anterior, deduciendo también los costos razonables de vida de su persona y esposa, quien también falleció en el accidente. Que, en lo particular, Sebastián era socio de la Sociedad Correa Tres Arquitectos Limitada, empresa dedicada a la prestación de servicio y asesorías de proyectos de arquitectura, y que tenía ingresos anuales de \$300.000.000, por lo que percibía ingresos en calidad de socio, tanto mensualmente como por medio de retiros extraordinarios. Que, el ingreso de su último año de trabajo alcanzó la cantidad aproximada de \$46.000.000 y atendida su calidad de socio en la sociedad señalada, de cara a la probabilidad razonable, indica que sus expectativas de ingresos no solo se mantendrían sino que por el contrario razonablemente se incrementarían.

Que, Sebastián a la época del accidente tenía 39 años de vida, por lo que, solo considerando su edad por ley hábil para trabajar como dependiente hasta los 65 años, el hecho dañoso impidió ingresos por 26 años de vida, lo que equivale a \$1.196.000.000, lo que transformado en unidades de fomento, a la fecha del fallecimiento equivalía a 54.420,6 Unidades de Fomento. Que, se estima prudente considerar que los gastos propios de vida, y su cónyuge, también fallecida el día del accidente representaban un 30% (treinta por ciento) de sus ingresos totales, por lo que en definitiva, la demanda por lucro cesante reflejo, alcanza la suma de 38.094,42 Unidades de Fomento. Que, resultaría antojadizo pensar en la posibilidad de que perdiera su empleo, ya que la solvencia de la sociedad se ha mantenido en el tiempo, por lo que también parecería mañoso pensar en que los ingresos de Sebastián se vieran disminuidos notoriamente; que resulta natural que los ingresos que a la fecha de su muerte obtenía Sebastián Correa sean proyectados hasta la edad de jubilación en Chile, los 65 años, y en razón de ello que se exige su reparación.

Que en subsidio, y en el evento improbable que el Tribunal estimase rechazar la indemnización patrimonial por concepto de lucro cesante, alegan el daño emergente, actual y futuro, de los padres de Sebastián Correa, Eugenio Correa Alliende y María Consuelo Murillo Baeza. Fundamentan su pretensión en que tras la trágica muerte de Sebastián y Catalina, quienes asumieron la tuición legal de Laura, Sebastián y Leonor han sido sus abuelos, Eugenio y María Consuelo. Que, ello ha significado no solamente cargar con la responsabilidad de proporcionar a sus nietos una estructura familiar que compense la pérdida de sus padres, sino también la responsabilidad legal de proporcionar el sustento



económico que permita su desarrollo, esto es, alimentación, vivienda, salud, educación, transporte, recreación, etcétera. Que, en definitiva, en ausencia de sus padres, han sido sus abuelos, quienes han tratado de reemplazar el rol paternal con todo lo que ello significa. Que, el detrimento económico que han asumido, y que seguirán asumiendo hasta la adultez e independencia de sus nietos debe ser indemnizado por el Fisco por la negligencia de sus dependientes que ha causado el daño o menoscabo que indican.

Que, para el cálculo de la indemnización, acreditarán oportunamente los gastos mensuales promedios de los menores, el que a la fecha alcanza la suma aproximada de \$4.000.000.- (cuatro millones de pesos). Que, se deben tomar en cuenta, que los hijos actualmente se encuentran en edad escolar, y sabido es que en la Universidad los gastos se incrementan. Que, si se toma en consideración que la edad máxima para exigir alimentos de un menor es hasta alcanzar la edad de 21 años, salvo que estén estudiando una profesión u oficio, en cuyo caso el deber persiste hasta los 28 años de edad o la fecha en que terminen sus estudios universitarios o profesionales, y que las edades de los menores a la época del accidente eran de 11, 9 y 5 años, el cálculo de los gastos de vida sería el siguiente: Gasto promedio mensual por niño \$1.333.333; y, unido al tiempo restante a que ellos alcancen la edad de 26 años, promedio de egreso de una carrera profesional, lleva a un total de gastos de \$271.999.932.- para Laura; \$303.999.924 para Sebastián, y \$367.999.908 para Leonor, dando un total de \$943.999.764, equivalentes a 42.954 Unidades de Fomento, por concepto de daño emergente, demandado en subsidio por Eugenio Correa Alliende y María Consuelo Murillo Baeza, ambos tutores legales de los menores Correa Vela.

Que, reiteran que, en caso que se acoja la demanda por indemnización por lucro cesante, esta última petición no debería ser considerada, pues, y con toda lógica, de percibir dicha indemnización, lo recibido justamente debería ser para cubrir a lo menos los gastos de vida de los menores.

Que, en cuanto al daño moral, exponen que la pérdida de un ser querido representa un dolor que escapa a la comprensión humana y bordea la empatía, esa mezcla de compasión y tristeza que no podría descifrar nunca lo que significa verdaderamente el dolor que sufren aquellos que pasan por tan traumática experiencia. Que, la reparación integral del daño conforme lo establece el artículo 2329 del Código Civil, exige que este irreversible perjuicio, sea en algún grado compensado por el Fisco de Chile. Para reafirmar lo anterior,





cita jurisprudencia de la Excma. Corte Suprema.

Que, en cuanto a la prueba y el monto que alcanzaría la reparación, expone doctrina y jurisprudencia. Agrega que, resulta indudable el deber del Fisco de Chile de indemnizar el dolor que sus dependientes han ocasionado a través de su obrar negligente. Que, la suma que se pretende como indemnización por el daño moral propio de estas víctimas por rebote, es el siguiente: 1.- Que cada padre reclama la suma de 20.000 Unidades de Fomento, o lo que El Tribunal estime prudencial conforme a sus facultades privativas de apreciación del daño. Se hace presente que esta suma obedece, entre otros factores, a que el caso de autos, implicó no solo la pérdida de un hijo, sino la pérdida del núcleo familiar de sus nietos; 2.- Que, para cada uno de los hijos se reclama la suma de 30.000 Unidades de Fomento, o lo que el Tribunal estime prudencial, conforme a sus facultades privativas de apreciación del daño. Que, nuevamente se encuentra incorporada dentro de esta suma, la situación no solo respecto a la pérdida individual del padre y la madre, sino que, en su conjunto, la privación irreversible de su núcleo familiar íntegro. Que, resulta evidente que el daño moral de la pérdida de ambos padres no puede asimilarse a la pérdida de solo uno de ellos; 3) Finalmente, para cada uno de los hermanos, demanda la suma de 15.000 Unidades de Fomento, o lo que el Tribunal estime prudencial conforme sus facultades privativas de apreciación del daño.

Que a fs. 1147, se decretó la acumulación de la causa Rol N° 3263-2014, proveniente del 4° Juzgado Civil de Valparaíso, caratulada “Oliva Vera con Fisco de Chile”. Que, en consecuencia, a fs. 1151, comparece Adil Brkovic Almonte, abogado, domiciliado en calle Etchevers N° 229, oficina 51, comuna y ciudad de Viña Mar, mandatario judicial de Justo Emiliano Oliva Vera, chofer, y de Ana Luisa Vera, ambos domiciliados en Pasaje Apolo N° 4115, Villa Manuel Rodríguez, comuna de Pedro Aguirre Cerda, Región Metropolitana, solicitando tener por entablada demanda de indemnización de perjuicios en contra del Fisco de Chile, representado por el Consejo de Defensa del Estado, quien a su vez, es representado por el Abogado Procurador Fiscal de Valparaíso, don Enrique Vicente Molina, domiciliado en calle Prat 772, Piso 2, Valparaíso; acogéndola a tramitación, aceptándola en todas sus partes y declarando que el demandado deberá pagar a los demandantes, a título de indemnización por daño moral que se les ha ocasionado por la muerte de Flavio Francisco Oliva Pino, las siguientes sumas de: A Justo Emiliano Oliva



Vera, en su condición de padre de la víctima \$300.000.000 y a Ana Luisa Vera en su condición de abuela de la víctima \$ 200.000.000 más reajustes e intereses desde la notificación de la demanda y hasta el pago efectivo y total de la misma, o la suma que el Tribunal estime ajustada a derecho y equidad y al mérito de autos, con costas.

Que, a fin de evitar reiteraciones innecesarias, por cuanto las solicitudes formulados por los demandantes, son idénticas en cuanto a los hechos que las fundamentan, que ya fueron expuestos en el presente considerando; por razones de economía procesal, se dan por expresamente reproducidos, y en lo particular expone que en la aeronave individualizada en autos, formando parte de su tripulación, viajaba el único hijo y nieto de sus representados, don Flavio Francisco Oliva Pino, Cabo 2° de la Fuerza Aérea de Chile, mecánico, cuyo cuerpo hasta la fecha de presentación de su demanda, no ha podido ser recuperado.

Que con fecha 14 de Noviembre de 2014, se dictó auto de procesamiento, por incumplimiento de deberes militares, figura penal descrita y sancionada en el artículo 299 N° 3 del Código Militar, la que se fundó en los siguientes hechos: a) Que no obstante la Norma Operacional de la Fuerza Aérea lo ordena, la V Brigada Aérea no contaba con normas o procedimientos acerca de la operación de sus unidades pertenecientes a la Brigada que operen en otra jurisdicción; b) Que no se determinó el peso de la tripulación ni los del Cabo Oliva y Cabo Estrada, tomándose solo el peso referencial de los tenientes; c) Que el oficial de servicio del Centro de Operaciones Aéreas, no reparó en los errores y/o deficiencias del Plan de Vuelo elaborado por el Teniente Mallea, ni supervisó con la tripulación toda información relativa al vuelo que estaba por iniciarse, para velar por el cumplimiento de todos los protocolos existentes, con el objeto de resguardar la seguridad aeroespacial.

Que en relación con lo señalado precedentemente, el procesamiento establece las siguientes responsabilidades: a) Que en el proceso de generación de la misión, el Jefe del Estado Mayor del Comando de Combate y Jefe de la División de Operación, dio curso a la “Misión de Vuelo” despachando la orden respectiva en la que se consideró el traslado de 16 pasajeros, sin observar que se excedía en el número de los mismos conforme a las configuraciones que la V Brigada Aérea tenía para la aeronave mencionada, como asimismo, no efectuó la coordinación y control del desarrollo de las actividades en que se



encontraban involucradas más de una Brigada Aérea; b) Que respecto de la actuación que les cupo en la instancia del proceso de planificación, el Comandante en Jefe de la V Brigada Aérea no dictó un procedimiento que regulara las operaciones de sus aeronaves en otra Brigada Aérea como lo ordena la norma operativa. Que, este mismo Comandante en Jefe, como así también, el Comandante de la Escuadrilla de Bandada de Transporte Táctico del mismo Grupo de Aviación, no supervisaron de manera acuciosa la referida planificación, ya que no fue ponderado el peso máximo considerado para el despegue de la aeronave, conforme a las disposiciones del Manual de Vuelo del avión Casa 212, y por el contrario, se efectuó el cálculo utilizando solamente estándares y pesos supuestos, lo que no permitió evidenciar el sobrepeso que se produciría, una vez que sus pasajeros, equipaje y tripulación, se encontraban a bordo de la misma; c) Que, en el proceso de ejecución de la misión el oficial de servicio del Centro de Operaciones Aéreas de la II Brigada Aérea, no tuvo contacto con la tripulación, recibiendo el “Plan de Vuelo” vía fax, el que fue revisado y tramitado sin observar que en dicho “Plan de Vuelo” no se mencionaba el vuelo con “Punto de no Retorno”.

Que sin perjuicio del resultado final de la investigación, la orden de despegar fue dada por la Comandante del Vuelo, Teniente Carolina Fernández Quintero, quien previamente consultó a la Dirección de Meteorología, las condiciones meteorológicas del trayecto y del Archipiélago Juan Fernández. Que los informes periciales establecieron como causa contribuyente al accidente, la inexistencia de protocolos de aproximación y de fijación de circuitos y de altura mínima para el aterrizaje. Que, esta omisión de procedimiento ha sido establecida como incumplimiento de deberes militares en el Considerando Sexto N° 21 del Auto de Procesamiento en causa Rol 32-2011 sustanciada ante la Corte Marcial.

Que en cuanto al derecho, analiza los actos y omisiones culpables, y en primer lugar la decisión y maniobra negligente de la tripulación a cargo, ya que, el piloto efectuó una maniobra negligente en el aterrizaje al haberlo enfrentado a una altura baja e inapropiada. Cita la declaración del único testigo presencial del frustrado intento de aterrizaje del Casa 212, que rola a fojas 23 del expediente criminal, y señala que conforme al testimonio, el avión enfrentó el aterrizaje a escasa altura, siendo susceptible de ser afectado más severamente por las difíciles condiciones climáticas. Cita el peritaje realizado por Airbus, empresa fabricante del avión siniestrado, que rola en el mismo expediente criminal.



Que, la pérdida de control fue generada por un Factor Contextual Meteorológico, lo que produjo un descenso repentino del avión, con importante inclinación alar, por cuanto el lugar del accidente estaba afectado por cizalle horizontal y vertical, originado por fuertes vientos que provenían desde el Oeste-Suroeste, con grandes cambios en intensidad y dirección, arrachados, con presencia de inestabilidad post frontal, con desplazamientos verticales significativos de masa de aire, y con turbulencia eventualmente fuerte. Que, a esto se sumó el efecto aerodinámico que se ejercía en las masas de aire que circulaban a través de la Isla Santa Clara, la que generaba en el lugar del accidente, torbellinos contiguos contra-rotatorio a baja altura, con presencia de corrientes de aire ascendente y descendente de manera alternativa en distancias muy pequeñas y de gran inestabilidad, como se señala en la hoja N°66 de la J.I.A.

Que, al enumerar los factores contribuyentes del accidente, la J.I.A. estimó el factor humano por parte de la tripulación, al volar la aeronave a baja altura, por motivos indeterminados, quedando ésta expuesta a un área inestable de viento y cizalle reinantes a sotavento de la Isla Santa Clara. Que, el informe pericial fue categórico al señalar que la baja altura del vuelo implicó, por una parte, entrar en una zona de flujos de aire muy adverso, causando la pérdida de control del avión y, por la otra, la imposibilidad de recuperar el control de una actitud anormal por el poco espacio de maniobra vertical. Que, Airbus señaló que antes de impactar, el avión había alcanzado una condición y actitud de vuelo de la que no era posible recuperarlo a tan baja altitud y que la actitud del avión, cantidad de movimiento y energía inmediatamente antes del impacto, la dinámica de los movimientos posteriores y el proceso de rotura del avión según impactó con el agua, junto con la localización y dirección de la disposición de resto, son consistentes con una pérdida de control a una velocidad respecto al suelo relativamente alta y a baja altitud sobre la superficie del mar. Que esta mala maniobra se corrobora, además con lo establecido en el Manual de Fase del CASA 212, que tiene lineamientos técnicos y operativos en torno al aterrizaje, cuyo contenido extracta, refiriéndose a la página 20, 1.6 y 21. Que, en concordancia a lo anterior, cita la declaración del Comandante de Grupo (A) F.A.C.H., don César Rodrigo Pineda Troncoso, quien a la fecha del accidente se desempeñaba como Comandante del Grupo de Aviación N° 8.

Que, en cuanto a la errónea planificación del vuelo, hay que rectificar la conducta



descuidada de la tripulación a su cargo. Que, en el Dictamen Fiscal se constató que el informe pericial de fecha 10 de noviembre de 2011, que rola a fojas 503 del Sumario Administrativo, se determinaron diversos errores en la elaboración de los formularios de plan de vuelo aeronáutico, los cuales detalla, uno a uno. Que, cita parte de la declaración del Capitán de la F.A.C.H. don Mauricio Enrique Solano Pereda y hace presente que en el peritaje operacional, que rola a fojas 408 a 532 del Sumario Administrativo, el perito concluye que la tripulación no contaba con una planificación escrita y detallada del vuelo a realizar, como lo es el plan de vuelo del piloto. Que, esta conclusión se funda en que al momento de presentar el plan de vuelo, el Teniente Mallea cometió una serie de errores especialmente de tiempos y capacidades del avión, que deben ser observadas en una planificación, por muy básica que esta sea. Que, además, en el informe pericial, ya citado, se establecieron errores en la elaboración de los formularios de plan de vuelo aeronáutico presentado por el Teniente Mallea en el mesón del Servicio de Despacho de Aeronaves de la II Brigada Aérea. Que tales planes de vuelo fueron tramitados por dicho servicio de despacho, vía fax al C.O.A y a la dependencia aeronáutica correspondiente, siendo el operador del Servicio de Despacho de Aeronaves, el que realizó las correcciones de la salida instrumental y el nivel de vuelo consignado en el plan de vuelo por el teniente Mallea. Que, lo anterior, a juicio del Dictamen Fiscal, permite evidenciar la falencia del C.O.A., en cumplimiento de la función de “control” del vuelo de una aeronave institucional, específicamente en el vuelo del Casa 212 n° 966, consignado en dicho plan de vuelo, en el sentido que el personal de servicio del C.O.A. aun sabiendo que el plan de vuelo estaba errado, no tomó contacto con la tripulación.

En cuanto a la inexistencia de protocolo de vuelo desde y hacia Juan Fernández, cita la declaración de don Mauricio Andrés Barría Ruíz, Teniente del Aire de la F.A.C.H. quien se desempeñó como jefe de la flota CASA en el Grupo de Aviación N° 8 en la época del accidente, y lo expuesto por el Comandante Guillermo Castro Guzmán, a la época como Jefe del Estado Mayor del Comando de Combate. Señala que a la fecha de la interposición de la demanda, el Comandante Castro Guzmán se encuentra procesado en la investigación criminal por estos hechos por incumplimiento de deberes militares. Que respecto a la tramitación del plan de vuelo a instancias del C.O.A., de la II Brigada Aérea, cita la declaración del Capitán de Bandada (A) Mauricio Solano Parada efectuada en el Sumario



Administrativo y la declaración efectuada por el CDG (A) Germán Olave Díaz, a fojas 174 del Dictamen Fiscal. Luego, resume parte del contenido del Oficio Reservado N° 512 firmado por el General de Aviación, don Wolfram Celedón Mechketh, Jefe del Estado Mayor General, quien informó sobre la solicitud de antecedentes relacionados con protocolos o manuales de procedimientos para vuelos F.A.C.H. al Ministro en Visita, en el cual se señala, y cita informe de la J.I.A.

En cuanto a la causalidad, refiere que la casualidad directa de la caída del avión radica en la mala maniobra del piloto al enfrentar el aterrizaje a una altura inapropiada, lo que generó la pérdida del control del avión, la imposibilidad de recuperarlo y el impacto definitivo en el mar. Que ésta es la causa basal del accidente y al entenderlo de manera jurídica, se adapta bien a cualquier teoría de la causalidad. Que, si pensamos en la equivalencia de las condiciones, al no verificarse dicha mala maniobra, sino sustituirla por la adecuada, el avión habría aterrizado sin problemas. Que, es esperable que un aterrizaje sin la negligencia, conforme la experiencia y lo razonable en este tipo de prácticas, significaría la ausencia de la tragedia. Que desde la teoría de la imputabilidad objetiva, donde el acto negligente debe relacionarse con la causa del accidente, también se configura en autos si consideramos las máximas de la experiencia. Que la imputabilidad objetiva se encuentra en la incorrecta y negligente maniobra del piloto en el aterrizaje; y, para ilustrarlo, cita el considerando 3° de la resolución del Ministro Juan Cristóbal Mera, ya mencionada.

En cuanto al régimen de responsabilidad aplicable, menciona la falta de servicio basada en el derecho público, expresando: 1.- Que, según lo expuesto y establecido en la investigación criminal ya citada, la causa directa y necesaria de la caída del avión Casa 212 al mar, que provocó la muerte de todos sus ocupantes, fue la decisión de la tripulación, en concreto, del piloto al mando de volar a baja altura en el sector del canal que separa las islas Robinson Crusoe y Santa Clara, en las adversas condiciones climáticas consignadas, lo que tuvo como consecuencia la pérdida de control de la aeronave y su posterior caída al mar, con las luctuosas consecuencias conocidas; 2.- Que, a lo anterior, habría que agregar que la misma investigación criminal estableció como causa contribuyente al accidente, la inexistencia de protocolos de aproximación y de fijación de circuitos y de altura mínima, por parte del aeropuerto, y cuya responsabilidad por omisión, recae en la propia Fuerza Aérea; 3.- Que, en consecuencia, es de toda evidencia que los hechos probados en la



investigación criminal, permiten establecer la falta de servicio como factor de imputación de responsabilidad del Estado, toda vez que, la Fuerza Aérea de Chile, ordenó la realización de un vuelo a la Isla Juan Fernández, a pilotos sin experiencia suficiente, sin un adecuado protocolo de vuelo, en una ruta de conocidas condiciones extremas de orden climático y geográficas, lo que en definitiva derivó en la pérdida de control de la aeronave por parte de su tripulación, al volar inexplicablemente a una altura más baja que la recomendada por el manual de vuelo de la nave para tránsito de aterrizaje, en el sector del canal que separa las islas Robinson Crusoe y Santa Clara, en las condiciones climáticas que ya se han descrito.

Que funda la responsabilidad por falta de servicio, en la existencia de un sistema de responsabilidad de la administración basado exclusivamente en principios y normas de derecho público, del que no se encuentran excluidas las Fuerzas Armadas, siguiendo en este aspecto el voto de prevención redactado por el Ministro de la Excma. Corte Suprema, don Sergio Muñoz Gajardo.

Que en cuanto a la falta de servicio basada en el derecho privado, en subsidio, invoca como régimen jurídico aplicable, la responsabilidad por falta de servicio basada en el artículo 2314 del Código Civil, citando jurisprudencia de la Excma. Corte Suprema. Que, ampliando el razonamiento anterior, puede no exigirse para la responsabilidad de la persona jurídica Estado culpa o dolo de sus órganos o representantes, sino que basta con que el comportamiento del servicio público sea distinto al que debiera considerarse como su comportamiento normal, o sea, bastaría con probar una falta de servicio.

Expone la responsabilidad de la administración por el hecho ajeno, señalando que si el Tribunal estimase que no existe falta de servicio, ya sea fundada en el derecho público o en lo dispuesto en el artículo 2314 del Código Civil; la tripulación a cargo, Teniente Juan Pablo Ignacio Mallea Lagos y la Comandante de Vuelo, Teniente Carolina Fernández Quinteros, eran funcionarios militares dependientes de la Fuerza Aérea; y, en esa calidad debe considerárseles dependientes conforme al inciso 4° del artículo 2320 del Código Civil, que establece la responsabilidad del principal por los hechos de quienes estuvieren bajo su cuidado. Asevera que se cumplen todas las condiciones de la responsabilidad por el hecho ajeno contra el demandado Fisco; que los agentes directos del daño, la tripulación a cargo, incurrió en una maniobra negligente, que originó la muerte del hijo de sus



representados, siendo la causa precisa y directa de la muerte dicha maniobra negligente y que hay vínculo de subordinación y dependencia entre los agentes directos del daño y la Fuerza Aérea de Chile, que no sólo tuvo a cargo su formación, sino que se encuentra bajo una estricta jerarquía de mando, lo que satisface el elemento de vínculo de subordinación y dependencia. Que, cumplidas estas condiciones, se presume la culpa de la demandada, debiendo acreditar que fue diligente, conforme el inciso final del artículo 2320 del Código Civil.

Que respecto de la indemnización por daño moral, cita jurisprudencia de tribunales. Que, el daño sufrido por los demandantes consiste en una aflicción, pesar, dolor y angustia que afecta sus sensibilidades, sentimientos y personalidades, produciendo un perjuicio grave en sus esferas afectivas, como consecuencia de la muerte de su único hijo, en el caso de su representado Justo Oliva, y de su nieto en el caso de su representada, Ana Luisa Vera. Que, esta situación se ve agravada, ya que el demandante tuvo que asumir solo la crianza y educación de su hijo durante la primera década de su vida, contando afortunadamente con la ayuda de la abuela paterna del menor. Por lo que, no es difícil imaginarse lo devastador del sufrimiento experimentado por un padre al perder un hijo, o una abuela al perder al nieto que por circunstancias de la vida debió criar.

Que, respecto del monto demandado por dicho daño, expone diversos criterios para cuantificarlo, destacando su gravedad, el grado de negligencia y la capacidad económica del demandado; agrega que, la demandada debe ser juzgada con el más severa estándar de responsabilidad que deberá expresarse en el quantum de una indemnización. Que reclama, a título indemnización de daño moral, la suma de \$300.000.000, para don Justo Emiliano Oliva Vera, en su condición de padre de don Flavio Francisco Oliva Pino; y \$200.000.000 en el caso de doña Ana Luisa Vera, en su condición de abuela de don Flavio Francisco Oliva Pino, más reajustes e intereses que se especifican en la parte petitoria, o lo que el Tribunal considere prudencial, conforme sus facultades privativas de apreciación del daño.

Que a fs. 1147, se decretó la acumulación de los autos Rol N° 549-2015, provenientes del 4° Juzgado Civil de Valparaíso, caratulados “Miño con Fisco de Chile”. Que, en consecuencia, a fs. 1273, comparece Paola María Inés Miño Benítez, secretaria bilingüe; Pía Alejandra Fernández Miño, estudiante universitaria, y Rodrigo Matías Fernández Miño, estudiante universitario, todos domiciliados en calle Doctor Luis Calvo Mackenna





N° 9.817, de la comuna de Las Condes, representados por don René Luis Valenzuela Soto, abogado, domiciliado en calle Catedral N° 1465, oficina 22, solicitando tener por interpuesta demanda en juicio ordinario en contra del Fisco de Chile, persona jurídica de derecho público, representado por el Consejo de Defensa del Estado, organismo público representado a su vez, en Valparaíso por el Procurador Fiscal, Enrique Vicente Molina, abogado, o quien tenga a la fecha carácter de tal, ya sea como titular o subrogante, ambos domiciliados en calle Prat N° 772, segundo piso, de la comuna de Valparaíso, todos ya individualizados y atendida la gravedad de los antecedentes que se han hecho valer, y las normas en lo principal y subsidiarias de responsabilidad, declarar que se acogen las siguientes pretensiones, es decir, las sumas que se demandan por el daño moral propio de los actores, consistentes en: 1) Para Paola María Inés Miño Benítez en su calidad de cónyuge de don Rodrigo Fernández Apablaza la suma de 25.000 Unidades de Fomento en su equivalente en moneda nacional, al valor que tenga la referida Unidad de Fomento o la unidad que la reemplace, al momento del pago efectivo o la cantidad que el Tribunal considere prudencial en justicia; 2) Para Pía Alejandra Fernández Miño, en su calidad de hija matrimonial de don Rodrigo Fernández Apablaza, la suma de 15.000 Unidades de Fomento en su equivalente en moneda nacional, al valor que tenga la referida Unidad de Fomento o la unidad de que la reemplace, al momento del pago efectivo o la cantidad que el Tribunal estime prudencial en justicia; 3) Para Rodrigo Matías Fernández Miño en su calidad de hijo matrimonial la suma de 15.000 Unidades de Fomento en su equivalente en moneda nacional, al valor que tenga la referida Unidad de Fomento o la unidad de que la reemplace, al momento del pago efectivo, o la cantidad que el Tribunal considere prudencial en justicia; 4) Como daño moral de Rodrigo Fernández Apablaza, representado por sus herederos Paola María Inés Miño Benítez, Pía Alejandra Fernández Miño y Rodrigo Matías Fernández Miño, en calidad de indemnización por daño moral la suma de 25.000 Unidades de Fomento en su equivalente en moneda nacional al valor que tenga la referida Unidad de Fomento o la unidad que la reemplace al momento del pago efectivo o la cantidad que el Tribunal considere prudencial en justicia; 5) Todas las cantidades demandadas precedentemente deberán ser pagadas con los intereses corrientes que se devenguen desde que quede ejecutoriada la sentencia definitiva hasta la fecha del pago efectivo de las mismas; 6) Todo lo anterior, con expresa condenación en costas.

Que, a fin de evitar reiteraciones innecesarias, por cuanto las solicitudes formuladas por los demandantes, son idénticas en cuanto a los hechos que las fundamentan, que ya fueron expuestos en el presente considerando; por razones de economía procesal, se dan por expresamente reproducidos, y en lo particular expone que don Rodrigo de la Cruz Fernández Apablaza, era funcionario del Departamento de Relaciones Públicas de la Fuerza Aérea de Chile y, en dicha condición fue designado por sus superiores para acompañar a un grupo de personas de Televisión Nacional de Chile, del programa “Buenos Días a Todos”, encabezado por el animador don Felipe Camiroaga, miembros de la entidad



Desafío Levantemos Chile y otros organismos de ayudas solidarias y del Estado, en un viaje a la isla Juan Fernández, en un avión de la Fuerza Aérea de Chile, siendo dicho viaje aéreo totalmente gestionado por la institución de las Fuerzas Armadas.

Que la responsabilidad civil de la Fuerza Aérea de Chile, como Fisco de Chile, representada por el Consejo de Defensa de Chile, debiendo decir del Estado, se origina en el llamado accidente aéreo, del mencionado avión FACH Casa 212. Que, los hechos y circunstancias de esta catástrofe, fueron establecidos en el procedimiento judicial tramitado primitivamente por la Fiscalía de Aviación de Santiago, dependiente del Juzgado de Aviación, Rol N° 32-2011, caratulada “Accidente de aviación de aeronave CASA 212 en el archipiélago Juan Fernández”, que posteriormente fue asumida por el Ministro de la Corte Marcial, en Visita Extraordinaria, don Juan Cristóbal Mera Muñoz, tramitado en la comuna de Santiago, y cuya sentencia ya ha sido reproducida en autos, transcribiendo sus considerandos resolutivos.

Que, la exhaustiva investigación del Ministro Señor Mera, determinó que el avión Casa 212 se precipitó al mar por la errada maniobra de efectuar el aterrizaje a muy baja altura, agravada por las malas condiciones climáticas, incumpliendo incluso las normas del manual de uso del fabricante del avión. Que, esta fue la causa directa y determinante del accidente o desastre materia de autos. Que, precisando los hechos materia del accidente, el avión golpeó con la superficie del mar mientras avanzaba en dirección de vuelo con una alta energía en una rápida maniobra de alabeo (deformación momentánea del ala de un avión para compensar el efecto de la fuerza centrífuga durante un viraje) a la izquierda, mientras que al mismo tiempo se deslizaba hacia la izquierda en un desplazamiento hacia la superficie del mar con el ala izquierda por delante. Que, antes de impactar, el avión había alcanzado una condición y actitud de vuelo de la que no era posible recuperarlo a tan baja altitud, por lo que el tiempo estimado de la caída fue entre 3 a 5 segundos.

Que, producto de la caída y destrucción del avión de la Fuerza Aérea de Chile, falleció don Rodrigo de La Cruz Fernández Apablaza, marido y padre de los demandantes; que la causa directa de su muerte fue la negligente modalidad de altitud de vuelo baja al intentar aterrizar, determinada por la tripulación de esa aeronave, quienes eran miembros activos de la FACH, todo lo que justifica la obligación de indemnizar los daños por parte del Fisco de Chile, cuyos funcionarios actuaron culpablemente, causando la caída del avión y la muerte



de toda la tripulación y pasajeros.

Que en cuanto al derecho, la muerte de don Rodrigo Fernández Apablaza, es de exclusiva responsabilidad civil del Estado de Chile, dándose los requisitos legales que se señalan.

Que respecto a las normas de responsabilidad de Derecho Público, como primera argumentación de responsabilidad de la Fuerza Aérea de Chile, debe aplicarse la normativa general de la responsabilidad de Derecho Público derivada del artículo 38, inciso segundo, de la Constitución Política de la República de Chile, que establece expresamente la responsabilidad del Estado por los daños causados por sus organismos administrativos.

Que la responsabilidad es objetiva y se funda sobre la base de la causalidad material, esto es que los pilotos del avión Casa 212 volaron a una altura inapropiadamente baja, causando la caída de la nave y consecuente muerte de don Rodrigo Fernández Apablaza, que se dañó su vida y se causó daño moral de su cónyuge e hijos. Que los precitados daños son atribuibles causalmente a la actividad del Estado, FACH, siendo antijurídicos, es decir, que don Rodrigo, su cónyuge e hijos, sufrieron perjuicios que no tenían la obligación de soportar.

Que, la norma precitada, se complementa con las normas de la misma Constitución, contenidas en los artículos 6 inciso tercero, y artículo 7 inciso tercero, los cuales cita, disposiciones que manifiestan los principios de legalidad y de responsabilidad en el actuar administrativo del Estado.

Expresa que, subsidiariamente a las normas de derecho público expresadas anteriormente, en el improbable caso de no ser aplicadas, se deberá fundamentar la responsabilidad del Estado en las normas comunes de responsabilidad civil, establecidas en los artículos 2314 y siguientes del Código Civil, por cuanto los actos u omisiones de los miembros o instituciones de las Fuerzas Armadas, están excluidos del régimen de responsabilidad por falta de servicio, según lo dispone el artículo 21, incisos primero, tercero y cuarto, de la Ley Orgánica de Bases Generales del Estado N° 18.575. Que, en el caso sublite, se deberán aplicar las disposiciones de la denominada responsabilidad extracontractual, fundamentada en la culpa, regulada en el Título XXXV, del Libro IV, del Código Civil. Asevera que existió responsabilidad por el hecho de otro, fundada en el artículo 2320 del Código Civil. Que en la investigación judicial tramitada por el Ministro, Juan Cristóbal Mera, se encuentra plenamente demostrado que la tripulación a cargo del vuelo, en donde falleció



don Rodrigo Fernández Apablaza y el resto de los pasajeros y tripulación del avión siniestrado, encabezada por el Teniente Mallea Lagos y la Comandante de vuelo, Fernández Quinteros, estaba integrada por funcionarios dependientes directos de la Fuerza Aérea de Chile, por lo que cabe la responsabilidad del principal por los hechos de quienes estuvieren bajo su cuidado.

Agrega que, se configuran todos los requisitos legales de la responsabilidad por el hecho ajeno, contra el demandado, Fisco de Chile. Que, en primer lugar, la tripulación a cargo del avión, tenientes Srta. Fernández y Sr. Mallea, incurrieron en una o más maniobras negligentes, que originaron el daño o la muerte de Rodrigo Fernández Apablaza, siendo la causa directa de su muerte esa maniobra negligente. Que, existe vínculo de subordinación y dependencia entre los agentes directos del daño, los pilotos y la Fuerza Aérea de Chile, la que no solo tuvo a cargo su formación profesional, sino que se encontraban bajo estricta jerarquía de mando militar, lo que satisface el elemento de vínculo de subordinación y dependencia. Que, así las cosas, se presume la culpa de la demandada, debiendo aquella, según el inciso final del artículo 2320 del Código Civil, acreditar que fue diligente.

Luego, cita los artículos 2314 y siguientes del Código Civil, enumerando cada uno de los requisitos de la responsabilidad. Señala que, en cuanto a los actos y omisiones culpables, hay pluralidad de negligencias, por parte de los pilotos de la aeronave, con sus maniobras negligentes e ineptas, de la Fuerza Aérea de Chile por su organización y formación de los pilotos y por la Dirección de Meteorología. Añade que la responsabilidad de la demandada se funda en que la tripulación realizó maniobras negligentes y culpables que provocaron el choque del avión contra el mar, según lo investigado judicialmente por el Ministro en Visita, señor Mera. Que, ello corresponde a la causa imputable y al acto negligente que justifica la indemnización, considerando que la tripulación estaba integrada exclusivamente por funcionarios del Estado, Fuerza Aérea de Chile, dándose la dependencia para que el Estado se haga responsable por los actos negligentes de sus funcionarios. Que los hechos acreditados en el procedimiento investigado por el Ministro en Visita, don Juan Cristóbal Mera, manifiestan la falta de rigor en los procedimientos asociados a vuelos realizados por la Fuerza Aérea de Chile, y en particular en el que causó la muerte al señor Fernández Apablaza y al resto de los pasajeros y tripulación del avión siniestrado.

Relata que el piloto a cargo del avión siniestrado, efectuó maniobras negligentes en el



procedimiento de aterrizaje, al enfrentarlo a una altura extremadamente baja e inapropiada; cita la declaración del único testigo presencial de los frustrados intentos de aterrizajes del avión Casa 212, don Felipe Paredes, para afirmar que la tripulación del avión enfrentó el aterrizaje a escasa altura, siendo afectado severamente por las adversas y complejas condiciones climáticas. Que, cita las conclusiones del peritaje realizado por la empresa AIRBUS, fabricante del avión CASA 212, parte integrante de la causa criminal. Que, dicho peritaje, expresaría las causas y factores contribuyentes del accidente aéreo, las cuales transcribe, a modo de resumen. Que, complementa lo anterior, extractando conclusiones del Informe de la JIA.

Enfatiza que, esta maniobra negligente de los pilotos del avión siniestrado, infringió las normas técnicas de su manejo y los lineamientos técnicos y operativos de los aterrizajes, según lo indicado en el Manual de Fase del CASA 212; señala que en las páginas 20 y 21 de dicho texto de Instrucciones del fabricante se establecen normas precisas de Aterrizajes y Tránsitos, que en términos generales, establecen que el avión debe mantener la altura, colocándose paralelo a la pista y a 1.000 pies sobre el terreno, debiendo reducir la velocidad a 120 nudos, para posteriormente efectuar el check de aterrizar; que los pilotos de la Fuerza Aérea de Chile realizaron lo contrario; que, para reafirmar su proposición, cita declaración efectuada por el Comandante de Escuadrilla don Marcelo Flores.

Que, en la investigación judicial, en la investigación administrativa y en el procedimiento de la Junta Investigadora del Accidente, no se pudo determinar las causas de la inexplicable y negligente determinación de la tripulación de efectuar un aterrizaje a tan baja altitud; no existiendo fundamentos técnicos o de otra naturaleza que la justifiquen. Que, en la causa penal, el Comandante de Grupo, don Cesar Rodríguez Pineda Troncoso, quien a la fecha del accidente se desempeñaba como Comandante del Grupo de Aviación N° 8, fue consultado por las razones o causas por las que los pilotos maniobraran a baja altura al momento del aterrizaje y contestó que no conoce ningún factor que obligue a un piloto a volar a baja altitud. Cita la sentencia dictada por el Ministro en Visita, señor Mera, respecto al tema tratado. En suma, lo expresado ratifica y comprueba la tesis indiscutible, que el avión se precipitó por causa de una decisión incorrecta de los pilotos al maniobrar negligentemente en el intento de aterrizaje, constituyéndose culpa, desde el punto de vista del derecho civil, configurándose responsabilidad civil relacionada con el daño, desde un



punto de vista causal.

Menciona que la planificación del vuelo fue errada, debido a la negligencia en la redacción del plan de vuelo, la cual fue descuidada en extremo por parte de la tripulación a cargo de la misión. Que en el Dictamen Fiscal de la FACH, se constataron errores en la elaboración de los formularios de plan de vuelo aeronáutico por medio del informe pericial, de fecha 10 de noviembre de 2011, que rola a fojas 503 del Sumario Administrativo, los cuales ya fueron reseñados. Que sobre el particular, cita la declaración del Capitán de la FACH, don Mauricio Solano Pereda, que pone de manifiesto la negligencia al completar el respectivo formulario de Plan de Vuelo, que denota el descuido y culpa en el actuar de la tripulación.

En cuanto a la falta de control en la planificación del vuelo, en el peritaje operacional, que rola a fojas 408 a 532 del Sumario Administrativo, el perito concluye que la tripulación no contaba con una planificación escrita y detallada del vuelo a realizar, como lo es el Plan de Vuelo del Piloto. Que, esta conclusión se funda en que en el momento de presentar el Plan de Vuelo, el Teniente Mallea cometió una serie de errores especialmente de tiempos y capacidades del avión, que deben ser observados en una planificación, por muy básica que esta sea. Que según el precitado Dictamen Fiscal, lo anterior evidencia las fallas u omisiones del C.O.A, en el cumplimiento de la función de “control” de vuelo de una aeronave institucional, y específicamente en el vuelo del Casa 212 N° 966, consignado en dicho plan de vuelo, en el sentido que el personal de servicio del C.O.A., aun sabiendo que estaba errado, no tomó contacto con la tripulación para efectuar las correcciones y aclaraciones pertinentes.

Refiere respecto al incumplimiento de normas de seguridad, cita la declaración del Comandante de Grupo, en contraposición con la información del Dictamen Fiscal.

Luego, se refiere las calificaciones académicas deficientes del Teniente Mallea, y a sus capacidades académicas y profesionales como piloto del vuelo siniestrado, citando la declaración efectuada por el Comandante de Escuadrilla (A) de la FACH, don Marcelo Eduardo Flores, a fojas 225 del expediente judicial y las declaraciones efectuadas por el Capitán de Bandada, don Rodrigo Andrés Price González, y Capitán de la FACH, don Mauricio Enrique Solano Pereda, sobre el tema. Que figuran otros antecedentes, como los informes de rendimiento del piloto Alumno, Teniente Sr. Mallea donde constan las



apreciaciones de sus instructores. Que, en el mismo orden de ideas, cita el informe del Consejo de Instructores. Concluye que existen muchas evaluaciones sobre la deficiencia del Teniente Sr. Mallea, quien aunque se encontraba habilitado para volar, su trayectoria deficiente como piloto, fundamenta la tesis de la negligencia al enfrentar la maniobra final que desencadenó la tragedia.

Argumenta la falta de protocolos de vuelos desde y hacia Juan Fernández, haciendo presente que se encuentra acreditada la ausencia total de protocolos de vuelo desde y hacia la Isla Juan Fernández; que cita la declaración de don Mauricio Barría Ruiz, Teniente de la FACH quien se desempeñaba como Jefe de la flota de aviones CASA en el grupo de Aviación N° 8, a la época del siniestro aéreo, la cual fue ratificada con la declaración del Comandante don Guillermo Castro Guzmán, Jefe del Estado Mayor del Comando de Combate, quien reconoció que dicha Unidad no contaba con la normativa específica para regular los vuelos al Archipiélago Juan Fernández y que tampoco hay normas sobre el punto de no retorno para estas misiones. Asimismo, destaca la declaración de don Cesar Pineda Troncoso, Comandante del Grupo de Aviación N° 8 y la declaración del instructor del material de los CASA 212 del Grupo de Aviación N° 8 en el Dictamen Fiscal. Indica que en el mismo sentido constan las declaraciones del Capitán de Bandada (A) don Mauricio Solano Pereda, a fojas 2427 del Dictamen del Fiscal, y el CDG (A) don Germán Olave Díaz, a fojas 2428, del mismo dictamen. Agrega que en el expediente judicial figura el Oficio Reservado N° 512 emitido por el General de Aviación, don Wólfram Celedón Mechketh, quien era el Jefe del Estado Mayor General, el cual resume, citando también lo señalado por la Junta Investigadora de Accidentes, JIA, en la hoja N° 22 de su informe.

Señala que las negligencias expuestas configuran plenamente el elemento de la culpa, debiendo responder el Fisco por el hecho de sus dependientes, es decir, la tripulación a cargo del avión que actuó con negligencia, todo en conformidad el artículo 2320 del Código Civil.

Que la causalidad directa de la caída del avión CASA se encuentra en la errónea, inexplicable y fatal acción de los pilotos al efectuar el aterrizaje a una altura inapropiadamente baja, lo que causó la pérdida del control del avión, la imposibilidad de recuperarlo y el impacto definitivo en el mar. Que esta fue la causa basal del accidente o desastre aéreo, acreditada y probada en la investigación penal tramitada por el Ministro en



Vista, don Juan Cristóbal Mera, quien determinó el sobreseimiento de la causa al encontrarse fallecidos los pilotos responsables, a cargo de la aeronave. Que, de haber existido esta maniobra de aproximarse a una altura adecuada, aplicando las normas recomendadas por el manual, por regla general, la aeronave habría aterrizado en forma normal, por lo que de no haber negligencia de la tripulación no estaríamos en presencia de este desastre. Que, las maniobras negligentes de los pilotos al aterrizar se relacionan directamente con la causa del accidente, según las máximas de la experiencia, originando dichas maniobras una imputabilidad objetiva. Que, el Ministro en Visita, don Juan Cristóbal Mera, lo resolvió de dicha forma, en los considerandos Tercero y Cuarto de la sentencia.

En cuanto a los daños, los demandantes, en sus calidades de familiares del fallecido don Rodrigo de la Cruz Fernández Apablaza, demandan pretendiendo indemnizaciones como víctimas a consecuencia del daño reflejo o por repercusión, para obtener la indemnización o reparación por el daño moral propio, dada la sensible muerte de su ser querido; asimismo, demandan en sus calidades de herederos, para pretender la indemnización de los daños materiales y morales ocasionados al propio don Rodrigo de la Cruz Fernández Apablaza, que se originan con la temprana y violenta muerte causada por el siniestro aéreo.

Que respecto a las víctimas por repercusión y daños morales propios, la cónyuge y los hijos, padecieron el dolor de la pérdida de su marido, compañero de toda una vida, y de su padre. Que, este dolor es indescriptible, permanente y durante todas sus vidas estará presente la ausencia y las circunstancias dolorosas de la pérdida del ser amado. Que, después de esta pérdida por la muerte tan trágica de Rodrigo Fernández, la vida de los actores, su familia directa, se transformó totalmente, el hogar quedó sin uno de sus pilares fundamentales en el ámbito espiritual, emocional, psicológico, afectivo, personal y familiar. Que, la muerte tan violenta de un ser amado, como lo es el marido y el padre, es un dolor indiscutible que representa el daño moral que se pretende se indemnice, constituyendo estas relaciones familiares, desde ya, indicios serios de presunción del referido daño moral. Que, también se debe considerar la negligencia grave de los pilotos de la Fuerza Aérea de Chile y de dicha institución en los hechos que originaron el desastre que causo directamente la muerte de don Rodrigo Fernández Apablaza, todo lo que demuestra





el poco cuidado de la vida y de la integridad de otros, de sus conciudadanos, a los que se debe un servicio profesional de la más alta calidad. Que, no hay que olvidar que la FACH es la mayor autoridad o entidad aérea del país. Que, en el caso sub lite, las negligencias se manifestaron en la planificación del vuelo, la falta de protocolos de vuelos para la isla de Juan Fernández, en la formación deficiente de los pilotos, los errores elementales de procedimientos de aterrizajes y otros.

Que respecto de las normas de responsabilidad por falta de servicio, y en subsidio, para el caso de considerarse aplicables sus normas; su pretensión se ampara en la Ley Sobre Bases Generales del Estado, regulada por los artículos 40 y 42 de la Ley N° 18.575.

Que las sumas demandadas por el daño moral propio de los actores y de don Rodrigo Fernández Apablaza, en cualquiera de los ámbitos de responsabilidad argumentados, ascienden a las siguientes: 1.- Para doña Paola María Inés Miño Benítez, en su calidad de cónyuge de don Rodrigo Fernández Apablaza, se pretende la suma de 25.000 Unidades de Fomento, en su equivalente en moneda nacional, al valor que tenga la referida Unidad de Fomento o la unidad de que la reemplace, al momento del pago efectivo, o la cantidad que V.S. considere prudencial en justicia; 2.- Para doña Pía Alejandra Fernández Miño, en su calidad de hija matrimonial de don Rodrigo Fernández Apablaza, se pretende la suma de 15.000 Unidades de Fomento, en su equivalente en moneda nacional, al valor que tenga la referida Unidad de Fomento o la unidad de que la reemplace, al momento del pago efectivo, o la cantidad que V.S. considere prudencial en justicia; 3.- Para don Rodrigo Matías Fernández Miño, en su calidad de hijo matrimonial, se pretende la suma de 15.000 unidades de Fomento, en su equivalente en moneda nacional, al valor que tenga la referida Unidad de Fomento o la unidad de que la reemplace, al momento del pago efectivo, o la cantidad que V.S. considere prudencial en justicia.

En cuanto al daño moral de don Rodrigo Fernández Apablaza, demandado por sus herederos, pide que el perjuicio o daño sufrido por don Rodrigo Fernández Apablaza, al perder su vida por la negligencia de la demandada, se indemnice en conformidad a lo dispuesto por el artículo 2329 del Código Civil. Hace presente que la víctima no puede actuar, pero sus herederos tienen el derecho y la obligación de accionar en representación de su marido y padre respectivamente, en sus calidades de sucesores, según lo dispuesto en el artículo 988 del Código Civil que establece el primer orden de sucesión intestada.



Asevera que, no cabe la menor duda que la pérdida de la vida es un daño que debe ser indemnizado y que la reparación del mismo debe ser integral según lo dispone el artículo 2329 del Código Civil; que dicha indemnización del daño moral, constituye un derecho transmisible de conformidad al artículo 1097 del Código Civil; que los herederos del causante pueden hacer efectivas las acciones transmisibles, dentro de las cuales se consideran las indemnizaciones que podría haber reclamado la víctima directa. Concluye que por este concepto, doña Paola María Inés Miño Benítez, doña Pía Alejandra Fernández Miño, y don Rodrigo Matías Fernández Miño, en sus calidades de herederos de don Rodrigo Fernández Apablaza, demandan la suma de 25.000 Unidades de Fomento en su equivalente en moneda nacional, al valor que tenga la referida Unidad de Fomento o la unidad de que la reemplace, al momento del pago efectivo, o la cantidad que el Tribunal considere prudencial en justicia.

Que a fs. 1147, se decretó la acumulación de los autos Rol N° 799-2015, provenientes del 2° Juzgado Civil de Valparaíso, caratulados “Párraga con Fisco de Chile”. Que, en consecuencia, a fs. 1373, comparece Mario Párraga San Román, biólogo, actuando por sí y también en representación de sus hijos menores de edad, Ainara Párraga Díaz e Iñaki Párraga Díaz, todos domiciliados en Las Golondrinas 1255, Reñaca, Viña del Mar y Sebastián Vicente Lozano Díaz, estudiante, domiciliado en Trinquete 31 departamento 102, Condominio San Francisco, Cerro Mariposa, Valparaíso, representado convencionalmente por don Cristián Arias Vicencio, abogado, domiciliado en Santo Domingo 550, oficina 101 y en calle Prat N°815, oficina 511, Valparaíso, solicitando tener por interpuesta demanda civil en contra del Fisco de Chile, representado por el Abogado Procurador Fiscal de Valparaíso, don Enrique Vicente Molina, domiciliado en Prat 772, piso 2, Valparaíso, declarando: 1.-Que se acoge la demanda interpuesta en contra del Fisco de Chile; 2.- Que el Fisco es responsable del ilícito civil que provocó la muerte de Galia Carolina Díaz Riffo, causando los perjuicios de daño moral y lucro cesante a su cónyuge, Mario Párraga San Román, a sus hijos Ainara e Iñaki y, asimismo, a su hijo, Sebastián Vicente Lozano Díaz; 3.- Que el ilícito civil ha causado perjuicios a Mario Párraga San Román, a sus hijos Ainara e Iñaki y a su hijo Sebastián Vicente Lozano Díaz y que éstos ascienden al monto de \$2.563.462.496 o a la suma distinta que el Tribunal fije conforme a derecho y al mérito de la prueba que se rinda en la causa; 4.- Que el demandado Fisco de Chile queda obligado a



pagar a Mario Párraga San Román, a sus hijos Ainara e Iñaki y a su hijo Sebastián Vicente Lozano Díaz, la suma de \$2.563.462.496, en iguales partes o proporciones, o a la suma distinta y las proporciones diversas que el Tribunal fije conforme a derecho y al mérito de la prueba que se rinda en la causa; 5.- Que las sumas indicadas se reajustarán de conformidad a la variación del Índice de Precios al Consumidor, más los intereses corrientes desde la fecha en que se presenta esta demanda y hasta la de su pago efectivo, o en la forma que el Tribunal determine conforme a derecho y a la prueba que se rinda en la causa, pero en todo caso, manteniendo actualizadas las sumas que se demandan; 6.- Que se condena en costas a la parte demandada.

Que, a fin de evitar reiteraciones innecesarias, por cuanto las solicitudes formuladas por los demandantes, son idénticas en cuanto a los hechos que las fundamentan, que ya fueron expuestos en el presente considerando; por razones de economía procesal, se dan por expresamente reproducidos, y en lo particular expone que la muerte de Galia Carolina Díaz Riffo, cónyuge y madre, de los demandantes, se produjo en el contexto de los trabajos de reconstrucción del área de comercio de la caleta de pescadores de la isla Robinson Crusoe. Que en apoyo de esas labores, la Dirección Regional de la Cultura y las Artes de la Región de Valparaíso, dependiente del Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, encargó a doña Galia Díaz Riffo trasladarse al Archipiélago Juan Fernández, entre los días 2 y 4 de septiembre de 2011, en comisión de servicios, dentro del ámbito de sus funciones, en calidad de su Directora Regional Subrogante. Que, para la materialización de las labores de reconstrucción y para realizar el viaje, la Fundación "Desafío Levantemos Chile", mediante su representante don Felipe Cubillos Sigall, el 8 de julio de 2011, solicitó al Jefe del Departamento de Comunicaciones de la Fuerza Aérea, Coronel de Aviación Dennis Harvey Parada, el traslado aéreo de funcionarios de Televisión Nacional de Chile, miembros de la mencionada Fundación a la isla Robinson Crusoe, con el propósito de contribuir a los trabajos de reconstrucción. Que el 25 de julio de 2011, dicha solicitud fue aceptada por el General de Brigada Aérea Maximiliano Larraechea Loeser quien, en su calidad de Secretario General de la Fuerza Aérea, ordenó mediante oficio C.J.F.A.S.G. (P) N°35018-9, dirigido al Comando de Combate de la Fuerza Aérea, ejecutar la operación mediante el traslado aéreo de las personas indicadas, solicitando que se incorporara a dos funcionarios del Consejo Nacional de la Cultura y las Artes. Que, el día 8 de agosto de 2011, mediante



la orden de misión de vuelo N° 1064-B-5/B5/3232/14209, el Jefe de Estado Mayor del Comando de Combate, Coronel de Aviación Guillermo Castro Guzmán, dispuso que la operación fuera ejecutada en un avión CASA 212, entre los días 19 y 21 de agosto de 2011. Que dicho vuelo fue reprogramado para los días 2 y 4 de septiembre de 2011, mediante la orden de misión de vuelo N°1064-B5/135/3401/14927 de 19 de agosto de 2011.

Que, además de la tripulación, viajarían otras quince personas como pasajeros, entre las cuales se encontraba doña Galia Carolina Díaz Riffo, en su calidad de funcionaria de la Dirección Regional de la Cultura y las Artes, de la Región de Valparaíso.

Que para ilustrar las condiciones climáticas del aeródromo al momento del vuelo, cita el extracto del informe emanado de la Dirección Meteorológica de Chile, expone que según se acreditó en la causa criminal Rol N° 32-2011, del Juzgado de Aviación, seguida ante el Ministro en Visita Extraordinaria, la baja altura de vuelo implicó que la aeronave entrara a una zona de flujos de aire adversos, que causó la pérdida de control del avión y la imposibilidad de recuperarlo por el poco espacio de maniobra vertical; y, que esta situación se explica, porque la orografía de la isla Santa Clara produce la aparición a sotavento de dos torbellinos contiguos contrarrotatorios, transversales al canal que separa las islas Santa Clara y Robinson Crusoe, lugar que atravesó el avión. Que la situación antes descrita genera condiciones de vuelo extremas en esa zona.

Que ha quedado acreditado, mediante la investigación de la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación, la baja altura a la que volaba el avión al atravesar esa zona, causando la total pérdida de control de la aeronave por parte del piloto, provocando su caída al mar. Que el avión golpeó la superficie del mar, realizando una maniobra denominada "alabeo", esto es, la deformación momentánea de sus alas que se realiza con el propósito de compensar el efecto de la fuerza centrífuga, mientras simultáneamente se desplazaba hacia la superficie del mar con el ala izquierda por delante. La duración de la caída se estimó de entre 3 y 5 segundos, y la destrucción e inmersión de la nave, comenzó en el momento en que la punta del ala izquierda de la nave tocó la superficie del mar, debido a la gran velocidad del impacto. Que, la nariz del avión se comprimió hacia la derecha en ese momento, destruyéndose completamente, provocando que el avión se invirtiera hacia la derecha. Que el golpe con el agua destruyó la zona que sostenía las bisagras que unían el portalón trasero con el fuselaje, la parte del avión donde se sitúan la



cabina de mando y la cabina de pasajeros. Que el tren principal derecho se desprendió de su soporte, cortando los pernos de fijación y la línea hidráulica, por lo que se destruyó completamente producto del impacto con el mar, lo cual dio lugar inevitablemente a la muerte de 21 personas que viajaban en él.

Que, la investigación e informe elaborado por la empresa fabricante de la aeronave EADS CASA "AIRBUS MILITARY", que se agregó a la causa criminal, ya individualizada, llega a las mismas conclusiones en lo pertinente. Que la estimación del viento reportada por el Centro de Control a la aeronave, fue de vientos con intensidades de 25 a 35 nudos, arrachados, soplando de dirección 240° a 250°. Que la altitud de la aeronave durante su vuelo por el canal era siempre inferior a la altura geográfica de la Isla Santa Clara, altura máxima de 1226 pies. Que dicha altitud se peritó como igual o inferior a 650 pies en la zona anterior al punto donde fueron encontrados los restos.

Que, en la causa criminal Rol N° 32- 2011, del Juzgado de Aviación, iniciada por el Ministro en Visita, señor Cristóbal Mera Muñoz, que a la fecha de la presentación de su demanda, era seguida ante la señora Ministro en Visita, doña Dobra Lusic Nadal, se establece con claridad la responsabilidad de agentes del Estado en la causación del resultado de siniestro de la aeronave, con la consiguiente pérdida de vidas humanas, puesto que las condiciones locales adversas, se disipaban o evitaban sencillamente volando a una altura superior a la que fue pilotada la aeronave, y era evitable con un mínimo de pericia, tal como lo demostraron los pilotos civiles que aterrizaron ese mismo día, antes que capotara el avión de la Fuerza Aérea.

Que la reapertura de la investigación dispuesta por la sentencia de reemplazo dictada por la Excm. Corte Suprema en autos Rol Ingreso Corte N° 1997-2013, el 8 de abril de 2014, tiene como antecedente la sentencia de casación de la misma fecha y rol que, junto con dejar sin efecto el sobreseimiento definitivo y total que había dictado el primer Ministro Instructor, mantuvo a firme la decisión de sobreseimiento parcial por muerte de la Comandante de Vuelo Teniente Carolina Fernández Quinteros y del piloto al mando de la aeronave Teniente Juan Pablo Mallea Lagos, de conformidad con lo que dispone el artículo 408 N° 5 del Código de Procedimiento Penal, por la causal de extinción de responsabilidad penal contemplada en el artículo 93 N° 1 del Código Penal, esto es, la muerte del responsable. En este orden de ideas, cita la sentencia de la Excelentísima Corte Suprema, que deja firme el sobreseimiento parcial referido, transcribiendo su considerando décimo. Que los hechos consignados en esa sentencia han quedado sentados e inamovibles, puesto que la reapertura del proceso y consecuentemente de la investigación, buscaría establecer eventuales responsabilidades penales de terceros en el cuasidelito de homicidio, y en el eventual delito de incumplimiento de deberes militares.

Por otra parte, se refiere a los factores contribuyentes del accidente, que consisten en la falta de protocolos, publicación de alturas mínimas de tránsito y circuitos de aproximación, entre otros; que esta ausencia no



excluye la responsabilidad de la tripulación y solo refuerza la responsabilidad del Estado por falta de servicio, puesto que tales omisiones, contribuyentes o no al resultado, pueden ser imputables precisamente a agentes estatales y en particular, a la Fuerza Aérea de Chile.

Que de los hechos relatados, concluye que la causa directa de la caída de la aeronave CASA 212, N° 966 de la Fuerza Aérea de Chile, fue la decisión del piloto Teniente Mallea y de la Comandante de la aeronave, Teniente Fernández, de volar la aeronave a una altura imprudentemente baja por el canal que separa las islas Robinson Crusoe y Santa Clara, lo que hizo que entraran en una zona con condiciones meteorológicas peligrosamente adversas. Que, para evitar la caída del avión y la muerte de sus pasajeros, bastaba con que el circuito efectuado por la tripulación, se realizara a una altura superior a los 1226 pies, sin embargo, se hizo una maniobra, carente de toda justificación lógica o técnica, que hizo que la aeronave entrara en una zona altamente inestable, de absoluto riesgo, que hacía imposible recuperar su control una vez expuesta a las inclemencias climáticas ya descritas, que no se presentan a mayor altura. Que de no haber volado a tal altura por ese tramo, la caída y consiguiente muerte de los tripulantes y pasajeros del avión se habría evitado.

Señala que con posterioridad al hecho ilícito, con consecuencias fatales, la Fuerza Aérea de Chile dictó numerosas normas referentes a las operaciones de vuelo realizadas en el Archipiélago de Juan Fernández, específicamente, sobre el procedimiento de aterrizaje en el aeródromo de la isla Robinson Crusoe. Luego, enuncia los procedimientos que fueron reglados por la Fuerza Aérea de Chile, con posterioridad a los hechos que dan lugar a su demanda, y se encuentran en los documentos, que enumera en su presentación. Señala que, mediante oficio D.P.OF.ORD., N°04/A/1235/4401, emanado de la Dirección General de Aeronáutica Civil, organismo dependiente de la Fuerza Aérea de Chile, se informó al Ministro señor Mera, que la Dirección General de Aeronáutica Civil instaló, en el mes de diciembre de 2011, una estación meteorológica semi-automática en el aeródromo de la isla Robinson Crusoe; que, además, desde el mes de octubre del año ya señalado, se destinó un tercer funcionario a la estación aeronáutica de la isla Robinson Crusoe, ubicada en la localidad de San Juan Bautista, que se desempeñaría como técnico en servicios de vuelo y tiene como función otorgar información directamente desde dicho aeródromo, emitiendo reportes horarios de las condiciones meteorológicas. Que se mejoraron los sistemas de comunicación desde el aeródromo de la isla Juan Fernández, la comunicación oral, mediante el uso de la frecuencia aeronáutica 127,7 Mhz, y la comunicación escrita mediante un sistema de comunicaciones TAT, que permitiría mantener contacto con todo el sistema aeronáutico nacional para el envío y recepción de planes de vuelo, despegues, arribos e información meteorológica.

Que en cuanto a los fundamentos de derecho de la demanda, y en específico al régimen de responsabilidad aplicable a las fuerzas armadas, expone que el artículo 4° de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado establece el principio de responsabilidad de los órganos de la Administración del Estado; y, el artículo 2° del mismo cuerpo legal señala los órganos que conforman la Administración del Estado.

Luego, se refiere al régimen general de responsabilidad de los órganos de la Administración del Estado del



Título II de la ley precitada, haciendo presente que conforme los artículos 42 y 21 de dicho texto legal, las Fuerzas Armadas quedan excluidas de la aplicación de las disposiciones contenidas en el Título II de dicha ley, pero ello no las exime de responsabilidad por los daños que éstas o sus dependientes, en el ejercicio de sus funciones, causen a terceros. Que, a falta de una regla especial, la responsabilidad extracontractual de las Fuerzas Armadas se rige por el Derecho Común, esto es, por las normas establecidas en el Código Civil, tal y como lo ha asentado la jurisprudencia de la Excm. Corte Suprema. Que, asimismo se ha fallado que cuando concurra falta personal de un funcionario de la administración, el artículo 2314 del Código Civil, debe ser complementado con las disposiciones que regulan la responsabilidad por el hecho del dependiente, sobre la base del artículo 2320 de dicho Código, comprometiéndose la responsabilidad del Estado cuando se haya realizado en ejercicio o con ocasión de la función pública.

Aclara que el fundamento jurídico de su demanda de indemnización de perjuicios por los daños impetrados por la Fuerza Aérea de Chile, se encuentra en las disposiciones establecidas en el título XXXV del libro IV del Código Civil, que consigna el régimen común de responsabilidad extracontractual; y, en cuanto a la falta de servicio, esta puede ser una responsabilidad por el hecho propio de la administración o por el hecho de sus dependientes, razón de que la Excelentísima Corte Suprema haya establecido la aplicabilidad de los artículos 2314, 2320 y 2322 del Código Civil a los órganos excluidos de la aplicación del artículo 42 de la Ley 18.575. Hace presente que de los hechos que dieron lugar a la muerte de su cónyuge y madre, Galia Carolina Díaz Riffo, puede establecerse claramente la concurrencia de todos los requisitos de la responsabilidad extracontractual del Estado, los que procede a analizar. Que respecto de las acciones u omisiones en ejercicio o con ocasión de las funciones del estado, la muerte de Galia Carolina Díaz Riffo, se produjo a causa del funcionamiento defectuoso de un órgano de la Administración del Estado, la Fuerza Aérea de Chile, y que tanto la planificación como ejecución del vuelo estuvieron íntegramente a cargo de este órgano de la Administración. Que, para establecer la responsabilidad del Estado, es necesario que exista una relación normativamente significativa entre el hecho del funcionario, la función desempeñada por el servicio y el daño causado a la víctima. Que, el vínculo entre la acción u omisión que causa daño, y la función del órgano del Estado requiere que los hechos se hayan cometido en el ejercicio de las funciones o con ocasión de las funciones del Servicio; que sólo cuando la acción u omisión del funcionario o dependiente es totalmente separable de la función prestada por el órgano del Estado no existe falta de servicio, por existir solamente falta personal. Cita la jurisprudencia de la Corte Suprema en que se ha



caracterizado esta desvinculación. Que, tanto la completa planificación y ejecución del vuelo, así como la maniobra de vuelo imprudente realizada por el piloto de la aeronave que provocó directamente su caída, se realizaron en el contexto de las funciones desempeñadas por la Fuerza Aérea de Chile. Que, tanto la Orden de Vuelo y la Orden de Misión de Vuelo, fueron emitidas mediante actos emanados de autoridades militares, y que la imprudencia en la maniobra de vuelo cometida por el piloto, lo fue en el contexto de la ejecución de las órdenes emitidas por la Fuerza Aérea y con los medios otorgados por la misma institución. Por lo anterior, expone que en ningún caso podría afirmarse que los hechos que dan lugar a su demanda son separables del funcionamiento de la Fuerza Aérea, sino que fueron cometidos en el ejercicio o con ocasión del funcionamiento del servicio.

En cuanto a la culpa o dolo, señala que la ejecución de la maniobra de aterrizaje realizada por el funcionario de la Fuerza Aérea, Teniente Mallea como piloto del avión, y por la Teniente Fernández, como Comandante de la aeronave, fue ejecutada con grave negligencia. Que, la baja altura a la que estos funcionarios realizaron parte del vuelo e intento de aterrizaje, no superó los 650 pies de altura, lo que dio lugar a la muerte de todos los pasajeros del avión siniestrado. Que, el hecho culposo que causó el daño es, precisamente, el acto negligente del vuelo a una altura inferior a los 650 pies al atravesar el canal que separa a las islas Santa Clara y Robinson Crusoe. Que, la falta de cuidado empleada, resulta especialmente grave en el contexto de una actividad altamente peligrosa como la descrita, que requiere la actuación de una persona diligente que sea lo suficientemente cuidadosa como para evitar el daño, empleando todos los medios disponibles para ello. Que, la falta de observancia al deber de cuidado constituida por volar a una altura peligrosamente baja, es el hecho que constituye la culpa en la acción de los funcionarios que causó el resultado dañoso objeto de esta demanda.

Que, estos hechos, y su calificación, dan lugar a la falta de servicio por haberse realizado en el ejercicio o con ocasión de las funciones de la Fuerza Aérea de Chile, con lo cual comprometen la responsabilidad del Estado.

Que, define la falta de servicio, a la luz de la jurisprudencia de la Excma. Corte Suprema y de la doctrina; aseverando que dicha noción atiende a la falta de funcionamiento normal y oportuno de la administración, que causa un daño. Agrega que el funcionamiento normal del servicio, exige que un vuelo realizado por la Fuerza Aérea de Chile, se realice con seguridad y sin tomar riesgos innecesarios; que se exponga la aeronave a condiciones tan adversas como evitables, resguardando la vida de sus pasajeros y tomando todas las medidas necesarias para ello. Que como se desprende del relato de los hechos, al momento de su ocurrencia, la Administración no había tomado las medidas necesarias,





razonablemente exigibles, para evitar un hecho ilícito como el que es materia de la demanda. Que la manifestación más clara de esta falta de cuidado sobre los actos de sus dependientes, es que sólo con posterioridad, y a propósito de los hechos ocurridos el 2 de septiembre de 2011, la Fuerza Aérea dictó normas específicas sobre cómo realizar vuelos a la isla Robinson Crusoe, y cómo realizar la maniobra de aterrizaje en el aeródromo de dicha isla. Señala como ejemplo, lo dispuesto en Procedimiento Operativo Estándar POE-6/OPS-1013 del Grupo 4 de Aviación N°6 Brigada Aérea "Operación a la Isla Robinson Crusoe", de fecha 17 de enero de 2012, el cual dispone expresamente que la altura que las aeronaves deben mantener al realizar la verificación de la pista de aterrizaje, es de 1500 pies. Que, por otra parte, el Anexo Ñ del Manual de Operaciones del Grupo de Aviación N°5 de la III Brigada Aérea, "Operación en la Isla Robinson Crusoe", dictado con posterioridad a los hechos que son materia de la demanda, reconoce expresamente la dificultad de aterrizaje en la isla Robinson Crusoe; que este reconocimiento expreso de tal dificultad, sólo viene a explicitar la evidente necesidad de que tales normas específicas hubiesen sido dictadas con anterioridad a la caída del avión Casa 212, por lo que con esto, la Administración habría evitado o al menos habría utilizado la debida diligencia en prevenir la caída de la aeronave, es decir, no cabe duda de que la debida diligencia no fue empleada por la Administración, comprometiendo, por tanto, su responsabilidad en estos hechos. Que de la misma falta de cuidado en el hecho de sus dependientes dan cuenta el resto de las medidas adoptadas por la Fuerza Aérea de Chile con posterioridad a la caída.

Que en cuanto a la relación de servicio, para que surja el deber del Fisco de indemnizar los perjuicios sufridos con ocasión de la falta de servicio de los órganos del Estado, no es necesario que la víctima se encuentre en una estricta relación de usuario con el servicio que compromete la responsabilidad del Estado, y así lo ha señalado la jurisprudencia de la Excm. Corte Suprema que extracta. Así, aunque no fuera posible establecer una relación de usuario respecto Galia Carolina Díaz Riffo o de los demandantes de autos respecto de la Fuerza Aérea de Chile, este hecho resulta absolutamente irrelevante para establecer la falta de servicio y, por ende, el deber del Fisco de indemnizar los perjuicios causados con ésta.

Que en cuanto al vínculo causal, la maniobra negligente desempeñada por el piloto de la aeronave, Teniente Mallea, y la falta de cuidado en la conducción de la misma en cuanto Comandante de la aeronave de la Teniente Fernández, dieron lugar a la muerte de su cónyuge y madre, Galia Carolina Díaz Riffo. Señala que entre la acción imprudente de los funcionarios de la Fuerza Aérea de Chile y el daño provocado por la muerte de Galia Carolina Díaz Riffo existe un vínculo causal directo y necesario, por lo que, se verifican los requisitos que tanto la jurisprudencia como la doctrina han establecido a propósito del mismo, común a cualquier tipo de responsabilidad. Que, el vínculo causal existente entre la falta de los funcionarios de la Administración, que compromete la falta del servicio, se verificaría a nivel fáctico y normativo; materialmente, el daño causado por la muerte de Galia Carolina Díaz Riffo puede ser atribuido a la imprudencia de la acción de la tripulación del avión CASA 212, ya que, ésta fue la causa directa de la caída del avión. Que entre la maniobra imprudente y la muerte de Galia Díaz, existe una evidente proximidad normativa, por lo que jurídicamente, su muerte pueda ser atribuida a tal acción. Que, si se aplica a los hechos



la teoría de la equivalencia de las condiciones, se verifica que, al suprimir la maniobra imprudente, esto es, el vuelo a baja altura entre el canal que separa las islas Santa Clara y Robinson Crusoe, el daño no habría tenido lugar.

Que, para el análisis de los acontecimientos materia de su demanda, tal razonamiento resulta particularmente evidente debido a que, dos aviones viajaron el mismo día 2 de septiembre de 2011 a la isla Robinson Crusoe, en idénticas condiciones meteorológicas pero evitando volar a baja altura, con el resultado de haber aterrizado sin inconvenientes en la isla. Que, si se aplica la teoría de la causa adecuada, esto es, si se examina la idoneidad de la acción negligente para provocar el daño, resultaría claro que, tal como se estableció en las investigaciones señaladas, la maniobra de vuelo ejecutada necesariamente provocaría la pérdida de control de la aeronave; es decir, el vuelo a baja altura por el lugar referido, resultaba apto para provocar el resultado de la caída del avión con la consiguiente muerte de sus pasajeros.

Que, en cuanto al daño, el cónyuge y el hijo de Galia Carolina Díaz Riffo, han sufrido un evidente y grave perjuicio producido por su muerte, uno de los más graves que se puede padecer. Que, la evidencia de este daño y de su gravedad es ampliamente reconocida por la jurisprudencia y por la doctrina.

Que el daño moral se ha entendido como aquél que afecta la esfera no patrimonial de la víctima, que no puede ser expresado mediante un valor pecuniario, tal y como lo ha establecido la jurisprudencia de la Excma. Corte Suprema y la doctrina. Que teniendo presente la temprana muerte de su cónyuge y madre de tan solo 36 años de edad, se ha causado a los demandantes un grave perjuicio. Que la existencia de su vínculo familiar y afectivo se desprende con claridad tanto de su magnitud como de su certidumbre, sin perjuicio de ser probado en la etapa procesal correspondiente. Destaca que la pérdida de la vida de Galia Díaz Riffo, implicó dejar tres hijos menores de edad a la fecha del deceso, que tenían respectivamente, menos de un año, 6 y 16 años, lo que constituye una pérdida irreparable. Que del relato de los hechos y del análisis de la causalidad, ha quedado de manifiesto que el daño moral sufrido, se ha producido por el hecho negligente de los funcionarios de la Administración, involucrando la responsabilidad de ésta.

Que, el daño moral sufrido a causa de la muerte de su cónyuge y madre, Galia Carolina Díaz Riffo, es reconocido por el derecho y exige una indemnización que compense en parte su pérdida; que avalúa este daño en la suma total de \$2.000.000.000 y lo descompone de la siguiente manera: 1.- \$500.000.000 respecto de Mario Párraga San Román, en calidad de cónyuge sobreviviente de doña Galia Diaz Riffo; 2.- \$500.000.000.- para cada uno de los hijos menores de edad, Ainara e Iñaki, ya individualizados, y 3.- \$500.000.000 respecto de don Sebastián Vicente Lozano Díaz, también hijo de doña Galia Diaz Riffo, cifras que se demandan como indemnización del daño moral, estimando que esta podría compensar, el inconmensurable perjuicio que han sufrido y seguirán padeciendo a causa de la muerte de su cónyuge y madre.

En cuanto al daño material provocado por la muerte de Galia Carolina Díaz Riffo, se extiende también a la esfera puramente material, y este perjuicio material o patrimonial se encuentra representado en este caso por el lucro cesante causado con su muerte. Que el lucro cesante debe ser reparado en virtud del principio de reparación integral del daño, reconocido por la doctrina y la jurisprudencia, y que, a la fecha de los hechos,



Galia Carolina Díaz Riffo se desempeñaba como funcionaria de la Dirección Regional de la Cultura y las Artes de la Región de Valparaíso; que en esta calidad, formó parte del grupo de personas que viajaban a la isla Robinson Crusoe.

Que, por la función precitada, percibía una remuneración bruta mensualizada de \$1.956.467.- (un millón novecientos cincuenta y seis mil cuatrocientos sesenta y siete pesos), correspondiente al grado 7° de la Escala Única de Sueldos, por lo que resulta obvio que, Galia Díaz Riffo, aportaba económicamente al sustento de su familia. Que, esta contribución económica tuvo fin con su muerte, a la edad de 36 años, con lo cual se causó un perjuicio material a quienes mantenían una comunidad de vida con ella y, por tanto, eran beneficiarios comunes y recíprocos de aquélla.

Que este daño, aunque futuro, cumple con la necesidad de certeza de todo daño indemnizable, y tal exigencia se ve satisfecha con que pueda razonablemente esperarse que se continúe percibiendo tal nivel de ingresos si no hubiera existido el hecho que causó el daño, conforme al normal y esperable desarrollo de los acontecimientos. Que resultaba totalmente esperable que Galia Carolina Díaz Riffo hubiese seguido percibiendo un nivel de ingresos como los recibidos hasta la fecha de su muerte, y que se hubieren destinado al sustento de su familia. Que para efectuar el cálculo del lucro cesante se debe considerar la remuneración que percibía Galia Díaz hasta antes de los hechos que causaron su muerte y multiplicarla por el resto del periodo de vida laboral activa que se mantendría hasta su jubilación, es decir, hasta los 60 años. Que, realizando un cálculo sin considerar posibles aumentos o reajustes, las remuneraciones esperables ascienden a un total de \$563.462.496 a título de indemnización de daño patrimonial por lucro cesante, que debe ser dividido entre todos los demandantes.

Que en cuanto a los reajustes e intereses, en virtud del requisito jurídico de reparación íntegra del daño, las sumas que demandan, tanto por daño moral como por daño material en su forma de lucro cesante, deben ser reajustadas de conformidad a la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC) o del índice de reajuste de la moneda nacional que haga sus veces de tal, en el evento de ser modificado o reemplazado, más los intereses corrientes contabilizados desde la fecha en que se ha deducido la demanda, hasta la fecha de su pago efectivo, con costas, o los reajustes calculados en la forma y por el período que el Tribunal estime que proceden en derecho.

Que con esto, se cumpliría la necesidad de mantener actualizadas las sumas que se demandan, a fin que se cumpla con el requisito jurídico de la reparación completa del daño y que no se vea afectada o deteriorada por la natural desvalorización de la moneda.

Por último, en cuanto a las peticiones concretas que se someten a consideración del tribunal, solicita que se declare la responsabilidad del Estado por los actos negligentes que provocaron la muerte de Galia Carolina Díaz Riffo, hecho que causó el daño moral y el lucro cesante demandados, condenando al Fisco de Chile al pago de la indemnización de los perjuicios causados a su cónyuge y a los hijos que representa Ainara e Iñaki, y al hijo, Sebastián Vicente Lozano Díaz, en cuyo favor debe ser acogida la demanda y condenar a pagar los perjuicios que ascienden a la suma total de \$ 2.563.462.496, que deberán ser pagados precisamente a los demandantes, en partes iguales, o en subsidio, en la proporción que conforme a derecho fije el Tribunal, más



los reajustes, intereses y costas, declarando lo siguiente en la sentencia definitiva: 1.- Que se acoge la demanda interpuesta en contra del Fisco de Chile; 2.- Que el Fisco es responsable del ilícito civil que provocó la muerte de Galia Carolina Díaz Riffo, causando los perjuicios de daño moral y lucro cesante a su cónyuge y a sus hijos; 3.-Que el ilícito civil ha causado perjuicios a los demandantes, y que éstos ascienden al monto de \$ 2.563.462.496 o a la suma distinta que el Tribunal fije conforme a derecho y al mérito de la prueba que se rinda en la causa; 4.- Que el demandado, queda obligado a pagar a los demandantes, la suma de \$2.563.462.496 en iguales partes o proporciones, o a la suma distinta y las proporciones diversas que el Tribunal fije conforme a derecho y al mérito de la prueba que se rinda en la causa; 5.- Que la sumas indicadas sean reajustadas de conformidad a la variación del Índice de Precios al Consumidor, más los intereses corrientes desde la fecha en se presenta su demanda y hasta la de su pago efectivo, o en la forma que el Tribunal determine conforme a derecho y a la prueba que se rinda en la causa, pero en todo caso manteniendo actualizadas las sumas demandadas; 6.- Que se condene en costas a la parte demandada.

Que a fs. 1608, se decretó la acumulación de los autos Rol N° 1231-2015, sustanciados ante este Tribunal, caratulados “Vela Peebles con Fisco de Chile”. Que, en consecuencia, a fs. 1497, rectificando a fs. 1526, comparece Juan Pablo Hermosilla Osorio y Grace Schmidt Monje, abogados, domiciliados en Miraflores N° 178, Piso 8°, Santiago, ambos en representación convencional de Patricio Vela Peebles, médico; María de La Luz Montero Labbé, psicóloga; María José Vela Montero, diseñadora; Felipe Vela Montero, ingeniero civil; Luz María Vela Montero, periodista y, Diego José Vela Grau, economista, todos domiciliados para estos efectos en Miraflores 178, piso 8, comuna y ciudad de Santiago, solicitando tener por interpuesta demanda en juicio ordinario de indemnización de perjuicios, en contra del Fisco de Chile, representado por Michael Wilkendorf Simpfendorfer, Abogado Procurador Fiscal de Valparaíso, ambos domiciliados en calle Prat 772, piso 2, Valparaíso, acogiéndola a tramitación y dando lugar a ella en todas sus partes, condenando a pagar a los demandantes la suma de \$1.400.000.000 o en subsidio, las sumas y cantidades que el Tribunal estime de justicia, de acuerdo al mérito de autos, debidamente reajustadas y con intereses desde que la sentencia quede ejecutoriada, con costas.

Que, a fin de evitar reiteraciones innecesarias, por cuanto las solicitudes formuladas por los demandantes, son idénticas en cuanto a los hechos que las fundamentan, que ya fueron expuestos en el presente considerando; por razones de economía procesal, se dan por expresamente reproducidos, y en particular, expone que Patricio Eugenio Vela Peebles y María de La Luz Montero, son padre y madre y que Felipe Vela Montero, Luz María Vela Montero, María José Vela Montero y Diego José Vela Grau son hermanos de Catalina Vela Montero, quien falleció el día 2 de Septiembre de 2011 como consecuencia del accidente aéreo que relatan.

Que es de público conocimiento, que el día 2 de Septiembre de 2011 la aeronave CASA 212-300 N° 966 despegó desde el Aeropuerto Arturo Merino Benítez con dirección a la Isla Robinson Crusoe, ubicada en el Archipiélago Juan Fernández, con el propósito de trasladar a un grupo de 15 personas pertenecientes al Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, al programa de televisión Buenos Días



a Todos y a un grupo de voluntarios de la Fundación Desafío Levantemos Chile, institución con la que colaboraba Catalina Vela Montero. Que la aeronave despegó de Santiago con los depósitos llenos de combustible y con un peso estimado del Avión de 8.264 kilos. Que, durante el desarrollo de la misión de vuelo se presentaron condiciones climáticas adversas consistentes en fuerte nubosidad y vientos; que la sentencia de 8 de Abril de 2014, dictada por la segunda sala de la Corte Suprema, la cual cita, describe las condiciones climáticas presentadas.

Que, la tripulación volaba la aeronave CASA 212, a una altura peligrosamente baja, no superior a los 650 pies (198,12 metros), muy por debajo de la altura de las más altas cumbres de la Isla Santa Clara las cuales ascienden a 1.226 pies (373,68 metros), mientras realizaba el tramo de viento en cola a través del canal existente entre las islas Robinson Crusoe y Santa Clara, durante el circuito de aproximación a la pista 32, lo cual ocasionó la pérdida de control del avión y consecuente tragedia, lo que constaría de las declaraciones de testigos consignadas en el expediente criminal llevado ante el Ministro de la Corte de Apelaciones de Santiago, señor Mera, actualmente en poder de la Ministra señora Lusic.

En cuanto al derecho, respecto de la tripulación, señala que la orden de vuelo N°83-2011, emitida el 29 de Agosto de 2011, por parte del Jefe de la Escuadrilla de Apoyo al Combate del Grupo de Aviación N° 8, dispuso efectuar vuelo a la Isla Robinson Crusoe a partir del día 1 de Septiembre de 2011 con fecha de regreso el 4 de Septiembre del mismo año.

Que se especificó que la tripulación quedaba compuesta por la Teniente Fernández, como comandante de la Aeronave, el teniente Mallea, el Ingeniero de Vuelo Sargento Primero San Martín y el Tripulante Cabo Segundo Núñez, junto con los especialistas Cabo Primero Estrada Muñoz y Cabo segundo Oliva Pino, apareciendo estos dos últimos bajo la denominación de "otros", lo que lleva a concluir que no estaban individualizados como tripulación, razón por la cual deben ser considerados pasajeros. Que la Teniente Carolina Fernández Quinteros calificaba como Comandante de Vuelo, siendo en consecuencia la responsable del cumplimiento de la seguridad de la operación y de la aeronave; cita los artículos 64, 65 y 67 del Código Aeronáutico. Que en cuanto a la naturaleza del vuelo y normas aplicables, expresa que debe tenerse presente que toda la tripulación de la aeronave se encontraba realizando una operación que no puede ser catalogada de militar, es decir, se puede concluir sin problemas que correspondió a un vuelo realizado por una aeronave militar, pero de naturaleza civil, por lo que le son plenamente aplicables, además de las normas institucionales respectivas, las normas de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y cita el artículo 29 del cuerpo legal precitado. Que, en un sentido similar, si bien se trata de una aeronave militar debe tenerse presente lo dispuesto en el párrafo 91.3, letra b), N° 2 del Capítulo "A" del Reglamento DAR 91 de la Dirección de Aeronáutica Civil referente a las "Reglas de Vuelo y Operación General", el cual cita, por lo que le serían plenamente aplicables las normas de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Que, en cuanto a las causas del accidente de avión, la investigación administrativa y criminal del mismo, dejó de manifiesto una serie de graves infracciones de las normas aeronáuticas, concernientes a seguridad por parte de los pilotos a cargo de la aeronave, quienes eran miembros de la Fuerza Aérea de Chile. Que esta inobservancia de la normativa pertinente, hace ostensible el incumplimiento de determinados deberes de



conducta exigidos para la seguridad del vuelo, configurando casos de culpa-negligencia por conductas omisivas y culpa-imprudencia por conductas positivas.

Destaca la grave y notoria impericia de los pilotos, evidenciada en decisiones y maniobras absolutamente anómalas atribuibles a la falta de la mínima capacidad técnica requerida, así como a la evidente falta de observancia de estándares mínimos para un adecuado vuelo, como por ejemplo, el sobrepeso con el que se efectuó el despegue.

Refiere que la responsabilidad civil del estado, viene dada, por los artículos 6, 7 y 38 de la Constitución Política de la República concordados con los artículos 40 y 42 de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado. Expresa que el daño puede provenir de la actividad material o jurídica de la Administración y que en el caso de marras concurren todas y cada una de las exigencias para aseverar la existencia de responsabilidad por parte del Estado, en específico, si se considera que la misión se llevó a cabo en una aeronave militar. Que en cuanto al hecho productor del daño, falla humana o factores humanos, en la respectiva misión de vuelo con destino a la Isla Robinson Crusoe, se incurrió en una serie de fallas humanas que desencadenaron el consecuente accidente aéreo, en el cual falleció Catalina Vela Montero.

Que respecto de la inobservancia del número máximo de pasajeros y la configuración de la tripulación, conforme señala el Manual de Empleo Táctico, la cantidad máxima de pasajeros que puede transportar una aeronave CASA 212, configurada con butacas y sin estanques subalares, se eleva al número de 15 personas. Que, sin perjuicio de lo anterior, el Jefe de Estado Mayor del Comando de Combate y Jefe de División de Operaciones dio curso a la "Misión de Vuelo", despachando la respectiva orden, en la que se consideró el traslado de 16 pasajeros, pero aumentando el número a 17, lo cual produjo que el avión despegara, con un peso aproximado de 8.264 kilos, es decir, con al menos 164 kilos de sobrepeso.

Que la inobservancia de esta Instrucción, además de importar incumplimiento de norma reglamentaria, implica infracción del artículo 67, letra g), del Código Aeronáutico, el cual cita. Que el comandante de la aeronave que adopta la decisión de efectuar el viaje con un peso aproximado de 8.264 Kilos y con un número de 17 pasajeros, infringe la instrucción prevista para este evento en el Manual de Empleo Táctico, y la infracción a dicha normativa es clara, produciéndose en consecuencia la previsible y rápida caída, precipitándose la aeronave a la superficie en caída libre. Argumenta que el vuelo se efectuó a una altura peligrosamente baja; que la causa basal del accidente ha sido la pérdida de control del avión como consecuencia de haber volado la aeronave a una altura peligrosamente baja, en circunstancias que las condiciones climáticas eran absolutamente adversas, según consta en el considerando segundo numeral 5 del auto de procesamiento, dictado el 14 de Noviembre de 2014 en el expediente criminal, llevado ante la Ministra Lucic.

Concluye que la causa determinante de los hechos descritos y de los enormes daños, fue la desafortunada maniobra realizada tanto por la comandante de la aeronave Carolina Fernández Quinteros y por el señor Juan Pablo Mallea, consistentes en la falta de vigilancia de la capacidad máxima de pasajeros como en el volar la aeronave a una altura peligrosamente baja. Que 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; que sobre el particular, cita una posición doctrinal favorable. Agrega que, en subsidio de la responsabilidad directa de los órganos de la Administración del Estado, a estos hechos le son aplicables las reglas generales de responsabilidad extracontractual, y conforme a ellas, toda persona debe indemnizar los perjuicios que sufran terceros, cuando han sido causados como consecuencia de la violación de normas a que debía sujetarse y de la infracción de deberes de cuidado, al respecto, cita lo dispuesto por el artículo 2314 del Código Civil del cual extrae los elementos que deben configurarse para que sea procedente la responsabilidad del demandado, Fisco de Chile. Cita doctrina y jurisprudencia sobre el tema. Añade que la conducta de los pilotos, agentes públicos del Estado, tuvo un rol clave y esencial, puesto que actuaron dentro de la órbita de su función pública y por orden expresa de un órgano de la Administración. En consecuencia, se actuó en los hechos con los medios y la infraestructura del Estado de Chile para desarrollar una conducta que por imprudencia e impericia causó grave daño. Que, en consecuencia, existe responsabilidad del Fisco de Chile, en principio por el hecho propio, de acuerdo a lo que la doctrina denomina la “culpa en la organización”, ya que la organización de los recursos humanos, técnicos y físicos del Fisco de Chile propició y permitió se cometieran las conductas dañosas. Que, sin perjuicio de la falta de servicio como título para imputar responsabilidad al Estado, es perfectamente posible hacerlo también en virtud de las reglas de derecho común.

Luego, define el daño indemnizable y señala que el Estado debe responder por la actuación impropia y dañosa de sus agentes cuando el perjuicio se causa con ocasión de actividades propias del órgano y con los medios de que ese órgano dispone para cumplir su cometido.

Hace presente que producto de la muerte de Catalina Vela Montero y de su marido, tres niños han perdido a ambos padres. Que, el daño moral se constituye por la comparación entre la situación en que se encontraba la víctima antes y después del acto dañoso, pero no se trata exclusivamente de la repercusión anímica que causa el daño, sino de todas las consecuencias que en la persona genera. Que, dicho daño, se traduce en el dolor, sufrimiento y molestias provocadas por la pérdida de la hija y hermana de sus representados, sufrido por el actuar del demandado; que, esta trágica muerte, ha ocasionado para cada una de los demandantes daños y perjuicios morales innegables e incommensurables en dinero, por no existir un mercado para la vida, la salud o el honor, ni ser legítimo poner a una persona en la situación de poner precio a esos bienes. Que existe acuerdo en que dicha incommensurabilidad no puede ser obstáculo para su compensación, ya que, desde el punto de vista de la justicia correctiva y de la prevención, es preferible una indemnización basada prudencialmente en criterios imprecisos de valoración, que dejar los daños morales sin reparación. Que, esta indemnización, no tiene una función reparatoria, por no poder restablecer las cosas al estado anterior, sino que, cumple una función satisfactiva o paliativa por los males que la víctima ha sufrido y por los bienes de que se ha visto privada. Que en el caso de autos, y específicamente de don Patricio Eugenio Vela Peebles y de María de La Luz Montero Labbé, adicionalmente al sufrimiento ocasionado por el evento mismo de la muerte, los padres que pierden a un hijo deben enfrentar un escenario desconocido y completamente antinatural, toda vez que la muerte de un hijo no es un escenario para el cual los padres están naturalmente



preparados, que les provoca miedo, rabia y desolación, y que por lo mismo afecta todas sus relaciones y mecanismos de interacción social.

Que, en el caso de los hermanos María José, Felipe, Luz María, todos Vela montero y Diego José Vela Grau, si bien no han sido víctimas directas del accidente, las consecuencias que tales hechos han provocado en ellos y también en la vida de toda su familia, hacen que sus sufrimientos morales, como víctimas por repercusión, alcancen una gravedad excepcional, que supera la simple pena de ver sufrir a un ser querido, lo que determina que sean indemnizados.

Que, es muy complejo dar un valor exacto en dinero a los sufrimientos y a todo tipo de alteraciones psicológicas y de vida que trae aparejada la muerte de un familiar, también lo es que tales perjuicios deben ser indemnizados de la forma más equitativa posible, y para ello no se puede dejar de atender a las circunstancias particulares del caso, recordando que nos encontramos frente a la pérdida de una hija y hermana, vínculo afectivo primario y fundamental.

Que, los terribles acontecimientos experimentados respecto de los integrantes de la familia, han determinado una condición vital adversa, definitiva e insuperable, agravada por factores de riesgo claros para esta familia, colocada en la situación de enfrentar una coyuntura dramática, irreversible, desmedrada y permanente.

Que los miembros del grupo familiar se han visto y se verán afectados en sus proyectos de vida, personales y de familia, con todas las consecuencias emocionales individuales como las que se producen en el grupo familiar y determinarán una disminución en la calidad de vida de todos sus miembros, menguada por esta pérdida.

Que, 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, resulta incalculable, pero sólo para efectos de esta demanda lo avalúan en la suma de \$300.000.000 para cada padre, más la suma de \$200.000.000 por cada uno de los cuatro hermanos, lo que corresponde a un total de \$1.400.000.000 por concepto de daño moral, o la suma que el Tribunal estime en justicia. Que, como última cuestión, hacen presente que la familia de Catalina, tanto sus padres como hermanos ha decidido que toda suma de dinero que sea recibida en la presente causa será destinada a los hijos sobrevivientes de Catalina.

Que a fs. 1745, se acumularon los autos Rol N° 2437-2015, sustanciados ante este Tribunal, caratulados "Muñoz con Fisco de Chile. Que, en consecuencia, a fs. 1676, rectificando a fs. 1709, comparecen Lilian Magali Muñoz Arteaga, labores de casa, Osvaldo Washington Estrada Salgado, jubilado, David Alejandro Estrada Muñoz, trabajador, Carolina Andrea Estrada Muñoz, trabajadora y Alexis Osvaldo Estrada Cofré, trabajador, todos domiciliados en calle Aldunate N° 735, comuna de Santiago; representados convencionalmente por don Cristián Arias Vicencio, abogado, domiciliado en Prat 814, oficina 511, Valparaíso, solicitando tener por interpuesta demanda civil de indemnización de perjuicios, en juicio de hacienda, en contra del Fisco de Chile, representado por el Consejo de Defensa del Estado, representado a su turno por el Abogado Procurador Fiscal de Valparaíso, Michael Wilkendorf Simpfendorfer, declarando: 1.-





Que se acoge la demanda interpuesta en contra del Fisco de Chile; 2.- Que el Fisco es responsable del ilícito civil que provocó la muerte de Eduardo Estrada Muñoz, causando los perjuicios de daño moral a sus padres Lilian Magali Muñoz Arteaga, Osvaldo Washington Estrada Salgado y a sus hermanos David Alejandro Estrada Muñoz, Carolina Andrea Estrada Muñoz y Alexis Osvaldo Estrada Cofre; 3.- Que el ilícito civil ha causado perjuicios a sus padres y hermanos, anteriormente individualizados, y que éstos ascienden al monto de \$2.000.000.000 dividido dicho monto en partes iguales o a la suma distinta y las proporciones diversas que fije el Tribunal conforme a derecho y al mérito de la prueba que se rinda en la causa; 4.- Que el demandado Fisco de Chile queda obligado a pagar a los padres y hermanos individualizados la suma de \$2.000.000.000 dividido dicho monto en partes iguales o a la suma distinta y las proporciones diversas que fije el Tribunal conforme a derecho y al mérito de la prueba que se rinda en la causa; 5.- Que las sumas indicadas se reajustarán de conformidad a la variación del Índice de Precios al Consumidor, desde la fecha en se presentó la demanda y hasta la de su pago efectivo, o en la forma que el Tribunal determine conforme a derecho y a la prueba que se rinda en la causa, pero en todo caso manteniendo actualizadas las sumas que se demandan; 6.- Que se condene en costas a la parte demandada.

Que, a fin de evitar reiteraciones innecesarias, por cuanto las solicitudes formuladas por los demandantes, son idénticas en cuanto a los hechos que las fundamentan, que ya fueron expuestos en el presente considerando; por razones de economía procesal, se dan por expresamente reproducidos, y en lo particular expone que la destrucción completa del avión producto del impacto con el mar, dio lugar inevitablemente a la muerte de veintinueve personas que viajaban en él, entre ellos, su querido hijo y hermano, Eduardo Estrada Muñoz, quien era Cabo Primero de la Fuerza Aérea de Chile.

Que, de los hechos que relata concluye que la causa directa de la caída de la aeronave CASA 212 N° 966 de la Fuerza Aérea de Chile fue la decisión del piloto Teniente Juan Pablo Mallea y Comandante de la aeronave, Teniente Carolina Fernández de volar la aeronave a una altura imprudentemente baja por el canal que separa las islas Robinson Crusoe y Santa Clara, lo que hizo que entrara en una zona con condiciones meteorológicas adversas; que, para evitar la caída del avión y la muerte de sus pasajeros bastaba con que el circuito realizado por los pilotos fuera a una altura superior a los 1226 pies. Alega que, con posterioridad al hecho ilícito con consecuencias fatales, la Fuerza Aérea de Chile dictó numerosas normas referentes a operaciones de vuelo realizadas en el archipiélago de Juan Fernández, específicamente sobre el procedimiento de aterrizaje en el aeródromo de la isla Robinson Crusoe. Que antes de la ocurrencia de los hechos la Fuerza Aérea no contaba con ningún instructivo de este tipo, sino que las operaciones se realizaban sobre la base de lo dispuesto en el Manual de Vuelo y el Manual de Fase del material CASA 212 que se



refieren de forma genérica a la manipulación de los aviones CASA 212, pero no a protocolos de vuelo en lugares determinados. Luego, enumera cada documento en que constan los nuevos procedimientos de vuelo. Agrega que, en el mes de diciembre de 2011 se instaló una estación meteorológica semiautomática en el aeródromo de la isla Robinson Crusoe; y que, en el mes de octubre de 2011 se destinó un tercer funcionario a dicha estación ubicada en la localidad de San Juan Bautista que se desempeña como técnico en servicios de vuelo y tiene como función otorgar información directamente desde dicho aeródromo, emitiendo reportes horarios de las condiciones meteorológicas. Asimismo, se mejoraron los sistemas de comunicación desde el aeródromo de la isla Juan Fernández, la comunicación oral, mediante el uso de la frecuencia aeronáutica 127,7 Mhz; y la comunicación escrita mediante un sistema de comunicaciones IAT que permite mantener contacto con todo el sistema aeronáutico nacional para el envío y recepción de planes de vuelo, despegues, arribos e información meteorológica.

Que en cuanto a los fundamentos de derecho, particularmente, el régimen aplicable a las Fuerzas Armadas, cita los artículos 2, 4, 21 y 42 de la Ley 18.575 Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, señalando que a falta de una regla especial, la responsabilidad extracontractual de las Fuerzas Armadas se rige por el derecho común, esto es, por las normas de responsabilidad extracontractual establecidas en el Código Civil; para reafirmar su posición cita jurisprudencia de la Excma. Corte Suprema. Añade que la responsabilidad extracontractual del Estado por falta de servicio puede ser una responsabilidad por el hecho propio de la administración o por el hecho de sus dependientes, conforme lo establecen los artículos 2314 y 2320 del Código Civil. Interpreta que, de los hechos que dieron lugar a la muerte de su hijo y hermano Eduardo Estrada Muñoz, puede establecerse claramente la concurrencia de todos los requisitos de la responsabilidad extracontractual del Estado. Que, en cuanto a las acciones u omisiones en ejercicio o con ocasión de las funciones del servicio, refiere que la muerte de Eduardo Estrada Muñoz se produjo a causa del funcionamiento defectuoso de un órgano de la Administración del Estado, la Fuerza Aérea de Chile, quien tuvo a su cargo íntegramente la planificación y ejecución del vuelo, así como la maniobra imprudente de vuelo realizada por el piloto de la aeronave que provocó directamente su caída; por ejemplo, la Orden de Vuelo y la Orden de misión de vuelo fueron emitidas mediante actos emanados de



autoridades militares; agrega que, la imprudencia en la maniobra de vuelo cometida por el piloto lo fue en el contexto de la ejecución de las órdenes emitidas por la Fuerza Aérea y con los medios otorgados por la misma institución; que en ningún caso podría afirmarse que los hechos que dan lugar a la demanda son separables del funcionamiento de la Fuerza Aérea sino que fueron cometidos en el ejercicio o con ocasión del funcionamiento del servicio. Luego, afirma que la ejecución de la maniobra de aterrizaje realizada por el piloto del avión y la Comandante de la Aeronave fue ejecutada con grave negligencia; que el hecho culposo que causó el daño es el acto negligente del vuelo a una altura inferior a 650 pies al atravesar el canal que separa a las islas Santa Clara y Robinson Crusoe; que lo anterior se agrava al ser una actividad altamente peligrosa y debido a su formación como pilotos, la habilitación que poseían y el hecho de que ambos habían volado a la isla Robinson Crusoe con anterioridad, sabían o debían saber el peligro que representaba su acción. Que, posteriormente analiza la falta de servicio, indicando que en los hechos ha habido un funcionamiento anormal de la Administración; que el funcionamiento normal del servicio exige que el vuelo realizado por la Fuerza Aérea de Chile se realice con seguridad, sin tomar riesgos innecesarios y que expongan la aeronave a condiciones tan adversas como evitables resguardando la vida de sus pasajeros y tomando las medidas necesarias para ello. Que, con posterioridad a los hechos acaecidos el 2 de septiembre de 2011 la Fuerza Aérea dictó normas específicas sobre cómo realizar vuelos a la isla Robinson Crusoe y la maniobra de aterrizaje en dicha isla y que la Administración habría podido evitar la caída de la aeronave si hubiera actuado con la diligencia que la actividad desplegada por la Fuerza Aérea exigía. Añade que para indemnizar los perjuicios no es necesario que la víctima se encuentre en una estricta relación de usuario con el servicio que compromete la responsabilidad del Estado, y cita jurisprudencia al respecto. Que entre la acción imprudente de los funcionarios de la Fuerza Aérea de Chile y el daño provocado por la muerte de Eduardo Estrada Muñoz existe un vínculo causal directo y necesario, y para ilustrarlo cita las diversas teorías doctrinales al respecto, además de jurisprudencia. Que, sobre el daño, afirma que los demandantes padres y hermanos de Eduardo Estrada Muñoz fallecido a causa de los hechos sufrieron un evidente y grave perjuicio por su muerte; que el daño sufrido a causa de la muerte de una persona respecto del cual se tiene un vínculo familiar y afectivo tan cercano es uno de los más graves que se puede padecer. Que,



conceptualiza el daño moral a la luz de la doctrina y la jurisprudencia, señalando que la temprana muerte de su cónyuge y padre les causó un grave perjuicio de este tipo que se desprende la existencia de su vínculo familiar y afectivo, tanto en su magnitud como en su certidumbre. Que, la pérdida de la vida del Cabo Estrada implicó una gran aflicción a sus padres, quienes lo educaron y formaron hasta su ingreso a la Escuela de Especialidades de la FACH, institución que con su obrar negligente le provocó la muerte; que, de igual forma, el dolor y aflicción a sus hermanos, quienes conformaban un núcleo familiar admirable, constituye una pérdida absolutamente irreparable; que abunda en su dolor el hecho que a su ser amado ni siquiera han podido darle digna sepultura, por cuanto sus restos nunca fueron hallados y las labores de rescate y búsqueda cesaron por parte de las instituciones estatales. Que, atendido lo expuesto, avalúan el daño moral en la suma total de \$2000.000.000 que se descomponen de la siguiente manera: 1.- \$400.000.000.- respecto de Lilian Magali Muñoz Arteaga, en la calidad de madre de Eduardo Estrada; 2.- \$400.000.000.- para su padre Osvaldo Washington Estrada Salgado; 3.- \$400.000.000.- para su hermano David Alejandro Estrada Muñoz; 4.- \$400.000.000.- para su hermana Carolina Andrea Estrada Muñoz; y \$400.000.000.- para su hermano Alexis Osvaldo Estrada Cofré, estimando que podrá compensar, de manera inferior y parcial, el inconmensurable perjuicio sufrido y que seguirán padeciendo, a causa de la muerte de su familiar. Que, en cuanto a los reajustes, en virtud del requisito de reparación íntegra del daño, solicita que las sumas que se demandan por daño moral, siendo de carácter extrapatrimonial, sean reajustadas conforme a la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC) o del índice de reajuste de la moneda nacional que haga sus veces en el evento de ser modificado o reemplazado, con costas, o los reajustes calculados en la forma y por el período que el Tribunal estime que proceden en derecho; que con esto se cumpliría con la necesidad de mantener actualizadas las sumas que se demandan a fin que se cumpla con el requisito jurídico de que la reparación completa del daño no se vea afectada o deteriorada por la natural desvalorización de la moneda.

Que a fs. 2266, se acumularon los autos Rol N° 2429-2015, provenientes del 2° Juzgado Civil de Valparaíso, caratulados “Rebolledo con Fisco de Chile”. Que, en consecuencia a fs. 1876, rectificando a fs. 1909, comparece doña María Alicia Rebolledo Castro, trabajadora y don Gustavo Nicolás Núñez Rebolledo, estudiante, ambos domiciliados en pasaje Kiwi N°1664, Villa La Fruta, comuna de San Fernando, Sexta Región; representados convencionalmente por don Cristian Arias Vicencio, abogado, domiciliado en Prat



814, oficina 511, Valparaíso, solicitando tener por interpuesta demanda civil de indemnización de perjuicios en juicio de hacienda, en contra el Fisco de Chile, representado por el Consejo de Defensa del Estado, representado a su turno por el Abogado Procurador Fiscal de Valparaíso, don Michael Wilkendorf Simpfindorfer, todos domiciliados en calle Prat 772, piso 2, Valparaíso, declarando: 1.- Que se acoge la demanda interpuesta en contra del Fisco de Chile; 2.- Que el Fisco es responsable del ilícito civil que provocó la muerte de Erwin Núñez Rebolledo, causando los perjuicios de daño moral a su madre María Alicia Rebolledo Castro y a su hermano Gustavo Nicolás Núñez Rebolledo; 3.- Que el ilícito civil ha causado perjuicios a los demandantes que ascienden al monto de \$800.000.000, es decir, \$400.000.000 a cada uno, o a la suma distinta que el Tribunal fije conforme a derecho y al mérito de la prueba que se rinda en la causa; 4.- Que el demandado Fisco de Chile queda obligado a pagar a los demandantes, las sumas individualizadas en el párrafo precedente, o a la suma distinta y las proporciones diversas que el Tribunal fije conforme a derecho y al mérito de la prueba que se rinda en la causa.; 5.- Que las sumas indicadas se reajustarán de conformidad a la variación de Índice de Precios al Consumidor, desde la fecha en que se presenta su demanda y hasta la de su pago efectivo, o en la forma que el Tribunal determine conforme a derecho y a la prueba que se rinda en la causa, pero en todo caso manteniendo actualizadas las sumas que se demandan; 6.- Que se condene en costas a la parte demandada.

Que, a fin de evitar reiteraciones innecesarias, por cuanto las solicitudes formuladas por los demandantes, son idénticas en cuanto a los hechos que las fundamentan, que ya fueron expuestos en el presente considerando; por razones de economía procesal, se dan por expresamente reproducidos, y en lo particular expone que producto del accidente de 2 de septiembre de 2011, murieron veintiún personas que viajaban en él, entre ellos, su querido hijo y hermano, Erwin Armando Núñez Rebolledo, quien era funcionario de la Fuerza Aérea de Chile, en calidad de Cabo Primero de dicha institución. Que de los hechos relatados, concluye que la causa directa de la caída de la aeronave CASA 212 N° 966 de la Fuerza Aérea de Chile fue la decisión del piloto Juan Pablo Mallea y la Comandante de la Aeronave Teniente Carolina Fernández de volar la aeronave a una altura imprudentemente baja por el canal que separa las islas Robinson Crusoe y Santa Clara lo que hizo que entraran en una zona con condiciones meteorológicas adversas; que bastaba con que el circuito realizado por los pilotos se efectuara a una altura superior a 1226 pies. Que, con posterioridad al ilícito la Fuerza Aérea dictó numerosas normas referentes a las operaciones realizadas en el archipiélago de Juan Fernández, específicamente sobre el procedimiento de aterrizaje en el aeródromo de la isla Robinson Crusoe; que antes no existía ningún procedimiento reglado que abordara las operaciones en ese lugar, sino que se realizaban sobre la base de lo dispuesto en el Manual de Vuelo y Manual de Fase del



material CASA 212 que se refieren de forma genérica a la manipulación de los aviones CASA 212 pero no a protocolos de vuelo en lugares determinados. Luego, enumera cada documento en que constan los nuevos procedimientos. Agrega que, en el mes de octubre de 2011 se destinó un tercer funcionario a la estación aeronáutica de la isla Robinson Crusoe, ubicada en la localidad de San Juan Bautista, que se desempeña como técnico en servicios de vuelo y tiene como función otorgar información directamente desde dicho aeródromo, emitiendo reportes horarios de las condiciones meteorológicas; asimismo, se mejoraron los sistemas de comunicación desde el aeródromo de la isla Juan Fernández, la comunicación oral mediante el uso de la frecuencia aeronáutica 127,7 Mhz; y la comunicación escrita mediante un sistema de comunicaciones IAT que permite mantener contacto con todo el sistema aeronáutico nacional para el envío y recepción de planes de vuelo, despegues, arribos e información meteorológica. Luego, señala los fundamentos de derecho de la demanda, refiriéndose al régimen de responsabilidad aplicable a las fuerzas armadas; al respecto, cita los artículos 2,4, 21 y 42 de la Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, señalando que a falta de una regla especial, la responsabilidad extracontractual de las Fuerzas Armadas se rige por el derecho común, esto es por las normas establecidas sobre responsabilidad extracontractual en el Código Civil. Cita los artículos 2314 y 2320 del Código Civil, aseverando que como lo ha sostenido la doctrina y la jurisprudencia, la responsabilidad extracontractual del Estado por falta de servicio puede ser una responsabilidad por el hecho propio de la administración o por el hecho de sus dependientes. Agrega que, de los hechos que dieron lugar a la muerte de su hijo y hermano Erwin Núñez Rebolledo, puede establecerse claramente la concurrencia de todos los requisitos de la responsabilidad extracontractual del Estado. Que se refiere a las acciones y omisiones en ejercicio o con ocasión de las funciones del servicio, indicando que tanto la completa planificación y ejecución del vuelo así como la maniobra de vuelo imprudente realizada por el piloto de la aeronave, que provocó directamente su caída, se realizaron en el contexto de las funciones desempeñadas por la Fuerza Aérea de Chile; que la Orden de Vuelo y la Orden de Misión de Vuelo fueron emitidas mediante actos emanados de autoridades militares; que la imprudencia en la maniobra de vuelo cometida por el piloto lo fue en el contexto de la ejecución de las órdenes emitidas por la Fuerza Aérea y con los medios otorgados por la



misma institución, por ello, en ningún caso podría afirmarse que los hechos que dan lugar a esta demanda son separables del funcionamiento de la Fuerza Aérea, sino que fueron cometidos en el ejercicio o con ocasión del funcionamiento del servicio. Agrega que, la maniobra de aterrizaje realizada por los funcionarios de la Fuerza Aérea fue realizada con grave negligencia; que el hecho culposo que causó el daño es el acto negligente del vuelo a una altura inferior a los 650 pies al atravesar el canal que separa a las islas Santa Clara y Robinson Crusoe; que lo anterior, resulta especialmente grave en el contexto de una actividad altamente peligrosa como la descrita, que requiere que la actuación de la persona diligente sea lo suficientemente cuidadosa como para evitar el daño, empleando todos los medios disponibles para ello; que dada su formación como pilotos, la habilitación que poseían y el hecho de que ambos habían volado como pilotos a la isla Robinson Crusoe con anterioridad, sabían o debían saber el peligro que representaba su acción; que estos hechos y su calificación dan lugar a la falta de servicio por haberse realizado en el ejercicio o con ocasión de las funciones de la Fuerza Aérea de Chile, con lo cual comprometen la responsabilidad del Estado. Que, en cuanto a la falta de servicio, señala que ha existido un funcionamiento anormal de la Administración que provocó la consecencial muerte de todas las personas que se encontraban en él; que el funcionamiento normal del servicio exige que un vuelo realizado por la Fuerza Aérea de Chile, como mínimo se realice con seguridad y sin tomar riesgos innecesarios que expongan la aeronave a condiciones tan adversas como evitables, resguardando la vida de sus pasajeros y tomando todas las medidas necesarias para ello. Que la falta de cuidado en el hecho de sus dependientes se evidencia en las medidas adoptadas por la Fuerza Aérea de Chile con posterioridad a la caída que causó la muerte del funcionario estatal Erwin Núñez Rebolledo, entre otras 20 personas; que la Administración habría podido evitar la caída de la aeronave si hubiera actuado con la diligencia que la actividad desplegada por la Fuerza Aérea exigía; que para que surja el deber del Fisco de indemnizar los perjuicios sufridos con ocasión de la falta de servicio de los órganos del Estado, no es necesario que la víctima se encuentre en una relación de usuario con el servicio que compromete la responsabilidad del Estado. Agrega que, entre la acción imprudente de los funcionarios de la Fuerza Aérea de Chile y el daño provocado por la muerte de Erwin Núñez existe un vínculo causal directo y necesario, citando las teorías doctrinales existentes. Que, en



cuanto al daño, refiere que los demandantes han sufrido un evidente perjuicio por la muerte de su madre y hermano; que el daño sufrido a causa de la muerte de una persona respecto de la cual se tiene un vínculo familiar y afectivo tan cercano, es uno de los más graves que se puede padecer; que la evidencia de este daño y de su gravedad son ampliamente reconocidos por la jurisprudencia y la doctrina. Luego, conceptualiza el daño moral, señalando que es indudable que la temprana muerte de su cónyuge y padre les causó un grave perjuicio de este tipo; que de la existencia de su vínculo familiar y afectivo se desprende la magnitud y certidumbre del daño. Que la pérdida de la vida del Cabo Núñez implicó una gran aflicción a su madre, mujer viuda que contaba con un gran pilar constituido en la figura del hijo querido; apoyo no solo en lo afectivo, sino incluso en lo material, constituyendo una figura referente irremplazable para su hermano, a esa fecha, un estudiante de 14 años de edad, lo que constituye una pérdida absolutamente irreparable. Que el daño moral que sufrieron fue producido por el hecho negligente de la Administración, reconocido por el derecho, que exige una indemnización que compense en parte la pérdida de su cónyuge y padre Erwin Núñez Rebolledo. Que, la parte demandante avalúa el daño moral en la suma total de \$800.000.000.- que se descomponen de la siguiente manera: 1.- \$400.000.000.- respecto de María Alicia Rebolledo Castro, en la calidad de madre de Erwin Núñez Rebolledo; 2.- \$400.000.000.- para su hermano Gustavo Nicolás Núñez Rebolledo; cifra demandada como indemnización del daño moral, estimando que podrá compensar, de manera inferior y parcial, el inconmensurable perjuicio sufrido y que seguirán padeciendo, a causa de la muerte de su hijo y hermano. En cuanto a los reajustes, señala que en virtud del requisito jurídico de la reparación íntegra del daño, solicita que las sumas que se demandan por daño moral, de carácter extrapatrimonial, sean reajustadas de conformidad a la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC) o del índice de reajuste de la moneda nacional que haga sus veces en el evento de ser modificado o reemplazado, con costas, o los reajustes calculados en la forma y por el período que el Tribunal estime que proceden en derecho; que con esto se cumpliría la necesidad de mantener actualizadas las sumas que se demandan, para que se cumpla el requisito de la reparación completa del daño y no se vea afectada o deteriorada por la natural desvalorización de la moneda.

Que a fs. 2266, se acumularon los autos Rol N° 2411-2015, provenientes del 1° Juzgado Civil de Valparaíso, caratulados “Valderrama con Fisco de Chile”. Que, en consecuencia, a fs. 1962, rectificando a fs. 2014,





comparecen Carolina del Carmen Valderrama Rojas, trabajadora, actuando por sí y también en representación de su hija menor de edad Constanza Belén Núñez Valderrama, ambas domiciliadas en Puerto Natales 5582, Antofagasta, representadas convencionalmente por don Cristian Arias Vicencio, abogado, domiciliado en Prat 814, oficina 511, Valparaíso, solicitando tener por interpuesta demanda civil de indemnización de perjuicios en juicio de hacienda, en contra del Fisco de Chile, representado por el Consejo de Defensa del Estado, representado a su turno por el Abogado Procurador Fiscal de Valparaíso, don Michael Wilkendorf Simpfendorfer, domiciliados en calle Prat 772, piso 2, Valparaíso, declarando: 1.- Que se acoge la demanda interpuesta en contra del Fisco de Chile; 2.- Que el Fisco es responsable del ilícito civil que provocó la muerte de don Erwin Núñez Rebolledo, causando los perjuicios de daño moral a su cónyuge y a su hija, ya individualizadas; 3.- Que, el ilícito civil ha causado perjuicios a las demandantes, que ascienden al monto de \$1.000.000.000 o a la suma distinta que el Tribunal fije conforme a derecho y al mérito de la prueba que se rinda en la causa; 4.- Que el demandado, queda obligado a pagar a las demandantes, la suma individualizada en el párrafo precedente, en iguales partes o proporciones, o a la suma distinta y las proporciones diversas que el Tribunal fije conforme a derecho y al mérito de la prueba que se rinda en la causa; 5.- Que las sumas indicadas se reajustarán de conformidad a la variación de Índice de Precios al Consumidor, desde la fecha en que se presenta su demanda y hasta la de su pago efectivo, o en la forma que el Tribunal determine conforme a derecho y a la prueba que se rinda en la causa, pero en todo caso manteniendo actualizadas las sumas que se demandan; 6.- Que se condene en costas a la parte demandada.

Que, a fin de evitar reiteraciones innecesarias, por cuanto las solicitudes formuladas por los demandantes, son idénticas en cuanto a los hechos que las fundamentan, que ya fueron expuestos en el presente considerando; por razones de economía procesal, se dan por expresamente reproducidos, y en lo particular expone que en el accidente de 2 de septiembre de 2011, donde murieron 21 personas murió su cónyuge y padre, don Erwin Núñez Rebolledo, quien se desempeñaba como Cabo Primero en la Fuerza Aérea de Chile. Concluye que la causa directa de la caída de la aeronave CASA 212 N° 966 de la Fuerza Aérea de Chile fue la decisión del piloto y la Comandante de volar a una altura peligrosamente baja por el canal que separa las islas Robinson Crusoe y Santa Clara, lo que hizo que entraran en una zona con condiciones meteorológicas adversas; que para evitar la caída del avión y la muerte de sus pasajeros, bastaba con que el circuito realizado por los pilotos, se realizara a una altura superior a los 1226 pies. Que lo anterior se reafirma, ya que la Fuerza Aérea dictó numerosas normas referentes a las operaciones de vuelo realizadas en el Archipiélago de Juan Fernández, específicamente sobre el procedimiento del aterrizaje en el aeródromo de la isla Robinson Crusoe. Luego, detalla



cada uno de los documentos en que se encuentran reglados los procedimientos. Agrega que desde el mes de octubre de 2011, se destinó un tercer funcionario a la estación aeronáutica de la isla Robinson Crusoe, ubicada en la localidad de San Juan Bautista que se desempeña como técnico en servicios de vuelo y tiene como función otorgar información directamente desde dicho aeródromo, emitiendo reportes horarios de las condiciones meteorológicas; asimismo, se señaló que se mejoraron los sistemas de comunicación desde al aeródromo a la isla Juan Fernández, la comunicación oral, mediante el uso de la frecuencia aeronáutica 127,7 Mhz; y la comunicación escrita mediante un sistema de comunicaciones IAT que permite mantener contacto con todo el sistema aeronáutico nacional para el envío y recepción de planes de vuelo, despegues, arribos e información meteorológica. Que, respecto de los fundamentos de derecho de la demanda, se refiere al régimen de responsabilidad aplicable a las Fuerzas Armadas, citando los artículos 2, 4, 21 y 42 de la Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, señalando que a falta de una regla especial, la responsabilidad extracontractual de las Fuerzas Armadas se rige por el derecho común, esto es, por las normas establecidas sobre responsabilidad extracontractual en el Código Civil; que cita jurisprudencia para reafirmar su posición. Agrega que de los hechos que dieron lugar a la muerte de su cónyuge y padre Erwin Núñez Rebolledo, puede establecerse claramente la concurrencia de los requisitos de la responsabilidad extracontractual del Estado. Que, en cuanto a las acciones u omisiones en ejercicio o con ocasión de las funciones del servicio, refiere que la muerte de Erwin Núñez Rebolledo se produjo a causa del funcionamiento defectuoso de un órgano de la Administración del Estado: la Fuerza Aérea de Chile, quien tuvo a cargo íntegramente la ejecución y planificación del vuelo; por ejemplo, la Orden de Vuelo y la Orden de Misión de Vuelo fueron emitidas mediante actos emanados de autoridades militares; que la imprudencia en la maniobra de vuelo cometida por el piloto, lo fue en el contexto de la ejecución de las órdenes emitidas por la Fuerza Aérea y con los medios otorgados por dicha institución; que, en ningún caso, los hechos que dan lugar a esta demanda son separables del funcionamiento de la Fuerza Aérea, sino que fueron cometidos en el ejercicio o con ocasión del funcionamiento del servicio. Añade que la conducta del piloto y de la Comandante del avión fue ejecutada con grave negligencia; que el hecho culposos que



causó el daño es precisamente, el acto negligente del vuelo a una altura inferior a los 650 pies al atravesar el canal que separa a las islas Santa Clara y Robinson Crusoe; que, lo anterior, resulta especialmente grave en el contexto de una actividad peligrosa como la descrita y que debido a su formación como pilotos, la habilitación que poseían y el hecho de que ambos habían volado como pilotos a la isla Robinson Crusoe con anterioridad, debían saber el peligro que representaba su acción. Señala que, en los hechos, ha habido falta de servicio por funcionamiento anormal de la Administración; que la negligencia en el acto de sus funcionarios provocó la caída de un avión con la consecencial muerte de todas las personas que se encontraban en él; que el funcionamiento normal del servicio exige que un vuelo realizado por la Fuerza Aérea de Chile, como mínimo se realice con seguridad, sin tomar riesgos innecesarios que expongan a la aeronave a condiciones tan adversas como evitables, resguardando la vida de sus pasajeros y tomando todas las medidas necesarias para ello. Que de lo anterior, dan cuenta el resto de las medidas adoptadas por dicho organismo con posterioridad a la caída que causó la muerte del funcionario estatal Erwin Núñez Rebolledo. Que para que el Fisco proceda a indemnizar, no es necesario que la víctima se encuentre en una estricta relación de usuario con el servicio que compromete la responsabilidad del Estado. Que entre la acción imprudente de los funcionarios de la Fuerza Aérea de Chile y el daño provocado por la muerte de Erwin Núñez Rebolledo existe un vínculo causal y necesario; que para afirmarlo cita diversas posiciones doctrinales. Que, en cuanto al daño, refiere que la cónyuge e hija de Erwin Núñez Rebolledo, fallecido a causa de los hechos señalados, han sufrido un evidente y grave perjuicio producido por su muerte; que el daño sufrido a causa de la muerte de una persona respecto de la cual se tiene un vínculo familiar y afectivo tan cercano es uno de los más graves que se puede padecer. Luego, conceptualiza el daño moral a la luz de la doctrina y la jurisprudencia, indicando que la temprana muerte de su cónyuge y padre ha causado a las demandantes un grave perjuicio; que de la existencia del vínculo familiar y afectivo se desprende con claridad la magnitud y certidumbre del daño moral causado. Que la pérdida de la vida del Cabo Núñez implicó dejar a una hija de 4 años de edad a la fecha del deceso, lo que constituye una pérdida irreparable. Que el daño moral que sufrieron fue producido directamente por el hecho negligente de los funcionarios de la Administración, involucrados en la responsabilidad de ésta. Que el daño moral padecido,



por la muerte de Erwin Núñez Rebolledo, es un daño reconocido por el derecho, que exige una indemnización que compense su pérdida. Que, avalúa el daño moral en la suma de \$1.000.000.000, que se descomponen de la siguiente manera: \$500.000.000 respecto de Carolina Valderrama Rojas, en calidad de cónyuge sobreviviente de Erwin Núñez Rebolledo; \$500.000.000 para su hija menor de edad Constanza Núñez Valderrama; cifra que se demanda como indemnización del daño moral, estimando que aquella podrá compensar de manera inferior y parcial el inconmensurable perjuicio que han sufrido y seguirán padeciendo a causa de la muerte de su cónyuge y padre. Que, en cuanto a los reajustes, señala que en virtud del requisito jurídico de reparación integral del daño, solicita al Tribunal que las sumas que se demandan por daño moral de carácter extrapatrimonial, sean reajustadas de acuerdo a la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC) o del índice de reajuste de la moneda nacional que haga sus veces en el evento de ser modificado o reemplazado, con costas o los reajustes calculados en la forma y por el período que el Tribunal estime que proceden en derecho; que con esto se cumpliría con la necesidad de mantener actualizadas las sumas que se demandan, a fin que se cumpla con el requisito jurídico de que la reparación completa del daño y no se vea afectada por la natural desvalorización de la moneda.

Que a fs. 2266, se acumularon los autos Rol N° 2427-2015, provenientes del 4° Juzgado Civil de Valparaíso, caratulados “Mardones con Fisco de Chile”. Que, en consecuencia, a fs. 2067, rectificando a fs. 2121, comparecen Jeanette del Pilar Mardones Barrientos, labores de casa, actuando por sí y en representación de sus hijos menores de edad, Natalia Jeanette Jones Mardones y Sebastián Eduardo Jones Mardones, todos domiciliados en Los Naranjos 20, departamento 407, Antofagasta; representados convencionalmente por don Cristian Arias Vicencio, abogado, domiciliado en calle Prat N°814, oficina 511, Valparaíso, solicitando tener por interpuesta demanda civil de indemnización de perjuicios, en juicio de hacienda en contra del Fisco de Chile, representado por el Consejo de Defensa del Estado, representado a su turno por el Abogado Procurador Fiscal de Valparaíso don Michael Wilkendorf Sempendorfer, domiciliados en calle Prat 772, piso 2, Valparaíso, declarando: 1.- Que se acoge la demanda interpuesta en contra del Fisco de Chile; 2.- Que el Fisco es responsable del ilícito civil que provocó la muerte de don Eduardo Jones San Martín, causando los perjuicios de daño moral a su cónyuge Jeanette Mardones Barrientos, a sus hijos Natalia y Sebastián Jones Mardones; 3.- Que el ilícito civil ha causado perjuicios a los demandantes, y que éstos ascienden al monto de \$1.500.000.000, o a la suma distinta que el Tribunal fije conforme a derecho y al mérito de la prueba que se rinda en la causa; 4.- Que el demandado Fisco de Chile queda obligado a pagar a los demandantes, la suma individualizada en el párrafo precedente, en iguales partes o proporciones, o a la suma distinta y las proporciones diversas que el Tribunal fije conforme a derecho y al mérito de la prueba



que se rinda en la causa; 5.- Que las sumas indicadas se reajustarán de conformidad a la variación del Índice de Precios al Consumidor, desde la fecha en que se presenta la demanda y hasta su pago efectivo, o en la forma que el Tribunal determine conforme a derecho y a la prueba que se rinda en la causa, manteniendo actualizadas las sumas que se demandan; 6.- Que se condene en costas a la parte demandada.

Que, a fin de evitar reiteraciones innecesarias, por cuanto las solicitudes formuladas por los demandantes, son idénticas en cuanto a los hechos que las fundamentan, que ya fueron expuestos en el presente considerando; por razones de economía procesal, se dan por expresamente reproducidos, y en particular, expone que, es de público conocimiento, que la muerte de Eduardo Jones San Martín, cónyuge y padre de los demandantes, se produjo en el contexto del viaje a la Isla Robinson Crusoe, en su calidad de sargento primero de la Fuerza Aérea de Chile. Que la destrucción completa del avión producto del impacto con el mar, dio lugar inevitablemente a la muerte de veintiún personas que viajaban en él, entre ellos, su querido cónyuge y padre, don Eduardo Jones San Martín. Que, para el caso de autos, don Eduardo Jones San Martín, era funcionario de la Fuerza Aérea de Chile, con calidad de Sargento Primero de dicha institución. Que, en cuanto a la maniobra negligente desempeñada por el piloto de la aeronave siniestrada, Teniente Mallea, y la falta de cuidado en la conducción de la misma en cuanto Comandante de la aeronave, de la Teniente Fernández, dieron lugar a la muerte de su cónyuge y padre, don Eduardo Jones San Martín. Que, los demandantes, en cuanto cónyuge e hijos, de don Eduardo Jones San Martín, fallecido a causa de los hechos materia de autos, han sufrido un evidente y grave perjuicio con su muerte. Agrega que la causa del accidente de la aeronave en el archipiélago Juan Fernández es la pérdida de control del avión como consecuencia de haberlo volado la tripulación a una altura peligrosamente baja; que el escaso nivel de altura sobre el nivel del mar de la nave en la zona del canal hizo que el avión fuera mucho más vulnerable a las descendencias referidas, sin dejar margen de acción a la tripulación, atravesando a esa altura la zona de cizalladura y alta inestabilidad, cuyo efecto se disipa rápidamente con la altura, desapareciendo a una altura superior a las más altas cumbres de la mencionada isla; que para evitar el accidente investigado bastaba hacerse el aludido circuito de vuelo a una altura superior a los 1226 pies; que las dos aeronaves que aterrizaron en el aeródromo de la isla Robinson Crusoe ese día 2 de septiembre de 2011 con las mismas circunstancias meteorológicas lograron hacerlo sin novedad; que la decisión del piloto al mando y la comandante de vuelo de volar a tan baja altura en el



sector del canal que separa las islas Robinson Crusoe y Santa Clara en las adversas condiciones climáticas señaladas, tuvo como consecuencia la pérdida de control de la aeronave y su posterior caída al mar. Que la tripulación está obligada a lograr el objetivo de seguridad en el vuelo, teniendo en cuenta todas las circunstancias existentes en un momento dado, geográficas y meteorológicas.

Que en cuanto al régimen de responsabilidad aplicable a las Fuerzas Armadas, cita los artículos 2, 4, 21 y 42 de la Ley N° 18.575 Orgánica Constitucional de Bases Generales de Administración del Estado, señalando que a falta de una regla especial la responsabilidad extracontractual de las Fuerzas Armadas se rige por el derecho común, esto es, por las normas establecidas sobre responsabilidad extracontractual en el Código Civil. Cita los artículos 2314 y 2320 de aquel cuerpo legal y jurisprudencia de la Excma. Corte Suprema al respecto. Que de los hechos que dieron lugar a la muerte de su cónyuge y padre, Eduardo Jones San Martín, puede establecerse claramente la concurrencia de todos los requisitos de la responsabilidad extracontractual del Estado. Indica que, la completa planificación y ejecución del vuelo, así como la maniobra de vuelo imprudente realizada por el piloto de la aeronave que provocó su caída fue hecha en el contexto de las funciones desempeñadas por la Fuerza Aérea de Chile; por ejemplo, la Orden de Vuelo y la Orden de Misión de Vuelo fueron emitidas mediante actos emanados de autoridades militares. Que la imprudencia en la maniobra de vuelo cometida por el piloto lo fue en la ejecución de las órdenes emitidas por la Fuerza Aérea y con los medios otorgados por dicha institución. Refiere que el hecho culposo que causó el daño fue el acto negligente del vuelo a una altura inferior a los 650 pies al atravesar el canal que separa a las islas Santa Clara y Robinson Crusoe. Luego, se refiere a la falta de servicio, conceptualizándola doctrinalmente, aduciendo que al momento de los hechos, la Administración no habría tomado las medidas necesarias para evitar el ilícito; que la manifestación más clara de la falta de cuidado es que con posterioridad a los hechos, la Fuerza Aérea dictó normas específicas sobre cómo realizar vuelos a la isla Robinson Crusoe y cómo realizar la maniobra de aterrizaje en el aeródromo de dicha isla; que a la época del “accidente aéreo” no existía ninguna instrucción referida a las operaciones realizadas en la isla Robinson Crusoe. Que, existe un vínculo causal entre la falta de los funcionarios de la Administración, verificada a nivel fáctico y normativo; que el daño causado por la muerte



de Eduardo Jones San Martín puede ser atribuido a la imprudencia de la acción de los pilotos del avión CASA 212 N° 966, que fue la causa directa la caída del avión; que entre la maniobra imprudente y la muerte de Eduardo Jones San Martín existe evidente proximidad normativa, no siendo posible negar que su muerte puede ser atribuida a tal acción. Cita las diversas teorías doctrinarias al respecto. Agrega que los demandantes, en cuanto cónyuge e hijos de Eduardo Jones San Martín, fallecido a causa de los hechos, han sufrido un evidente perjuicio por su muerte; que el daño sufrido a causa de la muerte por tener un vínculo familiar y afectivo tan cercano, es uno de los más graves que se puede padecer. Posteriormente, conceptualiza el daño moral, citando jurisprudencia de la Excma. Corte Suprema y doctrina, destacando que la pérdida de la vida del sargento Jones implicó dejar dos hijos menores de edad a la fecha del deceso, que tenían, respectivamente 9 y 3 años, lo que constituye una pérdida para sus hijos absolutamente irreparable. Que avalúa el daño moral en la suma total de \$1.500.000.000, que se descomponen de la siguiente manera: 1.- \$500.000.000 respecto de Jeannette Mardones Barrientos, en calidad de cónyuge sobreviviente de Eduardo Jones San Martín; 2.- \$500.000.000 para cada uno de sus hijos menores de edad, Natalia Jeannette y Sebastián Eduardo, ambos apellidados Jones Mardones; cifra demandada como indemnización del daño moral, estimando que podrá compensar, de manera inferior y parcial, el inconmensurable perjuicio que han sufrido y que seguirán padeciendo, a causa de la muerte de su cónyuge y padre.

Finalmente, en cuanto a los reajustes, señala que en virtud del requisito jurídico de la reparación íntegra del daño, solicita al Tribunal que las sumas que se demandan por daño moral de carácter extrapatrimonial, sean reajustadas de conformidad a la variación del Índice de Precios al Consumidor o del índice de reajuste de la moneda nacional que haga sus veces en el evento de ser modificado o reemplazado, con costas, o los reajustes calculados en la forma y por el período que el Tribunal estime proceden en derecho; que, con ello se cumpliría con la necesidad de mantener actualizadas las sumas que se demandan a fin de cumplir con el requisito jurídico de que la reparación completa del daño no se vea afectada o deteriorada por la natural desvalorización de la moneda.

Que a fs. 2266, se decretó la acumulación de los autos Rol N° 2493-2015, provenientes del 5° Juzgado Civil de Valparaíso, caratulados “Quinteros con Fisco de Chile”. Que, en consecuencia, a fs. 2176, rectificando a fs. 2212, comparece Maximiliano Alejandro Delgado González, abogado, domiciliado para estos efectos en calle Luis Fuster 133, Playa Ancha, Valparaíso, en representación de doña María Graciela Quinteros



Inostroza, labores de casa, Jorge Alberto Fernández Morgado, jubilado, Paulina Elizabeth Fernández Quinteros, trabajadora y Jorge Ignacio Fernández Quinteros, estudiante; todos mayores de edad, domiciliados en calle Concha N° 8891, comuna de La Cisterna, Santiago, solicitando tener por interpuesta demanda civil de indemnización de perjuicios en juicio de hacienda contra el Fisco de Chile representado por el Consejo de Defensa del Estado, representado a su turno por el Abogado Procurador Fiscal de Valparaíso, don Michael Wilkendorf Simpfordorfer, todos domiciliados en calle Prat 772, piso 2, Valparaíso, declarando: 1.- Que se acoge la demanda interpuesta en contra del Fisco de Chile; 2.- Que el Fisco es responsable del ilícito civil que provocó la muerte de Carolina Fernández Quinteros, causando los perjuicios de daño moral a sus padres y hermanos; 3.- Que, el ilícito civil ha causado perjuicios a los demandantes, que ascienden al monto de \$1.600.000 o a la suma distinta que el Tribunal fije conforme a derecho y al mérito de la prueba que se rinda en la causa; 4.- Que el demandado Fisco de Chile queda obligado a pagar a los demandantes, el monto de \$1.600.000.000 dividido en partes iguales, o a la suma distinta y las proporciones diversas que el Tribunal fije conforme a derecho y a la prueba que se rinda en la causa; 5.- Que las sumas indicadas se reajustarán de conformidad a la variación de Índices de Precios al Consumidor, desde la fecha en que se presenta su demanda y hasta la de su pago efectivo, o en la forma que el Tribunal determine conforme a derecho y a la prueba que se rinda en la causa, manteniendo actualizadas las sumas que se demandan; 6.- Que se condena en costas a la parte demandada.

Que, a fin de evitar reiteraciones innecesarias, por cuanto las solicitudes formuladas por los demandantes, son idénticas en cuanto a los hechos que las fundamentan, que ya fueron expuestos en el presente considerando; por razones de economía procesal, se dan por expresamente reproducidos, y en particular, relata que es de público conocimiento, que en el año 2011, producto de la caída del avión Casa 212 de la Fuerza Aérea de Chile, falleció Carolina Andrea Fernández Quinteros, hija y hermana de sus representados, y que esta tragedia se produjo en el contexto del viaje a la Isla Robinson Crusoe, en su calidad de Teniente (A) de la Fuerza Aérea de Chile y piloto de guerra. Que ella era la oficial de mayor rango en la aeronave y, en cuanto tal, era responsable de la misión y debía cumplir con las instrucciones emanadas de sus superiores en tierra. Que, el vuelo hacia la isla Robinson Crusoe presentaba condiciones climáticas adversas, de las cuales la Teniente Fernández tenía conocimiento previo, por haberse comunicado en reiteradas ocasiones con funcionarios meteorólogos de la Dirección Meteorológica de Chile antes del vuelo, por ello y a fin de asegurar condiciones de despegue y vuelo dentro de los parámetros de seguridad de la tripulación y pasajeros, el despegue en su horario inicialmente planificado se retrasó, en espera de una ventana de tiempo favorable. Que, el despegue fue autorizado por la autoridad aeronáutica, y debido a las condiciones climáticas, el piloto de la





aeronave debió realizar variaciones en el nivel de vuelo del avión, sin poder solicitar autorización del Control de Tránsito Aéreo de Santiago Oceánico, por cuanto la comunicación radial no se pudo establecer durante todo el vuelo, existiendo registros de intento, en dicho sentido. Que, el organismo de Control, antes mencionado, autorizó el vuelo a una altura máxima de 9.000 pies, pero no existe evidencia de por qué se cambió de nivel de altitud, pero sí de fallo de las comunicaciones. Que, esta situación se habría repetido en viajes anteriores.

Que, los pilotos de la aeronave pudieron tomar contacto con el Centro de Control Aéreo de San Juan Bautista, al acercarse a la isla Robinson Crusoe, y de este diálogo no se reportó ningún problema en el vuelo, siendo informada la tripulación de las condiciones meteorológicas del aeródromo. Que, la información que se entregaba a las aeronaves, era la recogida por el funcionario Juan Chamorro, empleado de la D.G.A.C., contratado para labores de aseo y cuidado de la pista, quien por su práctica como pescador, calculaba dirección e intensidad del viento en la pista. Que la información que se proporcionó a los pilotos, no era concordante con la existente en la pista y sus alrededores para el vuelo. Que, la destrucción completa del avión producto del impacto con el mar, dio lugar inevitablemente a la muerte de veintiún personas que viajaban en él, entre ellos, su hija y hermana, Carolina Andrea Fernández Quinteros. Luego, enumera uno a uno los factores contribuyentes a la caída de la aeronave, según la Junta Investigadora y los factores según Airbus Military; agrega que, estos factores fueron la clave en la forma deficiente e insegura en que operaba la Fuerza Aérea de Chile, y a la que eran sometidos los pilotos de la institución. Que la causa directa de la caída de la aeronave siniestrada fue la baja altitud al cruzar el canal, que separa las islas Robinson Crusoe y Santa Clara, entrando en una zona de condiciones meteorológicas adversas. Expresa que, de no haber volado en las condiciones señaladas, sin procedimientos específicos para la isla; sin combustible para retorno; sin aeródromo de alternativa; sin poseer exactitud o información concordante en cuanto a las condiciones del viento en la pista y sus alrededores, probablemente esta tragedia no se hubiese dado. Que, las fallas en el operar de la Fuerza Aérea fueron evidentes e irrefutables, ya que luego de ocurridas las veintiún muertes, se implementaron todas las medidas detalladas como factores contribuyentes.

En cuanto a los fundamentos de derecho de su demanda, particularmente, al régimen de



responsabilidad aplicable a las Fuerzas Armadas, cita los artículos 2, 4, 21 y 42 de la Ley N° 18.575 de Bases Generales de la Administración del Estado, señalando que a falta de una regla especial, se rige por el derecho común, siendo aplicables los artículos 2314 y 2320 del Código Civil. Cita jurisprudencia de la Excma. Corte Suprema al respecto. Relata que de los hechos que dieron lugar a la muerte de su hija y hermana, Carolina Fernández Quinteros, puede establecerse la concurrencia de todos los requisitos de la responsabilidad extracontractual del Estado; así, la muerte de Carolina Fernández Quinteros se produjo a causa del funcionamiento defectuoso de un órgano de la Administración del Estado. Indica que, la planificación y ejecución del vuelo, las normas y procedimientos por los cuales se operaba a Juan Fernández y la ausencia de los elementos que hubiesen brindado un operar seguro a los pilotos del Casa 212 se realizaron en el contexto de las funciones desempeñadas por la Fuerza Aérea de Chile; por ejemplo, la Orden de Vuelo y la Orden de Misión de Vuelo fueron emitidas mediante actos emanados de autoridades militares, la orden de no volar con estanques subalares (sin combustible suficiente), fue emanada también de un superior de los pilotos y con los medios otorgados por la misma institución. Que los hechos que dan lugar a esta demanda son separables del funcionamiento de la Fuerza Aérea y fueron cometidos en el ejercicio o con ocasión del funcionamiento del servicio.

En cuanto a la culpa o dolo, expresa que la ejecución de la maniobra de aterrizaje realizada por el Teniente Mallea, como piloto del avión, fue ejecutada conforme las prácticas de vuelo a la isla, carentes de formalidad y en base a una serie de informaciones erróneas. Que, el hecho culposo que causó el daño es, precisamente, el acto negligente de operar un vuelo en la forma como operaba la Fuerza Aérea de Chile. Que la falta de cuidado empleada por los funcionarios de la Fuerza Aérea, resulta especialmente grave en relación con una actividad altamente peligrosa, como la descrita, y requiere de la actuación de una persona diligente, que evite el daño, empleando todos los medios disponibles. Que, la formación como pilotos, la habilitación que poseían y la forma como volaban a la isla, fue un resorte institucional y que, los hechos y su calificación, dan lugar a la falta de servicio, ejercicio realizado con ocasión de las funciones de la Fuerza Aérea de Chile, y comprometen la responsabilidad del Estado. Refiere, en cuanto a la falta de servicio, que ha existido un funcionamiento anormal de la Administración, puesto que, al momento de la



ocurrencia del accidente no se habían tomado las medidas necesarias, razonablemente exigibles para evitar un hecho ilícito; que la manifestación más clara de la falta de cuidado es que con posterioridad al 2 de septiembre de 2011, la Fuerza Aérea dictó normas específicas sobre cómo realizar vuelos en la isla Robinson Crusoe y como realizar maniobras de aterrizaje en el aeródromo. Asimismo, dichas medidas dan cuenta de la falta de cuidado en el hecho de sus dependientes. Alega que para que surja el deber del Fisco de indemnizar los perjuicios sufridos no es necesario que la víctima se encuentre en una estricta relación de usuario con el servicio que compromete la responsabilidad del Estado. En cuanto al vínculo causal, expone que el actuar negligente de la Fuerza Aérea, dio lugar a la muerte de su hija y hermana, Carolina Fernández Quinteros, citando diversas teorías doctrinales al respecto.

Que, en cuanto al daño, los demandantes, en cuanto padres y hermanos de Carolina Fernández Quinteros, fallecida a causa de los hechos, han sufrido un evidente y grave perjuicio con su muerte; que dicho daño es uno de los más graves que se puede padecer, y su evidencia y gravedad es ampliamente reconocida.

Conceptualiza el daño moral a la luz de la jurisprudencia y la doctrina, señalando que ha sido producido directamente por el hecho negligente de los funcionarios de la Administración, involucrando su responsabilidad. Luego, avalúa el daño moral en la suma total de \$1.600.000.000, que se descomponen de la siguiente manera: 1.- \$400.000.000 respecto de María Graciela Quinteros Inostroza, en calidad de madre de Carolina Fernández Quinteros; 2.- \$400.000.000 para su padre Jorge Alberto Fernández Morgado; 3.- \$400.000.000 para cada uno de los hermanos, Paulina Elizabeth y Jorge Ignacio, de Carolina Fernández Quinteros; estimando que podrá compensar, de manera inferior y parcial, el inconmensurable perjuicio que han sufrido y que seguirán padeciendo, a causa de la muerte de su hija y hermana. Por último, solicita que las sumas demandadas, sean reajustadas de conformidad a la variación de índices de precios al consumidor o del índice de reajuste de la moneda nacional que haga sus veces, en el evento de ser modificado o reemplazado, con costas, o los reajustes calculados en la forma y por el período que el Tribunal estime que procede en derecho, a fin que se cumpla con el requisito jurídico de la reparación completa del daño.

Que a fs. 2316, se decretó la acumulación de los autos Rol N° 3645-2013 provenientes del 29° Juzgado Civil de Santiago, caratulados “Delgado con Fisco de Chile”. Que, en consecuencia, a fs. 2357, rectificando a fs.



2389 y ampliando a fs. 2397, comparece doña Pía Unda Isamit, abogada, domiciliada en Calle Santa Lucía N° 270, piso 6°, Santiago, Región Metropolitana, en representación convencional de Marlys Yolanda Delgado Carrillo, cajera, en representación de su hijo menor de edad Eduardo Andrés Lizama Delgado, estudiante, ambos domiciliados en pasaje Armando Carrea N° 1487, población Jorge Tellier, comuna de Villa Alemana, Quinta región; de Patricia Pamela Henríquez Toro, ingeniero comercial, en representación de su hija menor de edad Valentina Javiera Lizama Henríquez, ambas domiciliadas en Av. Pacífico N° 4401, torre F, departamento 702, comuna de Viña del Mar; de Karina Fernanda San Martín Caro, estudiante, domiciliada en Pasaje Quillota N° 357, departamento N° 12, población Dávila, Antofagasta; de Jacqueline Norma Pino Miranda, dueña de casa, por sí y en representación de su hija menor de edad Vanesa Camila Alexandra Pérez, estudiante, ambas domiciliadas en pasaje Quillota N° 357, departamento N° 12, población Dávila, Antofagasta; de Jaime Gonzalo Cabezón de Amesti, contador auditor, domiciliado en Quecheregua N° 470, comuna de San Fernando, Sexta Región; de Félix Renato de Amesti Cabezón, empleado, domiciliado en 48 West Lewis Ave, ciudad de Pearl River, Nueva York; de Jorge Luis de Amesti Cabezón, diseñador, por sí y en representación de sus padres Jorge Hugo Cabezón Cartagena, jubilado, y María Graciela de Amesti Cabezón, dueña de casa, ambos domiciliados en calle Chacabuco 829, Quillota, Quinta Región; de Marcela Viviana Marchant Elizalde, empleada, domiciliada en Coventry N° 570-b, departamento 403, Ñuñoa; de Cristian Gustavo Zambrano Olivares, ingeniero en prevención de riesgos, domiciliado en Juan Martínez N° 2040, departamento 207, Provincia de Iquique de la Región de Tarapacá; de Carlos Renzo Irrázaval Faggiani, bioquímico, domiciliado en Gregorio Marañón N° 2155, condominio Altos de Viña 2, casa 24, Viña del Mar; de Mafalda Isabel Faggiani Calderón, jubilada, domiciliada en Tierras Rojas, edificio 7, departamento 12, Santos Ossa, Valparaíso; de Juan Eduardo Lizama Ruz, estudiante, domiciliado en Pasaje Tus Manos N° 480, comuna de Huechuraba, Región Metropolitana, solicitando tener por interpuesta demanda en juicio ordinario en contra del Fisco de Chile, representado por el Presidente del Consejo de Defensa del Estado, don Sergio Urrejola Monckeberg, ambos domiciliados en calle Agustinas N° 1687, comuna y ciudad de Santiago, a fin de que sea condenado al pago de una indemnización de perjuicios por daño moral a cada uno de los demandantes por las cantidades señaladas a su favor precedentemente, suma ascendente a la cantidad de \$4.000.000.000, más reajustes, intereses y costas de la causa o las cantidades, mayores o menores que el Tribunal tenga a bien determinar de acuerdo al mérito de autos.

Que, a fin de evitar reiteraciones innecesarias, por cuanto las solicitudes formuladas por los demandantes, son idénticas en cuanto a los hechos que las fundamentan, que ya fueron expuestos en el presente considerando; por razones de economía procesal, se dan por expresamente reproducidos, y en particular, en cuanto a las causas que produjeron el accidente expone que tal como da cuenta la investigación efectuada en los autos Rol N° 32-2011, a cargo del Ministro en Visita Extraordinaria don Juan Francisco Cristóbal Mera Muñoz, se pudo determinar que la causa que produjo el accidente fue la pérdida de control del avión mientras realizaba el tramo de viento en cola a través del canal existente entre las



Islas de Robinson Crusoe y Santa Clara a una altura estimada de 650 pies o inferior, durante el circuito de aproximación a la pista 32, en una trayectoria muy plana (con poca diferencia de altura sobre la pista), al encontrarse unas condiciones meteorológicas muy adversas, con cizalla duras de viento (wind shear), que expusieron a la tripulación a unas condiciones extremas de vuelo; que, los factores que incidieron directamente en el desenlace fueron los siguientes: 1.- Factor humano por parte de la tripulación, toda vez que ésta, de acuerdo a lo determinado en la investigación, volaba a baja altura, por motivos indeterminados, quedando expuesta la aeronave a un área inestable de vientos y cizalle reinante o a sotavento de la Isla Santa Clara. 2.- La planificación del vuelo, si bien éste se elaboró por alrededor de 20 días, esta planificación se realizó sin que en ella o previo al vuelo se haya obrado bajo la supervisión del Ingeniero de vuelo y de la Comandante de la aeronave; que, tampoco existió una instancia de revisión o control adecuado de la planificación. 3.- No existir procedimientos publicados para tripulantes, tales como aproximación y aterrizaje u otro procedimiento que indique los posibles tipos de circuito a realizar, las altitudes mínimas y zonas restringidas o peligrosas para el vuelo en el aeródromo Robinson Crusoe y sus alrededores. A la fecha del accidente sólo se traspasa la experiencia de manera informal. 4.- Meteorología; que, las condiciones meteorológicas en el Aeródromo Robinson Crusoe y sus alrededores, específicamente en cuanto a las intensidades de vientos y la presencia de cédulas abiertas, no concordaba con la que les fue informada a los tripulantes, para la ejecución del vuelo; que, no existía un servicio de información que entregare a las aeronaves las condiciones meteorológicas reinantes en tiempo real y lo que estaba ocurriendo en la pista y en las inmediaciones del aeródromo.

Que, en cuanto al derecho, se refiere a la Responsabilidad del Estado, citando los artículos 6, 7 y 38 de la Constitución Política de la República, los artículos 1 y 2 de la Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración y el artículo 1 de la Ley Orgánica Constitucional de las Fuerzas Armadas. Refiere sobre la legitimación activa, que no son víctimas sólo quienes sufren directamente el daño sino que todos aquellos que sin ser víctima directa, el daño les lesiona un derecho; que existe relación causal entre el actuar negligente e imprudente de los agentes del Estado y el resultado dañoso; y, en cuanto a los daños señala que se ha provocado un enorme sufrimiento y dolor a los demandantes, familiares de los fallecidos, quienes como consecuencia de la pérdida de uno de sus hijos,



padres, hermano, cónyuge o pareja, han padecido de apremios psicológicos, depresión y angustia y el innegable dolor que significa perder a un ser querido, que avalúa de la siguiente manera: A) Daño moral causado a los familiares de Rodrigo Cabezón de Amesti, chileno, camarógrafo, de 44 años, hijo menor de tres hermanos, pareja por más de quince años de doña Marcela Viviana Marchant Elizalde y sustento del hogar que conformaba con su pareja: 1.- La indemnización a la que deberá ser condenado el Fisco de Chile por el daño moral causado a su madre doña María Graciela de Amesti López, la avalúa en la suma de \$300.000.000 o la suma mayor o menor que SS. considere pertinente de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas. 2.- La indemnización a la que deberá ser condenado el Fisco de Chile por el daño moral causado a su padre don Jorge Hugo Cabezón Cartagena, la avalúa en \$300.000.000 o la suma mayor o menor que SS. considere pertinente de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas. 3.- La indemnización a la que deberá ser condenado el Fisco de Chile por el daño moral causado a su hermano don Jorge Luis de Amesti Cabezón, la avalúa en 200.000.000 o la suma mayor o menor que SS. considere pertinente de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas. 4.- La indemnización a la que deberá ser condenado el Fisco de Chile por el daño moral causado a su hermano don Jaime Gonzalo Cabezón de Amesti, la avalúa en \$200.000.000 o la suma mayor o menor que SS. considere pertinente de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas. 5.- La indemnización a la que deberá ser condenado el Fisco de Chile por el daño moral causado a su hermano don Félix Renato Cabezón de Amesti, la avalúa en 200.000.000 o la suma mayor o menor que SS. considere pertinente de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas. 6.- La indemnización a la que deberá ser condenado el Fisco de Chile por el daño moral causado a doña Marcela Viviana Marchant Elizalde, quien fue su conviviente por más de quince años, la avalúa en \$300.000.000 o la suma mayor o menor que SS. considere pertinente de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas. B) Daño moral a los familiares de Joel Abraham Lizama Nahuelhual, miembro de la Fundación Levantemos Chile. 1.- La indemnización a la que deberá ser condenado el Fisco de Chile por el daño moral causado a su hijo Eduardo Andrés Lizama Delgado, la avalúa en \$300.000.000 o la suma mayor o menor que SS. considere pertinente de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas. 2.- La indemnización a la que deberá



ser condenado el Fisco de Chile por el daño moral causado a su hija Valentina Javiera Lizama Henríquez, la avalúa en la suma de \$300.000.000 o la suma mayor o menor que SS. considere pertinente de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas. 3.- La indemnización a la que deberá ser condenado el Fisco de Chile por el daño moral causado a su hijo Juan Eduardo Lizama Ruz, la avalúa en \$300.000.000 o la suma mayor o menor que el Tribunal considere pertinente de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas. C) Daño moral a los familiares de Flavio Francisco Oliva Pino, 25 años, Cabo 2° de la Fuerza Aérea de Chile, institución a la cual entró a prestar servicio en el año 2006, trasladándose en el año 2008 a la ciudad de Antofagasta junto a toda a su familia, sostenedor de su grupo familiar compuesto por su cónyuge, hermana y madre quienes a la fecha viven con el dolor de no tener a un miembro amado de su familia, cuyos restos hasta el día de hoy no han sido hallados. 1.- La indemnización a la que deberá ser condenado el Fisco de Chile por el daño moral causado a su madre doña Jacqueline Norma Pino Miranda, la avalúa en \$300.000.000 o la suma mayor o menor que SS. considere pertinente de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas. 2.- La indemnización a la que deberá ser condenado el Fisco de Chile por el daño moral causado a su hermana doña Vanessa Camila Alexandra Pérez Pino, la avalúa en \$200.000.000 o la suma mayor o menor que SS. considere pertinente de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas. 3.- La indemnización a la que deberá ser condenado el Fisco de Chile por el daño moral causado a su cónyuge doña Karina Fernanda San Martín Caro, la avalúa en \$300.000.000 o la suma mayor o menor que SS. considere pertinente de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas. D) Daño moral a los familiares de Romina Isabel Irrázabal Faggiani, funcionaria del Consejo Nacional de la Cultura, hija, hermana, pareja, tía. 1.- La indemnización a la que deberá ser condenado el Fisco de Chile por el daño moral causado a su madre doña Mafalda Isabel Faggiani Calderón, la avalúa en \$300.000.000 o la suma mayor o menor que SS. considere pertinente de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas. 2.- La indemnización a la que deberá ser condenado el Fisco de Chile por el daño moral causado a su hermano don Carlos Renzo Irrázabal Faggiani, la avalúa en \$200.000.000 o la suma mayor o menor que SS. considere pertinente de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas. 3.- La indemnización a la que deberá ser



condenado el Fisco de Chile por el daño moral causado a su pareja don Cristián Gustavo Zambrano Olivares, la avalúa en \$300.000.000 o la suma mayor o menor que SS. considere pertinente de acuerdo al mérito de autos, más los reajustes, intereses y costas.

Que a fs. 2316, se decretó la acumulación de los autos Rol 19371-2015 provenientes del 25° Juzgado Civil de Santiago, caratulados “Sanhueza con Fisco de Chile”. Que, en consecuencia, a fs. 2755, comparece Eduardo Ugarte Díaz y Felipe Leiva Fadic, abogados, ambos domiciliados en Avenida Apoquindo N° 3200, piso 8, comuna de Las Condes, ciudad de Santiago, en representación convencional, de Andrea Sanhueza Carrasco, psicopedagoga, quien actúa por sí y en representación legal de sus hijas menores de edad Martina Isidora Bruce Sanhueza y Rafaela Andrea Bruce Sanhueza, todas domiciliadas en calle Cerro El Plomo N° 6678, departamento 1040, comuna de Las Condes, Santiago; de Marisa Paula Pruzzo Stone, dueña de casa; de Caupolicán Roberto Bruce Schaut, factor de comercio, estos últimos domiciliados en calle Virreinato N° 11, Santiago, solicitando tener por interpuesta demanda de indemnización de perjuicios en contra del Fisco de Chile, representado por el Consejo de Defensa del Estado y éste a su vez por su Presidente señor Juan Ignacio Piña Rochefort, o por la persona que lo subroge o reemplace en dicho cargo, declarando: 1.- Que se condena al Fisco de Chile a pagar a las demandantes doña Andrea Sanhueza Carrasco, Martina Bruce Sanhueza y Rafaela Bruce Sanhueza, la suma total de \$1.084.988.665, repartida entre ellas por partes iguales, a título de indemnización de perjuicios por lucro cesante por la muerte de cónyuge y padre, Roberto Bruce Pruzzo, o bien la suma mayor o menor que el Tribunal determine conforme al mérito del proceso y en la proporción que determine, suma que deberá pagarse reajustada conforme a la variación del índice de Precios del Consumidor entre la fecha de la notificación de la demanda y la de su pago efectivo, más intereses legales por el mismo período; 2) Que se condena al Fisco de Chile a pagar a los demandantes doña Andrea Sanhueza Carrasco, Martina Bruce Sanhueza, Rafaela Bruce Sanhueza, Marisa Paula Pruzzo Stone y Caupolicán Roberto Bruce Schaut, la suma total de \$1.550.000.000, por concepto de daño moral por la muerte de Roberto Bruce Pruzzo, correspondiendo de dicha suma la cantidad de \$350.000.000, a cada una de sus hijas, así como idéntica suma a su cónyuge y la cantidad de \$250.000.000, a cada uno de sus padres, o bien las sumas mayores o menores que el Tribunal determine conforme al mérito del proceso, sumas que deberán pagarse reajustadas de acuerdo a la variación del índice de Precios al Consumidor entre la fecha de la sentencia y la de su pago efectivo, más intereses legales por igual período; 3) Que se condena al demandado al pago de las costas del juicio.

Que, a fin de evitar reiteraciones innecesarias, por cuanto las solicitudes formuladas por los demandantes, son idénticas en cuanto a los hechos que las fundamentan, que ya fueron expuestos en el presente considerando; por razones de economía procesal, se dan por expresamente reproducidos, y en particular expone que, su demanda tiene su origen y fundamento en uno de los desastres aéreos más terribles que recuerde el país; no sólo por las inaceptables negligencias que lo desencadenaron y el gran número de víctimas, entre ellas varias personas muy queridas y cuya muerte ocasionó gran conmoción pública, sino





además porque en el caso de Roberto Bruce Pruzzo (cónyuge, padre e hijos de los demandantes), y de varios otros pasajeros del avión, se trataba de personas jóvenes, llenas de ideales y en la plenitud de sus vidas, dispuestas a brindar ayuda desinteresada a personas en situación de necesidad; que, el número y gravedad de las negligencias hacen que los hechos revistan una particular gravedad, probablemente como ningún caso anterior en la historia aérea, y justifican que se condene al Fisco de Chile con especial rigor; que, como es de público conocimiento, el día 2 de septiembre de 2011 el avión modelo CASA 212-300 matrícula 966 de la FACH, comandado por personal de dicha institución y con un total de 21 personas a bordo, cayó al mar mientras efectuaba maniobras para intentar aterrizar en el aeródromo de la Isla Robinson Crusoe del Archipiélago Juan Fernández, resultando totalmente destruido y causando la muerte de todos sus ocupantes; que, entre las víctimas se encontraba el cónyuge de Andrea, padre de Martina y de Rafaela e hijo de Marisa y Roberto, don Roberto Bruce Pruzzo, periodista de Televisión Nacional de Chile, de 32 años de edad; que, Roberto y Andrea llevaban nueve años de matrimonio a la fecha de muerte del primero, a los que habían antecedido seis años de pololeo; que, Martina tenía ocho años al momento de perder a su padre y Rafaela solo tres años; que, la trágica y abrupta muerte de Roberto alteró sus vidas en forma radical y permanente; que, también los padres de Roberto, han debido soportar el dolor de revivir su pérdida en incontables ocasiones, en especial cada vez que la prensa recuerda los terribles detalles de su partida; que, Roberto era el hijo mayor de tres hermanos hombres, y en tal calidad, el principal referente de la familia; que, Roberto era además ampliamente reconocido y querido por sus pares fruto de su labor profesional, particularmente por su desempeño como reportero en el programa matinal Buenos Días a Todos, así como por su ascendente carrera como conductor, en la cual cifraba grandes esperanzas al momento de fallecer.

Que, la muerte de don Roberto Bruce la causó la caída de un avión de la FACH, operado por personal de dicha institución, y ésta a la vez fue consecuencia de una serie de graves e inexcusables negligencias del Estado de Chile; que, en consecuencia, los perjuicios que de ello se derivan son imputables al Fisco de Chile, y deberán ser íntegramente indemnizados. Que, la caída del avión se debió a un conjunto de graves negligencias, todas atribuibles al Fisco de Chile, a saber: 1.- La FACH planificó y ejecutó un vuelo sin posibilidad de retorno en caso de no poder aterrizar en Juan Fernández debido a que el combustible que



cargaba no le permitía autonomía suficiente para volar de ida y de regreso, sino únicamente de ida; que, dicho tipo de vuelo se denomina por la FACH como vuelo “*con punto de no retorno*”; que, ello significa que en la planificación del vuelo la tripulación determina un cierto punto geográfico del trayecto, que marca el lugar exacto en que el avión ya no puede regresar por falta de combustible; que, por su parte el informe técnico preparado por el fabricante del avión, la empresa Airbus Military, de fecha 15 de junio de 2012 y que forma parte de la Investigación Criminal, señala en sus conclusiones que el avión llegó al archipiélago Juan Fernández con un remanente de combustible de entre 850 a 1.050 libras, que le alcanzaban para volar por otros 90 a 115 minutos; que, considerando que el vuelo de ida tomó alrededor de 2 horas y 50 minutos, es evidente que a su llegada a Juan Fernández al avión no le quedaba combustible para volver y no tenía otra alternativa que aterrizar o intentar aterrizar cualquiera fuesen las condiciones meteorológicas; que, dicha modalidad de vuelo, se encuentra expresamente prohibida por la DGAC para los vuelos a Juan Fernández; que, de acuerdo a su diseño el avión CASA 212-300 tenía la posibilidad de llevar estanques adicionales de combustible debajo de sus alas o estanque sub-alaes, y a pesar de ello la FACH no los instaló; que, el vuelo se efectuó con un total de 21 personas a bordo, esto es, 6 más que la configuración original; que, el avión despegó con 164 kilos de sobrepeso, en consecuencia, despegó tan cargado de pasajeros que no le era posible llevar estanques sub-alaes con combustible adicional. 2.- El aeródromo de Juan Fernández es reconocidamente riesgoso y de difícil aterrizaje, y al 2 de septiembre de 2011 era operado además en precarias condiciones; que, no disponía de instrumentos técnicos ni de personal capacitado para determinar las condiciones meteorológicas existentes en la zona de la pista, y en especial la velocidad de sus vientos; que, las otras condiciones meteorológicas eran determinadas en la estación de la DGAC que se ubica en la localidad de San Juan Bautista, a 10 kilómetros de la pista y con una geografía muy diversa; que, el aeródromo operaba sin torre de control; que, la DGAC no disponía de cartas aeronáuticas para el Aeródromo de Robinson Crusoe. 3.- Que, al 2 de septiembre de 2011 la FACH no contaba con un protocolo o procedimiento de vuelo para Juan Fernández. 4.- Que la FACH no controló adecuadamente las condiciones del vuelo, ni en su planificación ni durante su ejecución; que, el plan de vuelo elaborado por el piloto contenía errores graves, y a pesar de ello la FACH no lo fiscalizó debidamente; que, el personal de la FACH no controló el peso de



despegue ni la ausencia de los estanques sub-alares; que, no hubo adecuada comunicación entre el avión y el centro de control, y en particular al momento de cruzar el punto de no retorno; que, la tripulación del avión incurrió en graves negligencias durante las maniobras de aterrizaje.

Que en cuanto a los fundamentos de derecho de la responsabilidad que se demanda, señala que estos hechos configuran una evidente falta de servicio de un órgano de la Administración del Estado, en conformidad a los artículos 38 inciso 2° de la Constitución Política de la República y los artículos 4 y 44 de la Ley 18.575 Orgánica Constitucional de Bases Generales de Administración del Estado; además, cita jurisprudencia al respecto. Agrega que, particularmente reprochables resultan las decisiones de haber efectuado el vuelo sin posibilidades de retorno en caso de imposibilidad de aterrizaje en circunstancias que se dirigía a un aeródromo reconocidamente riesgoso en que la imposibilidad de aterrizar es un hecho normal y perfectamente previsible. De hecho, la FACH sabía o debía saber que el día en que ocurrió esta tragedia en la isla Robinson Crusoe había vientos cuyas intensidades superaban los límites de operación del avión CASA 212-300; y, que, en consecuencia, hacían altamente probable que el avión no pudiera aterrizar, tal como en definitiva ocurrió. Que la FACH pudo o debió prever que el avión enfrentaba un muy alto riesgo y a pesar de ello igualmente decidió ejecutar el vuelo, en condiciones tales que el avión no tenía otra alternativa que intentar aterrizar. Además, el vuelo se ejecutó sin contar la FACH con un protocolo o instructivo, sin el debido control y supervisión del vuelo y de sus condiciones, entre otras graves negligencias. Que a lo anterior, se suman las negligencias atribuibles al órgano encargado de la operación y de la seguridad del aeródromo, la DGAC (por la que también responde el Fisco de Chile) quien lo opera sin torre de control y sin controlador, sin personal ni instrumentos profesionales e idóneos para medir las condiciones meteorológicas que son fundamentales para las maniobras de despegue y aterrizaje y sin un sistema de comunicaciones confiable y adecuado. Que ello configura un funcionamiento deficiente y negligente de esos servicios de la Administración en su conjunto, propio de la falta de servicio, que además son especialmente reprochables a la luz de las enormes y dramáticas consecuencias de estos hechos.

Que para el evento improbable que se estimara por cualquier causa que en la especie no se configura la responsabilidad del Estado por falta de servicio, conforme a las normas



constitucionales y legales citadas, el Estado es igualmente responsable por estos hechos y está obligado a indemnizar los perjuicios por aplicación de lo dispuesto en los artículos 2314 y siguientes del Código Civil y el principio general de derecho conforme al cual el Estado debe responder de los daños causados por los actos culpables de sus funcionarios. Agrega que, la aplicación de las normas de derecho común a la responsabilidad civil del Estado, en cuanto estatuto supletorio ha sido unánimemente reconocida por la doctrina y la jurisprudencia.

En cuanto a las víctimas, señala que don Roberto Bruce Pruzzo, periodista de TVN, tenía 32 años al momento de fallecer; que estaba casado con Andrea Sanhueza con quien tenía dos hijas Martina y Rafaella Bruce Sanhueza; que sus padres eran doña Marisa Paula Pruzzo Stone y don Caupolicán Roberto Bruce Schaut; que Roberto estudió en el Colegio Carampangue de Talagante y desde temprana edad mostró una fuerte atracción hacia las comunicaciones, decidiendo en definitiva estudiar la carrera de periodismo en la Universidad Diego Portales; que en el año 2011 ingresó a trabajar al programa “Buenos Días a Todos” de Televisión Nacional de Chile, al ser reclutado desde la universidad en calidad de alumno en práctica; que en esa época asistía a los periodistas del matinal en la realización de entrevistas y reportajes, lo que duró sólo un año, hasta cuando fue invitado por el director del programa a aparecer en pantalla presentando sus propias notas. Agrega que, su carisma y simpatía eran innegables; que ya en la época escolar era tal su empatía con todos sus compañeros que construyó junto a su polola de toda la vida, Andrea, un férreo grupo de amigos que mantuvo hasta el día de su muerte; que, luego en la universidad, la facultad de periodismo decidió honrar su memoria con un auditorio que lleva su nombre; además, participó en la elaboración de diversos documentales y actividades para resaltar la exitosa carrera del periodista. Que la carrera profesional que Roberto Bruce estaba forjando en TVN, producto de su dedicación y esfuerzo, le vaticinaban un futuro lleno de éxitos y satisfacciones; que durante el tiempo que trabajó en “Buenos Días a Todos”, el avance en su calidad de comunicador y periodista fue impresionante llegando a sustituir a la figura del programa don Felipe Camiroaga Fernández en dos oportunidades como conductor principal; que en el verano 2011 los ejecutivos de TVN confiaron en él para la conducción del programa “Donde la Viste” que fue ampliamente publicitado por esa casa televisiva y tuvo gran éxito en sintonía;



adicionalmente, al tiempo de su fallecimiento, Roberto estaba colaborando como periodista del programa estelar “La Dieta del Lagarto”; que producto de la fama y notoriedad alcanzada en los últimos años, Roberto era contactado por diversas empresas privadas para animar eventos corporativos, lo cual contribuía no sólo a consagrar su imagen como figura de las comunicaciones sino que constituía un gran aporte al ingreso familiar; que cumplió otro de sus sueños, cuando en el último verano se encargó del programa “Donde la Viste”, porque Roberto Bruce quería ser animador y siempre trabajó a la espera de esa oportunidad que ya estaba llegando. Que el éxito que él alcanzó a disfrutar en vida no habría sido posible sin el apoyo de su señora Andrea Sanhueza Carrasco. Destaca que, ellos estudiaron juntos en el Colegio Carampangue de Talagante y en el año 1996 ya eran pololos; que su relación duró más de 6 años cuando decidieron casarse y construir una familia; que tuvieron dos hijas Martina y Rafaella; que Andrea es psicopedagoga y antes de la muerte de Roberto combinaba su rol de mamá y dueña de casa con la realización esporádica de clases particulares a fin de contribuir a los gastos de la familia, cuyo ingreso dependía fundamentalmente del aporte de Roberto. Que, luego de la pérdida de su marido, ha debido recurrir a la ayuda económica de su padre y otros familiares, aunque actualmente trabaja en el programa “Buenos Días a Todos” donde participa una vez por semana en un espacio en que aconseja a los padres sobre diferentes aspectos de la crianza de los hijos. Que desde la muerte de Roberto, Andrea se encuentra desolada; que a la pérdida de su marido, mejor amigo y compañero de toda la vida se ha sumado el descarnado acoso de la prensa y los medios, a fin de conocer todos los detalles de su estado anímico y de su experiencia de vida tras el fatídico accidente. Que si bien ha dado entrevistas para hablar de Roberto, entendiendo que él era un personaje tremendamente cercano y querido por el público, muchas veces se ha sentido frustrada por no poder proporcionar a sus hijas la intimidad de un duelo en familia; que la exposición de los detalles del accidente aéreo que dan motivo a esta demanda ha sido dramática, continúa hoy y se proyecta al futuro, dado el carácter de personajes públicos de las víctimas. Que la sobreexposición mediática también ha afectado seriamente a Martina y Rafaela, las dos hijas del matrimonio Bruce Sanhueza; que en la época previa al accidente ambas asistían al colegio Bradford, pero luego Andrea las cambió al The Newland School por ser un colegio católico que les proporcionaría más cobijo durante el proceso del duelo. Expone que Martina es una niña que se destaca entre sus



pares por su carácter de liderazgo; que ello la llevó a actuar de manera desconcertante en los primeros meses del fallecimiento de su papá puesto que asumió un rol de protectora de su mamá y hermana mostrándose siempre fuerte ante los demás; sin embargo, Martina ha tenido problemas para adaptarse a interacción con sus compañeros desde que perdió a su padre, requiriendo asistencia psicológica especialmente desde 2012 y 2013; que sus problemas conductuales la tienen en estado condicional en su colegio al involucrarse constantemente en conflictos con sus pares, lo que también ha ocurrido en su casa. Señala que Rafaela que sólo tenía 3 años de edad cuando falleció Roberto se daba cuenta de todo, reaccionando de forma defensiva, en opinión del psicólogo del Colegio, presentando una personalidad retraída; agrega que no muestra especial interés por el colegio ni por las relaciones sociales. Que, Marisa y Roberto, los padres de Roberto Bruce son padres jóvenes de 54 y 57 años, originarios de Melipilla; que son un matrimonio de más de 35 años durante el cual tuvieron 3 hijos: Roberto, Aldo y Piero; que los Bruce Pruzzo son muy unidos y querendones, siendo Roberto el pilar de la unión familiar; que su repentina muerte ha significado un profundo dolor para todos ellos.

Sobre los daños, expone que don Roberto Bruce era el sostén económico de la familia que formaba con doña Andrea Sanhueza y sus hijas Martina y Rafaella; que, su muerte las ha privado de dichos ingresos, lo que constituye un claro lucro cesante, citando abundante doctrina y jurisprudencia sobre éste. Que, en particular, conforme se demostrará en el proceso, el promedio anual de ingresos de Roberto a la fecha de su fallecimiento era de \$37.447.944, lo que conforme a la proyección que detalla, arroja que el daño por lucro cesante causado a doña Andrea Sanhueza y a sus dos hijas menores asciende a la suma de \$1.084.988.665 o la suma mayor o menor que el Tribunal determine conforme al mérito del proceso. En cuanto al daño moral, cita doctrina y agrega que durante los casi cuatro años transcurridos desde la muerte de Roberto Bruce, los medios de comunicación no han cesado de referirse a este siniestro, impidiendo a su familia cerrar su proceso de duelo; que el Tribunal al dictar sentencia deberá tener en consideración el número y gravedad de las negligencias que causaron la muerte de Roberto, además de las facultades económicas del demandado, en especial la incuestionable capacidad patrimonial del Fisco de Chile para invertir en la prevención de estas tragedias y que la adopción de medidas administrativas en tiempo oportuno, hubiese impedido la caída del avión. Que, solicita como



indemnización por el daño moral sufrido por doña Andrea Sanhueza y sus dos hijas menores y por los padres de don Roberto Bruce la suma total de \$1.550.000, esto es \$350.000.000 por su cónyuge y para cada una de sus hijas, y \$250.000.000 para cada uno de sus padres.

**SEXTO:** Que, en lo principal de fs. 168, el demandado, Fisco de Chile, representado por el Consejo de Defensa del Estado, contesta la demanda de fs. 1, en causa Rol 1145-2013, caratulada “Slier con Fisco de Chile” solicitando su más completo rechazo, negando lugar a ellas en todas sus partes, con expresa condena en costas.

Señala que contradice la versión de los hechos expuestos en la demanda, con excepción de aquellos que en el curso de su contestación fueren expresamente reconocidos por su parte, correspondiendo a la demandante la carga de acreditar sus dichos, a través de los medios que franquea la ley.

En cuanto a los antecedentes preliminares del vuelo siniestrado, expone que el vuelo de la aeronave CASA 212 N° 966 al archipiélago Juan Fernández, se originó en la solicitud de fecha 8 de julio de 2011, formulada por el Programa “Desafío Levantemos Chile”. Que, la petición fue formulada al Coronel de Aviación (DA), señor Dennis Harvey Parada, Jefe del Departamento Comunicacional de la FACH, requiriéndose apoyo para el traslado aéreo de personas de la fundación y para integrantes del Programa “Buenos Días a Todos”, totalizando inicialmente 11 pasajeros.

Que, la solicitud fue canalizada a través de la Secretaría General de la Fuerza Aérea, conforme al Reglamento Serie B, N°9, sobre “Transporte de Pasajeros y Carga de no Institucionales en Aeronaves Institucionales”, en la norma logística sobre “Transporte Institucional” NLT 2003-006 y en la Resolución de la Fuerza Aérea de Chile N° E-824, de fecha 7 de octubre de 2009.

Que, en razón de lo anterior, el Jefe del Estado Mayor del Comando de Combate emitió una Orden de Misión de Vuelo dirigida a la Vª y Iª Brigadas Aéreas, solicitando el traslado aéreo para el Emprendimiento e indicando que los pasajeros a trasladar corresponderían a personal de la entidad más los integrantes del “Programa Buenos Días a Todos” de TVN, con un total de once pasajeros; además, dos funcionarios del Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, y tres pasajeros del Departamento Comunicacional Institucional.

Que, en la referida Orden se indica que el traslado se efectuaría en material CASA 212 de



la Vª Brigada Aérea, y como alterno en CASA 212 de la Iª Brigada Aérea, entre el día viernes 19 de agosto y el 21 del mismo mes, con un total de dieciséis pasajeros, sin cobro, en virtud de lo dispuesto en el Decreto con Fuerza de Ley N° 175 del Ministerio de Hacienda de 1960, y Resolución de la Fuerza Aérea de Chile E-N°824, de 7 de octubre de 2009.

Que, el cambio de fecha del viaje al Archipiélago de Juan Fernández para el día 2 de septiembre de 2011, se produjo como resultado de una solicitud de la representante del Emprendimiento, señorita Ana María Zaldívar, efectuada al Departamento Comunicacional de la Fuerza Aérea, y el Jefe de Estado Mayor del Comando de Combate, informó la modificación de las fechas de vuelo para el día viernes 2 de septiembre de 2011, regresando el domingo 4 de ese mismo mes, disminuyendo 1 pasajero del Departamento Comunicacional, e indicando las rutas Antofagasta-Santiago, Santiago – Juan Fernández; Juan Fernández – Santiago y Santiago – Antofagasta para las nuevas fechas.

Que, el vuelo practicado por los pilotos del indicado CASA 212 fue realizado en la modalidad de vuelo “*Instrumental-Visual*”, lo que implica realizarlo bajo reglas de vuelo por instrumentos desde el despegue del Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez, en adelante AMB, mantener vuelo instrumental hasta tener contacto visual con la pista y tomar contacto radial con el Observador de la DGAC en la Isla, para terminar el plan de vuelo por instrumentos y continuar bajo reglas de vuelo visual hasta el aterrizaje en el Aeródromo de Juan Fernández, lo que consta en Plan de Vuelo informado por la tripulación en la Oficina de Operaciones de la DGAC en AMB.

Señala que, el Manual de Vuelo por Instrumentos de la Fuerza Aérea de Chile, en su Capítulo N° 6 “*Vuelo por Instrumentos*”, indica la metodología que se debe seguir respecto de la planificación de este tipo de vuelo, entregando una guía o lista de verificación para efectuarlo, en la que se debe considerar la necesidad de planificar el vuelo con la información analizada de meteorología del aeródromo de salida, ruta, destino y la alternativa; el conocimiento de las radio ayudas, el conocimiento de los NOTAMS, referidos al estado de radio, ayudas, pistas, procedimientos y condiciones que afecten el vuelo; los criterios de combustible para el vuelo, el llenado del plan de vuelo y otros; incluiría referencias a las comunicaciones para el vuelo, relacionadas con la operatividad obligatoria de todos los equipos a bordo de la aeronave e indispensables para éste y la





necesidad de tener toda la información de procedimientos para la ruta, la selección del nivel del vuelo que permita escoger el nivel apropiado para vuelos bajo reglas de instrumental (IFR: Instrumental Flight Rules), que permita superar, por ejemplo, las condiciones de viento desfavorable y formación de hielo en la ruta, así como el cumplimiento de los reportes de posición.

Que, la tripulación del avión mantuvo comunicaciones regulares vía frecuencia VHF con el Centro de Control de Santiago y permaneció en cobertura de radar de dicho Centro hasta que superó unas 30 millas náuticas del punto de reporte MORSA, ubicado aproximadamente a la mitad de la ruta hacia la Isla. Luego, al momento en que el avión se aproximó al sector de la Isla, estimándose que se produjo a 21 millas náuticas aproximadamente, antes del sobrevuelo del aeropuerto Robinson Crusoe, se estableció comunicación con el encargado de la Estación Aeronáutica y Aeródromo Robinson Crusoe, localizado en la población San Juan Bautista de la Isla Robinson Crusoe, en frecuencia VHF 118.2 MHz TIBA, servicio FIS.

Que, el vuelo fue realizado bajo las normas e instrucciones de vuelo instrumental-visual, lo que se cumplió, ya que voló hasta las 16:42, hora local, bajo reglas de vuelo por instrumentos y a partir de esa hora comenzó a volar bajo las reglas de vuelo visual, dándose cumplimiento a todas las normas sobre la materia.

Que, la nave se aproximó al aeródromo, e hizo una pasada sobre la pista en dirección norte a sur, a una altura aproximada de 40 metros de altura, equivalente a 130 pies, lo que aconteció a las 16:48 hora local.

Que luego la aeronave viró hacia su derecha, alejándose de la pista, sobrevolando el sector de Playa Arenal con dirección a Bahía Carvajal. Que, la aeronave volvió por su izquierda, haciendo el giro denominado “gota de agua”, para sobrevolar nuevamente la pista en el rumbo de sur a norte. Que, nuevamente la aeronave hizo una pasada a las 16:51 hora local, y apareció en diagonal respecto del eje de la pista apuntando la nave con su nariz hacia la izquierda, a la loza del aeródromo. Que, en dicha oportunidad no aterriza sino que continúa su sobrevuelo a la pista, acelerando y volviendo a ascender.

Que, al sobrevolar el final de la pista y próximo a los acantilados existentes, la aeronave inicia un viraje por la izquierda, dirigiéndose hacia el sector conocido como Punta Isla, para posteriormente sobrevolar el canal ubicado entre la Isla Robinson Crusoe y la isla



Santa Clara. Que, en ese punto, la aeronave se precipita al mar, destruyéndose por completo y resultando muertos, tanto tripulación como pasajeros.

Que, en cuanto a las causas del accidente y la forma en la cual pudo ser determinada, con posterioridad al siniestro, se especuló sobre las causas reales que ocasionaron este accidente sin saber a ciencia cierta qué fue lo que sucedió, haciéndose referencia a problemas en el combustible, exceso de peso, impericia de los pilotos y defectos en la planificación del vuelo, entre otras, lo que advirtió que no existía acuerdo sobre las causas del accidente.

Que, la empresa Airbus, requirió antecedentes para poder entregar alguna hipótesis probable, toda vez que no resultaba evidente con los datos obtenidos hasta el momento. Que, se solicitaron una serie de ensayos en túnel aerodinámico sobre un modelo a escala de las islas Robinson Crusoe y Santa Clara para poder tener una hipótesis más precisa del incidente.

Se generó, mediante métodos numéricos de mecánica de fluidos computacional, un modelo matemático del flujo aerodinámico en toda la zona de referencia, que pudiese explicar los movimientos de los vientos.

Que, ambos análisis sólo pudieron ser realizados por un organismo altamente técnico y especializado. Que, este trabajo fue realizado por el Instituto Universitario de Microgravedad “Ignacio Da Riva” de la Universidad Politécnica de Madrid.

Expone que, una vez fabricados los relieves de las indicadas islas en un modelo de escala se insertaron 116 tomas de presión, instalando la maqueta en el suelo de la cámara de ensayos del túnel aerodinámico ACLA-16. Que, se sometió el modelo a la corriente de aire generada por el túnel aerodinámico repitiendo el procedimiento para cuatro orientaciones del modelo con respecto al corriente incidente (210 °, 240 °, 270 ° y 300 °). Que, los datos de los tubos de presión fueron conectados a dos bloques de transductores de presión diferencial marca *Scanivalve*, modelo ZOC 33/64PxX2. Que, se midieron diversos componentes de velocidad en cada uno de los 273 puntos de medida para los cuatro ángulos de incidencia de viento estudiados.

Que, aún con todos estos datos no era posible obtener resultados categóricos sin la previa construcción de un modelo matemático que permitiese simular en el computador el comportamiento presunto de los fluidos de aire.



Que, luego de estos estudios, se estuvo en condiciones de realizar las pruebas de fluidos que permitieron captar la forma en que las corrientes de viento golpearon la orografía de la zona. Que, después de reproducir las condiciones del día del accidente y luego de construir un modelo matemático ad-hoc, fue posible observar la causa principal del accidente.

Que, la causa del accidente fue expresada en el Informe realizado por la empresa Airbus, en cuanto indica que en el trayecto final de la aeronave esta, se encontró con unas “condiciones meteorológicas muy adversas, con cizalladuras de viento (wind shear) que expusieron a la tripulación a unas condiciones extremas de vuelo”.

Que, el informe también indica que “las condiciones meteorológicas presentes en la trayectoria estimada del avión estaban caracterizadas por una atmósfera muy inestable y cambiante, con niveles de turbulencia eventualmente fuertes y posiblemente poderosas ráfagas descendentes, derivadas de la presencia de celulares abiertos después del paso de un frente, con movimientos verticales convectivos de masas de aire en toda la zona de las islas”. Estas condiciones adversas – continúa el informe – “se combinaron localmente con la inestabilidad generada por los fuertes torbellinos que se forman transversales al canal para vientos del sur suroeste, a sotavento de la isla Santa Clara, que dan lugar a movimientos alternativos descendentes y ascendentes de la masa de aire en muy poca distancia, provocando fuertes cizalladuras de viento en su zona de influencia”. “Como último factor se añade la exposición final a fuertes vientos cruzados y arrachados, muy variables en su intensidad y dirección en muy cortos períodos de tiempo”.

Que, a la misma conclusión llegaron los coroneles Raúl Jorquera Conrads y Henry Cleveland Cartes, cuando expresan en el informe pericial evacuado en la investigación sumaria institucional que “la conjugación de los efectos de cizalladura de viento (wind shear) con turbulencia moderada a extrema, con desplazamientos verticales significativos de masas de aire tanto ascendentes como descendentes en espacios muy reducidos, a las que estuvo expuesta la aeronave, provocó pérdida de altitud y del control, situación que no pudo ser recuperada por la tripulación, dada la altitud disponible”.

Que, alega la excepción de caso fortuito o fuerza mayor, que impide el nacimiento de la obligación de resarcir el daño sufrido por las víctimas, toda vez que el accidente tuvo su origen en un hecho imprevisto e irresistible, consistente en las condiciones climáticas imperantes que enfrentó la tripulación.



Señala que, no todo daño debe ser reparado, sino sólo aquel que tenga su causa en una conducta negligente o dolosa, y que el legislador exonera de responsabilidad a quien se ve afectado por un hecho imprevisto e irresistible, como el presente caso. Cita doctrina y jurisprudencia de la Excma. Corte Suprema; luego, transcribe y parafrasea el artículo 45 del Código Civil.

Que, la imprevisibilidad, está conectada directamente con la culpa, toda vez que donde hay previsibilidad hay culpa y, por lo mismo, el requisito debe analizarse en abstracto, lo que para una persona normal sea imprevisible; pero respecto del caso, debe realizarse en concreto.

Que, el hecho sea imprevisible implica que en condiciones normales haya sido imposible para el agente precaverse contra él, pero cuando el acontecimiento es susceptible de ser previsto, no genera caso fortuito.

Que, la oposición a la imprevisibilidad es prever, operación intelectual que implica representarse mentalmente como posible la consecuencia o efecto de una determinada causa. Extracta jurisprudencia sobre la imprevisibilidad y trae a colación la definición doctrinaria de caso fortuito.

Que, expone que existen dos elementos o requisitos base del caso fortuito, a saber: la imprevisibilidad, o más bien, en la terminología de nuestro Código un imprevisto y la irresistibilidad o inevitabilidad.

Que, en cuanto al hecho imprevisto señala que está dado precisamente por la imposibilidad de anticipar su ocurrencia y, por ende, tomar las medidas necesarias para evitar sus efectos negativos; que no puede ser constatado *ex ante*, ni aun mediando un acucioso despliegue de providencias preventivas; y, señala lo expuesto por Fueyo Laneri.

Que, la previsibilidad o la falta de ella, permite distinguir la acción culpable del caso fortuito, esto es, del hecho cuyas consecuencias dañosas son imprevisibles y que en consecuencia es imposible de resistir. Que, el caso fortuito alude a circunstancias que no pudieron ser objeto de deliberación al momento de actuar y que por lo tanto no pueden atribuirse a una falta de la diligencia exigida. Que, en igual sentido se ha declarado que cuando se actúa con culpa “el agente infringe el deber exigible, menospreciando la atención y cuidado que debe en su obrar, a los bienes o intereses ajenos, pudiendo y debiendo prever el daño que en ellos causaría si ejecuta el acto voluntario”.



Señala que, la doctrina considera como elementos o índices de la imprevisibilidad los siguientes: 1.- La subitaneidad; esto es, lo súbito, excepcional o repentino de la ocurrencia; 2.- La intensidad o magnitud del fenómeno; 3.- La probabilidad de su realización; y 4.- La duración del evento.

Que, su defensa estima que, la probabilidad es un criterio propio de la previsibilidad; en cambio los otros, deben ser analizados, sobre todo a propósito de la “irresistibilidad”, la cual define.

Agrega que, se trata de que el fenómeno no sea posible resistir; ni sea posible superar con mediana diligencia. Que, si el suceso es posible superarlo con alguna actitud diligente, que habría realizado el “hombre medio”, adoptada previamente o a posteriori, no se consideraría que hay caso fortuito si esta actitud no se adopta; ya que entonces el daño tendrá no sólo como causa el fenómeno sino también la falta de actuación previa. Habrá en el fondo dos causas, una de ellas el suceso anormal e imprevisible.

Que, respecto al avión CASA 212, se dan todas las condiciones del caso fortuito, siendo la única causa del accidente, la circunstancia de haberse enfrentado la tripulación a un hecho imprevisto e irresistible, constituido por las condiciones climáticas adversas y desfavorables que afectaron al vuelo, lo que determinó que no se pudiera controlar el avión.

Que, la aeronave siniestrada, se estrelló en razón de los torbellinos generados por turbulencia y la alta inestabilidad atmosférica de corrientes descendentes y ascendentes cercanas a la Isla Santa Clara, no siendo posible reportar la fuerte turbulencia, puesto que la única forma de hacerlo era que otros pilotos lo reportaran, cuestión que no ocurrió.

Que, respecto al pronóstico atmosférico para una región o lugar en particular, no existen elementos de apoyo para pronosticar situaciones sobre lugares específicos dentro de un área determinada, como podría ser en este caso.

Que, existe y es obligación de un piloto reportar a la autoridad aeronáutica la observación u ocurrencia de un fenómeno meteorológico significativo que pudiera afectar la aeronavegación de otras naves, y cuando ello ocurre, la autoridad aeronáutica tiene la obligación de elaborar un reporte llamado SIGNET, el que debe incluir el fenómeno meteorológico reportado con una duración de 4 horas, lo que no ocurrió, por lo que no se tuvo conocimiento de él, dado que los pilotos que aterrizaron antes nada reportaron.



Que, existen fenómenos atmosféricos de mayor complejidad, como es la fuerte turbulencia y/o *wind shear*, lo que no fue reportado a la tripulación. Que, la DGAC no tuvo registro de nota o información formal entregada por tripulaciones acerca de las condiciones meteorológicas imperantes en el Archipiélago Juan Fernández, como tampoco en el área del accidente.

Que, sobre la causa del accidente, los demandantes señalaron que el citado vuelo estuvo plagado de una serie de errores y diversas negligencias de la FACH, pero todas éstas no son efectivas en la forma narrada, o no tienen relación de causalidad alguna con el accidente.

Que, la actora, en la página 5 de su libelo se refiere a las condiciones meteorológicas, y cita lo señalado por esta en dicha parte, así como su reiteración en la página 6, en la cual reitera su idea.

Expone que la propia parte demandante reconoce la situación hostil que se presentó en la zona, y por ello recurre a factores externos para imputar negligencia.

Que, al respecto, señala que en la investigación efectuada quedó acreditado que la tripulación efectuó las coordinaciones respectivas previas al viaje, entre ellas, las que dicen relación con las condiciones climatológicas con el Centro de Análisis Meteorológico del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, y que presentó el plan de vuelo correspondiente en la Oficina de Operaciones de la Base Aérea Pudahuel, que lo transmitió a la Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo (ARO), dependiente de la Dirección General de Aeronáutica Civil, para efectos de control del plan de vuelo y de su desarrollo.

Que, también, antes de iniciar la operación, el plan de vuelo presentado por la tripulación, fue autorizado a través de comunicaciones radiales entre la aeronave y la dependencia de Control de Tránsito Aéreo correspondiente. Que, el vuelo del avión CASA 212, se ajustó en lo que a tránsito aéreo y utilización del espacio aéreo se refiere, a las disposiciones aplicables.

Que, en cuanto al estado del tiempo, la diligencia o cuidado para conocer la situación climática con antelación, se encontraría acreditada, toda vez que, la tripulación tomó todas las medidas del caso para tener conocimiento de esta, sometiéndose al procedimiento habitual, el que consiste en que cuando se recibe una Orden de Misión de vuelo a la Isla Juan Fernández se contacta telefónicamente al Previsionista del Centro de Análisis de



Santiago, para verificar las condiciones y como se va a ir comportando la meteorología los días previos al viaje y el día en que éste se efectúa. Que, se revisan antecedentes en internet referentes a la carta de viento y condiciones generales de la ruta y la pista, y también se comunica a la persona que se encuentra en la pista de la Isla para obtener las condiciones del lugar, tomándose la decisión de viajar con la información meteorológica del Previsionista.

Que, a los pilotos se les entrega una apreciación o pronóstico en ruta, por el Centro Meteorológico del aeropuerto AMB y la información que se tiene de la Isla, de carácter sinóptico, se realiza cada 3 horas y corresponde al área del Archipiélago y no a un punto específico.

Que, en el proceso de aproximación a la Isla, a los pilotos se les proporciona información de viento por quien se encuentra en la pista, la cual es complementada con información relativa a la visibilidad, techo, presión y temperatura de la Bahía Cumberland. Que, la apreciación del Centro Meteorológico de AMB, es a requerimiento de las tripulaciones.

Que, el Centro elabora un informe llamado GAMET, que se realiza cada 6 horas y es para aeronaves que vuelan bajo 15.000 pies.

Referente al informe sinóptico de la Isla, es una observación de parámetros meteorológicos de la Bahía Cumberland, con la salvedad de la información de viento, que corresponde al Cerro “Sal Si Puedes”, que se realiza cada 3 horas, de acuerdo al programa de observaciones sinópticas establecido para Chile, ante la Organización Meteorológica Mundial.

Que, la información de la pista, es proporcionada a solicitud de los pilotos o por iniciativa del observador, cuando establecen el contacto de comunicaciones y se actualiza a solicitud de la tripulación.

Que, la apreciación de la ruta y el GAMET son pronósticos, no certezas, y respecto del sinóptico, es una información del momento, al igual que la información que se entrega de la pista.

Que, el aeropuerto de la Isla Juan Fernández, es un aeródromo no controlado de uso público y que la actividad aérea civil hacia y desde la Isla se regula a través del DAP 11 107, no le corresponde ni se facilitan servicios aeronáuticos, salvo el servicio de información de vuelo (FIS) y el servicio de alerta.



Que, la Dirección Meteorológica de Chile no entrega ningún tipo de servicio meteorológico regulado, por lo que la información es referencial y a requerimiento de la tripulación, y de acuerdo a la apreciación de cartas y observaciones meteorológicas disponibles.

Que, la diferencia de información meteorológica que se presenta entre el SCIR y aquellas que pueden ser reportadas en Bahía Cumberland, se debe a la variabilidad de las condiciones de los fenómenos atmosféricos presentes, la influencia de la orografía y a la distancia entre las 2 localidades.

Que, respecto del accidente materia de autos, la información que se entregó a la tripulación del Casa 212 era correcta, y permitía el vuelo, pues indicaba una situación post frontal en ruta, con inestabilidad que ocasionaría condiciones de fuertes vientos de frente y formación de hielo en la ruta y de menor intensidad de viento en las cercanías de la isla, con componente Weste de 20 a 25 kilómetros como promedio. Que, en la pista, la información de viento, en dirección e intensidad, esto es, 240°, 20 a 25 kilómetros, entregada por el observador de Bahía Cumberland, corrobora lo anterior.

Que, la Teniente Carolina Fernández, fue la encargada de requerir los referidos antecedentes. Que se contactó el día miércoles 31 de agosto de 2011 en la mañana y en la tarde; el día jueves 1 de septiembre de 2011, a las 22:00 horas y el viernes 2 de septiembre de 2011, entre las 06:30 y las 07:00 horas, al Meteorólogo Previsionista del Centro de Análisis del Centro Meteorológico Arturo Merino Benítez, Sr. Patricio Velásquez.

Que, el día miércoles, ella le solicitó el pronóstico de la ruta y del aeródromo, respecto de lo cual el meteorólogo le indicó que los pronósticos tenían validez máxima de 24 horas y que sólo podría darle la apreciación general para el día viernes. Que le informó que las condiciones de miércoles para jueves no estaban malas, pero que el viernes estaban malas porque había un sistema frontal que estaba pasando durante la noche y parte de la mañana, recomendándole a la Teniente Fernández que volviera a llamar el jueves para darle una información más detallada, cuestión que la Teniente hizo, llamándolo dicho día a las 22:00 horas, para solicitar información respecto del día viernes entre las 08:00 horas y las 14:00 horas local.

Que, se constató que la ruta estaba en condiciones, no obstante lo cual, la Teniente Fernández precisó que requería visibilidad ilimitada y nubosidad sobre 3000 pies, por lo





que el Meteorólogo Previsionista hizo el análisis, señalándole que esas condiciones las podría encontrar entre las 16:00 horas y las 17:00 horas local, con lo cual ella retrasó el vuelo para horas de la tarde. Que, la Teniente Fernández nuevamente verificó el tiempo el viernes a las 06:30 horas, y le fue ratificado que el pronóstico seguía igual.

Que, treinta minutos antes del despegue la citada Teniente verificó las condiciones meteorológicas, resolviendo retrasar la hora de despegue para las 14.00 horas a fin de llegar a la Isla cuando dichas condiciones estuvieran mejores.

Que, la Teniente Fernández analizó todas las circunstancias que estuvieron a su alcance para efectuar el vuelo y en particular la relativa a la meteorología, con gran prolijidad en el estudio. Que se caracterizaba por su gran acuciosidad por los detalles de cada vuelo, actuando siempre, como en este caso, con gran responsabilidad profesional.

Que, los meteorólogos Previsionistas del Centro de Análisis del Centro Meteorológico Arturo Merino Benítez, no informaron ninguna condición que impidiera realizar el vuelo. Por ende, la decisión de realizar el vuelo fue tomada en forma prolija y considerando los informes climatológicos que repetidamente fueron solicitados por la Comandante, por lo que nada hacía poder presagiar que esta variante desencadenaría la caída del avión.

Que, durante el vuelo, se informó que se encontrarían con un sistema frontal frío en altura, debilitado, viento en contra de 45 a 80 nudos hasta los 16.000 pies y aumentando en altura, con nubosidad de tipo cumuliforme, hasta los 15.000 pies, formación de hielo ligero a moderado, con isoterma cero en los 9.000 pies, cuya nubosidad iría en disminución desde la posición MORSA hacia la Isla. Durante la ruta y aproximación a SCIR, la tripulación de la nave no reportó anomalías o fallas, emergencia o situación adversa, en ninguna fase del vuelo, desarrollándose en condiciones climatológicas con nubosidad y vientos de frente, ocasionando que la tripulación efectuara cambios de rumbo en la aerovía y además variaciones del nivel del vuelo. Si bien la tripulación no hizo un seguimiento de la actualización meteorológica en SICR en ruta, una vez en descenso a la Isla, sí verificó, habiéndoseles señalado que había vientos de 240°, con 20 a 25 kilómetros y BNK a 3.300 pies.

Que, quedó demostrado que la tripulación tuvo que tomar medidas al verse enfrentada a un clima repentinamente adverso e imprevisto, el que fue imposible de resistir y prever, toda vez que las condiciones enfrentadas fueron extremas, produciéndose un descontrol de la



nave por las fuerzas verticales y horizontales del viento, lo que además originó una pérdida de altura, siendo imposible remontar el vuelo.

Que, la decisión de la tripulación del ingreso al canal, no fue sino una maniobra a la que optó con el objeto de retornar la pista de aterrizaje una vez que las condiciones lo permitieran, siendo una alternativa que les quedaba frente a la repentina aparición de vientos que hacían imposible el aterrizaje.

Que, los pilotos se vieron precisamente superados por un problema que no tenían forma de revertir, de allí que su actuar se encuentra exento del reproche necesario para configurar jurídicamente culpa, puesto que se acreditó en la investigación sumaria realizada que, al momento de ocurrir el accidente, existían en el lugar en que ocurrió, factores meteorológicos extraordinarios que afectaron el área.

Que, las condiciones meteorológicas sumadas a la orografía de la Isla Santa Clara, provocaron la pérdida de control y posterior impacto de la aeronave en el mar, en el referido Canal, próximo a la Isla precitada, en el denominado Punto Loreto, siendo imposible resistir el fenómeno climatológico, no pudiendo formularse reproche alguno.

Que, la indagación de las causas del accidente y de las condiciones del fatídico día, se obtuvieron de diferentes informes meteorológicos, posteriores al accidente y basados en análisis de imágenes satelitales, simulaciones y mediciones locales con instrumental de la Isla.

Que, los informes señalan diferentes condiciones según la fuente de información y período de observación, los que se pueden resumir en la existencia de vientos variables, en ocasiones cruzados en la pista, con velocidades de viento que oscilaron entre los 10 y los 35 nudos, con registros de rachas de 41 nudos, con alta variabilidad en dirección e intensidad, del W-NW y W-SW, presencia de corrientes de viento verticales de 1,8 nudos y variaciones en dirección de más de 90° en 30° segundos.

Que, en la Estación “Cerro Sal Si Puedes”, ubicada en las cercanías del Poblado y a una altura de 400 metros, entre las 16:46 y 16:51 horas, se indica dirección con alta variabilidad NE-SE-SSE, con intensidad mayor de 35 nudos con registros de hasta 41 nudos. El área general de Juan Fernández, demuestra la presencia de celulares abiertos, vientos descendentes de 2 a 3 m/s (57% probabilidad) pudiendo alcanzar 4 a 5 m/s, vientos ascendentes (probabilidad 12%), vientos horizontales por cúmulos menor a 2 m/s,



dirección variable.

Que, la aeronave al sobrevolar en las cercanías de la Isla Santa Clara, en el lugar denominado Punto Loreto, estuvo expuesta a influencia de las perturbaciones atmosféricas registradas a sotavento de la isla, en condiciones de fuertes vientos del suroeste y turbulencia moderada a fuerte, dando lugar a fuertes cortantes de viento, denominadas wind-shear, que generaron condiciones extremas para volar bajo esa condición.

Que, se constató la presencia de celulares abiertos asociados al paso de un frente, provocando una fuerte inestabilidad atmosférica post frontal y niveles de turbulencia eventualmente fuertes, con desplazamientos verticales significativos de masas de aire tanto ascendentes como descendentes en espacios muy reducidos, sumado a los cambios continuos en intensidad y dirección del viento arrachado.

Que, la información de las condiciones meteorológicas es variable, según el punto en que se mida, la zona de SCIR y del canal, estaban sometidas a importantes variaciones y diferencias.

Que, los ensayos en túnel de viento y simulaciones con programas altamente sofisticados de dinámica de fluidos computacionales, demostrarían lo complicado que resultó para el vuelo la situación generada por los torbellinos provocados por el efecto orográfico de la Isla Santa Clara.

Que, los estudios reprodujeron los flujos de aire considerando datos de entrada de vientos en régimen estable, por lo que los resultados arrojaron campos locales de viento sólo con gradientes espaciales, es decir, constantes en un punto específico, siendo la realidad bastante más compleja, ya que además de la variabilidad espacial, se originan grandes temporales, que los modelos no son capaces de reproducir en las simulaciones computacionales.

Que, los resultados representan ambientes de menor severidad que en la realidad, es decir, las condiciones de cizalle a las que se enfrentó la aeronave, fueron aún más adversas que las que se reprodujeron en el túnel y en las simulaciones computacionales.

Que, las simulaciones, muestran sólo la cota inferior de gravedad la cual es incluso un hecho claramente irresistible, pero, la realidad es incluso peor que los resultados de la simulación.

Que, el estudio efectuado, en relación al comportamiento del avión en las condiciones



simuladas, menos adversas a la realidad, indica que las corrientes descendentes, con ráfagas actuando asimétricamente sobre las superficies aerodinámicas, indujeron fuerte pérdida de altura, acompañado de actitudes extremas para este tipo de aeronaves, con la consecuente pérdida de control.

Que, una mayor fuerza del fenómeno atmosférico se presentó con toda su magnitud e intensidad puntualmente en la zona del accidente y al no existir registro histórico; ni reportes anteriores de eventos similares; ni informaciones del día del accidente aportadas por los pilotos civiles que precedieron al CASA 212, en su arribo a la Isla, fue imposible que los pilotos del avión siniestrado previeran esa mucho mayor intensidad en ese punto geográfico.

Que, se disponía de meteorología general de la zona, la cual fue consultada por los pilotos antes y durante el vuelo; esa meteorología los habilitaba para llevar a efecto el mismo; esa meteorología informada y conocida de los pilotos conforme a las capacidades técnicas del CASA 212, según su Manual de Operación permitía volar en dichas condiciones previamente informadas, pero lamentablemente ellas se presentaron en forma extraordinaria e imprevisiblemente adversas en el punto del accidente, y la forma en que estas condiciones meteorológicas se presentaron, sólo pudo ser determinada una vez que se practicó la simulación referida en el Centro de Microgravedad.

Que, los pilotos volaron la aeronave dentro de los parámetros técnicos, entregados por el fabricante.

Que, la sumatoria de fenómenos meteorológicos extraordinarios que concurrieron en forma simultánea en el punto del accidente eran imprevisibles e irresistibles para la tripulación.

Que, en el caso específico del aeródromo SCIR, las condiciones meteorológicas en dicho punto estaban por encima de los mínimos en lo referido a la visibilidad y techo de nubes; el viento reportado estaba dentro de los límites de operación del avión para su aterrizaje, pero, particularmente en el canal, entre Isla Santa Clara e Isla Robinson Crusoe, las condiciones locales de viento se presentaron con mayor adversidad provocando condiciones de vuelo extremas.

Que, dada la condición meteorológica presentada en el área del accidente, correspondía a la tripulación definir, resolver y adoptar los procedimientos de sobrevuelo, tránsito y aterrizaje en SCIR, siendo imposible para los mismos haber previsto dichas condiciones



adversas y muchos menos haberlas resistido.

Que, el sobrevuelo efectuado por la aeronave consistió en un vuelo de rutina sobre la pista a unos 40 kilómetros de izquierda a derecha en el eje de la pista 14. Luego efectuó un viraje por la derecha hacia playa Arenal, y volvió por la izquierda para enfrentar la pista 32. Al llegar a los acantilados la nave debió presentar una altura estimativa superior a 545 pies en el momento de sobrevolar.

Que, estas condiciones en la pista resultaron corroboradas por la declaración del señor Ricardo Enrique Schafer Graf, piloto del avión Dornier 228, matrícula CC-CNW, quien realizó un vuelo el mismo día 02 de septiembre de 2011, desde el aeropuerto Arturo Merino Benítez hacia el Aeródromo Robinson Crusoe, con una estimada de arribo en este aeródromo previsto para las 16:45 horas UTC. Que, éste señaló que en el Centro de Análisis de AMB, se le indicó que para la ruta hacia Juan Fernández encontraría viento W (oeste), con 40 kilómetros (nudos) a FL 100 (10.000 pies), que la Isla estaría con nubosidad media, quebrado y con un viento W con 20 kilómetros (nudos). Que, la información anterior le fue ratificada por una persona que contactó en la Isla. Indica que la información que se le entregó por parte del operador del Robinson Crusoe señalaba viento NNW con 20 KTS (nudos) aproximadamente, que lo confirmó por cámara a través de internet y también por una persona del lugar. Que, en las maniobras de aproximación y aterrizaje apareció la veleta indicadora de viento del aeródromo completamente en la horizontal, lo que él tradujo como una velocidad del viento de 40 nudos aproximadamente, con una componente de 90° desde la izquierda. Declaró que con ello pudo aterrizar con alguna dificultad, pero sin inconvenientes mayores. Que en dicha aproximación, experimentó turbulencia más que moderada, con vientos en ráfagas y con oscilaciones entre los 90 y 110 kts (nudos) en el indicador de velocidad, debiendo efectuar cambios constantes de potencia para contrarrestar esta condición. Indica que existió una gran diferencia entre las condiciones reportadas por Robinson Crusoe y las realmente encontradas a su arribo, pudiendo apreciar que existía turbulencia mecánica que se encontraba sobre el mar, la que era muy severa. Que, tales condiciones no las notificó a nadie más, por no tener comunicación después del aterrizaje, haciendo presente que existió una diferencia de al menos cinco heptopascales, entre la indicación entregada por la estación de Juan Fernández y la que había en el aeródromo. Que, la información para



planificar el vuelo la obtuvo del Centro de Análisis de AMB, y haciendo notar su experiencia, indica que las condiciones meteorológicas encontradas en cuanto a turbulencia mecánica y viento cruzado, fueron una de las que más le ha afectado en todas las operaciones de vuelo en la Isla.

Que, de igual manera, de las declaraciones efectuadas por el piloto del otro vuelo que aterrizó en la Isla el día del accidente, que tampoco comunicó, se desprende lo imprevisto del fenómeno. Que el vuelo fue piloteado por don Nicolás Vidal Hamilton-Toovey, apareciendo de su declaración que el día 02 de septiembre de 2011, existían al aterrizar en el aeródromo Robinson Crusoe, condiciones meteorológicas que calificó de alta complejidad, no teniendo recuerdo de haber encontrado esas condiciones en otra oportunidad.

Que, de las declaraciones anteriores se advierten las condiciones extremas experimentadas, y que determinaron a la tripulación a optar razonablemente por una alternativa que les permitiera retomar luego la pista, las que lamentablemente fueron aún más adversas en el canal, habiéndose producido un fenómeno climatológico inesperado e imprevisto para la tripulación del Casa 212, y las que se circunscribieron exclusivamente a esa zona, siendo éstas de carácter temporal y donde se conjugaron simultáneamente variables climáticas no previsibles, tal como mostrarían los estudios aerodinámicos posteriores, generando condiciones extremas para volar en esa zona, y careciendo el avión de detectores de *wind shear* que lo pudieran advertir, aparatos no exigibles de acuerdo con la normativa nacional e internacional vigente en aviones impulsados por motores de turbohélice como el Casa 212.

Que, todo lo señalado tuvo como consecuencia la pérdida de control de la aeronave, induciendo en forma repentina una pérdida de altura del avión y colocándolo en una altitud anormal, lo que hizo imposible controlarlo, dadas las fuerzas imprevisibles e irresistibles de la naturaleza, lo que configura la fuerza mayor alegada y/o caso fortuito alegado.

Que, en cuanto a la excepción de improcedencia del régimen de responsabilidad invocado, señala que la actora erró manifiestamente, tanto en la elección del fundamento jurídico de su acción como en la acción misma, puesto que la causa de pedir no puede ser la comisión de un delito o cuasidelito civil de un funcionario público del cual deba responder el Estado en su calidad de empleador, ni menos que la misma negligencia que se imputa, sea



constitutiva de una falta de servicio de la administración.

Que, el hecho jurídico que emana de la narración de hechos de la demanda, así como de los antecedentes de que dispone la defensa, corresponde a la celebración de una convención, más propiamente un contrato gratuito de traslado de pasajeros, celebrado por la FACH, en virtud de autorización legal y reglamentaria expresa, con “Desafío Levantemos Chile”, entidad perteneciente a la “Fundación Imagina, Pequeños Negocios, Grandes Emprendedores”, la que además actuó por sus afiliados o colaboradores, y por los restantes pasajeros de Televisión Nacional de Chile, a la cual estos adhirieron, además de las autoridades del Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, habida excepción de los funcionarios de la FACH, cuya situación es muy diversa.

Que, el vuelo de la aeronave CASA 212 N° 966 al Archipiélago de Juan Fernández se originó en solicitud formal de fecha 8 de julio de 2011 formulada por el Programa “Desafío Levantemos Chile”. Dicha solicitud cumplió con los procedimientos administrativos correspondientes.

Que, la decisión de la FACH obedeció al ejercicio de las atribuciones que los artículos 1° y 3° del D.F.L. 175, de 1960, de Hacienda, según texto vigente y su reglamento; la Resolución Exenta N° 823, de 2009, del Comandante en Jefe de la FACH, que aprobó el Reglamento serie “B N° 9” “Para el transporte aéreo en la Fuerza Aérea de Chile de pasajeros y carga no institucionales”, relacionado con el Decreto Supremo N° 272 del año 1985, del Ministerio de Defensa Nacional, que establece normas relativas a la constitución, misión, dependencia y funciones de las Fuerzas Armadas, le confieren al efecto y optó por convenir en el traslado de los pasajeros en forma gratuita, conforme a lo pedido, en consideración a la finalidad del viaje esgrimida.

Que, en la especie existió una convención generadora de efectos, aplicable a los pasajeros del avión siniestrado, aún por disposición del artículo 1449 del Código Civil, por lo que se le aplican a la relación surgida entre las partes de la misma, las normas relativas a los efectos de las obligaciones, contenidas en el Título XII del Código Civil, esto es, los artículos 1545 y siguientes, de dicho cuerpo normativo.

Que, la causa de pedir tendría que haber emanado de la convención que da lugar al régimen de responsabilidad contractual, de modo que al no plantearlo así los actores, no existe posibilidad alguna de que la acción sea acogida.



Que, deberá considerarse que entre las normas que regulan la responsabilidad contractual se encuentra el artículo 1547 del cuerpo legal precitado, que impone menor grado de responsabilidad en caso de que no exista contraprestación de una de las partes, como ocurrió en el caso de autos.

Que, en el presente caso, por ser gratuito el transporte, la responsabilidad del porteador estatal, de llegar a establecerse, tendría que limitarse, a todo evento, a la culpa lata o grave, por aplicación de lo dispuesto precisamente en el artículo 1547 del cuerpo legal precitado, el cual invoca.

Que, la norma anterior, se ve reforzada con la normativa reglamentaria del transporte de carga y pasajeros en naves de la FACH, pues el mencionado reglamento prevé en su artículo 9º, que la Fuerza Aérea de Chile quedará exenta de responsabilidades, por accidentes con resultado de lesiones o muerte que sufran los pasajeros de estos vuelos, así como por pérdidas o averías que experimenten los objetos personales de los pasajeros o la carga transportada, como resultado del riesgo del vuelo.

Que, solicita el rechazo de la demanda también por improcedencia de la acción ejercida y por no haber incurrido el Estado en culpa grave.

En cuanto a la regulación jurídica de la aviación militar, la legislación nacional que regula la actividad aeronáutica se encuentra contenida fundamentalmente, en la Ley 18.916 que aprueba el Código Aeronáutico. Que, en su artículo 2º dispone que las aeronaves militares chilenas están sometidas a las leyes y a la jurisdicción de los tribunales nacionales, y cita lo dispuesto en su artículo 3º. Que, el concepto de aeronave militar se encuentra contenido en el artículo 30 del mencionado código, el cual cita.

Que, puede concluirse que las aeronaves militares se encuentran excluidas de la aplicación de la normativa del Código Aeronáutico, la que se les aplicará sólo excepcionalmente cuando una norma expresa así lo indique.

En lo referente a las operaciones que realizan las aeronaves militares, la DGAC reconoce dos especies diversas de operaciones y que denomina “Operaciones Aéreas Militares” y “Operaciones Aéreas No Militares”, y define las últimas como aquellas que se realizan en una aeronave militar pero el objeto del vuelo no resulta esencial para la Defensa Nacional, y que el vuelo CASA 212 N° 966 del día 2 de septiembre, debe consignarse como una operación aérea no militar realizada por una aeronave militar.





Que, al realizar esta misión, la aeronave debe compartir el uso de espacio aéreo con las aeronaves civiles y necesariamente, por razones de seguridad de vuelo, sujetarse en cuanto resulten aplicables, a las normas aeronáuticas que, en el ejercicio de su facultad normativa, la DGAC hace aplicables a las aeronaves militares, en tanto realicen operaciones no militares, a saber, el DAR 91 sobre “Reglas de Vuelo y Operación General”, que regula el tránsito aéreo, las maniobras de vuelo, el movimiento de las aeronaves en la superficie y la utilización del espacio aéreo dentro del territorio nacional y espacios aéreos delegados y la DAN 91 sobre “Reglas del Aire”.

Que, el referido vuelo se ajustó a las disposiciones sobre tránsito aéreo y utilización del espacio aéreo contenidas en las referidas DAR 91 y DAN91.

Que, en materia internacional, la aeronáutica civil se regula por el Convenio de Aviación Civil Internacional, conocido como Convenio de Chicago de 1944, suscrito por Chile el mismo año, en el que se acordó adoptar, en la medida de lo posible, las normas y métodos recomendados en los Anexos y otros documentos que emanen de la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, organización que se crea por el mismo convenio.

Que, durante la Conferencia de Chicago se redactaron los anexos técnicos al convenio. Los anexos de la OACI recogen prácticamente todos los aspectos del transporte aéreo y tratan sobre cuestiones técnicas fundamentales para su normalización y regulación.

Que, en lo que se refiere a la aviación militar, el convenio advierte la importancia de distinguir las operaciones de aeronaves civiles de aquellas de aeronaves de Estado, lo que condujo a la creación del artículo 3, que excluye de las normas de la OACI a las aeronaves de estado utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía, y cita la precitada norma.

Que, en términos generales, el derecho de acceso al espacio aéreo, dentro de los límites de las necesidades operacionales, es un requisito crucial para que los servicios militares, de aduanas y de policía puedan realizar las misiones de seguridad, defensa y aplicación de la ley asignadas por sus Estados y en virtud de acuerdos internacionales.

Que, es requisito fundamental que cada Estado pueda realizar entrenamientos y operar eficazmente sus aeronaves de Estado, para lo cual es vital que cuenten con suficiente espacio para el entrenamiento y para ejecutar los elementos de seguridad, defensa y aplicación de la ley, por lo que no les resulta aplicable la normativa de seguridad propia de



la aviación civil.

Que, a través de la Circular OACI 330-AN/189 se sugiere que, al realizar sus funciones, los operadores de aeronaves del Estado deberían, cuando sea posible, respetar y cumplir la legislación de la aviación civil internacional, regional y estatal. Se reconoce que dada la naturaleza de las actividades de defensa y de seguridad, pueden crearse situaciones especiales que requieran manejo y consideraciones especiales.

Que, en lo que respecta a las funciones de las aeronaves de Estado y conforme a la circular ya citada, ellas pueden ser militares y no militares, ya que la definición se basa en el tipo de actividades que realizan. Además, la disposición del artículo 3º no impide que los Estados miembros de la OACI definan lo que constituye una aeronave de Estado. En consecuencia, los tipos de aeronaves que pueden considerarse como aeronaves de Estado pueden variar considerablemente, desde aviones militares caza para la defensa aérea, hasta aviones bimotor de turbohélice para protección de la pesca.

Que, según la circular citada, es necesario establecer el contexto en el que operan y las limitaciones asociadas; dividiéndose en tres categorías generales: 1.- Limitaciones institucionales: Las operaciones de las aeronaves de Estado no se realizan con fines de lucro, y están más orientadas hacia cumplir una función o un requisito. Esas operaciones cumplen funciones de seguridad y defensa, según las instrucciones de los gobiernos, y requieren acceso a áreas de entrenamiento en sus bases de manera viable, tanto económicamente como operacionalmente. 2.- Limitaciones operacionales: Las amenazas a la seguridad y a la defensa crean imperativos operacionales para los cuales deben estar preparadas las aeronaves de Estado a fin de poder realizar eficazmente las operaciones. Esos imperativos presentan situaciones únicas que requieren manejo y consideraciones especiales que hay que tener en cuenta en la ATM. 3.- Limitaciones técnicas: El equipamiento de las aeronaves de estado depende en gran medida del tipo de trabajo que se vaya a efectuar. Que, la instalación de equipo de ATM y CNS puede estar limitada por el espacio disponible y por las posibles áreas de operación de una aeronave de Estado en el desempeño de sus funciones.

Que, lo que busca la normativa aeronáutica es lograr una complementación entre la aviación civil y la militar, buscando óptimos como la necesaria coordinación entre ambas aviaciones, la interoperabilidad de sus sistemas y la cooperación de ambos sistemas.



Que, el Código Aeronáutico, sólo se aplica a las aeronaves militares en los casos en que, expresamente, se refiera a ellas, y de acuerdo a la normativa internacional sólo se aplica a la aviación militar, en la medida de lo posible, algunos de sus estándares operativos.

Que, no resultan aplicables a esta controversia las normas relativas a la aviación civil, salvo las indicadas, por tratarse en la especie de un vuelo efectuado por una aeronave de Estado.

Que, en cuanto a la excepción de ausencia de culpa de la administración o de falta de servicio, y en atención a que los demandantes exponen unos mismos hechos, como constitutivos de culpa del empleador Fisco para su fundamentación de la responsabilidad extracontractual que persigue conforme al artículo 2314 y siguientes del Código Civil, y para la responsabilidad por falta de servicio, conforme a las normas a la Ley de Bases de la Administración del Estado, con un mismo razonamiento y análisis, se demostrará la inexistencia de los requisitos, para que cualquiera de ellos pueda prosperar en la especie.

Que, la Administración del Estado responde, salvo norma expresa, sólo mediando “falta de servicio”.

Que, aún, de las excepciones de fuerza mayor o caso fortuito y de improcedencia del régimen de responsabilidad extracontractual según las reglas del Código Civil, opone la excepción de ausencia de falta de servicio, por cuanto sus fundamentos permiten excluir, la concurrencia de los requisitos de existencia de cualesquiera de ambos regímenes de responsabilidad del Estado.

Que, en cuanto al régimen de responsabilidad extracontractual de la Administración Estado, señala que requiere la concurrencia de un específico criterio de imputación denominado “falta de servicio” para hacer responsable de unos determinados daños al Estado.

Que, dicho criterio se encuentra establecido de manera general en el artículo 42 de la Ley 18.575 de 1986, Orgánica Constitucional de Bases de la Administración del Estado, el cual cita.

Que, el concepto de “falta de servicio” importa la existencia de una verdadera "culpa del servicio", es decir, que el servicio no haya actuado debiendo hacerlo o que lo haya hecho de manera deficiente o tardía.

Que, el artículo 42 se encuentra, en consonancia tanto con los artículos 6 y 7 de la



Constitución Política de la República, como con el artículo 38, inciso 2 de la misma carta, todos los cuales hacen referencia a actos que infringen la Constitución o las normas dictadas en conformidad a ella.

Que, en todas estas normas, se requiere la existencia de una acción ilícita para dar lugar a indemnización, esto es una acción reprochable que proviene de la mala organización administrativa o del funcionamiento defectuoso de los servicios públicos. Que, aquellas normas se remiten a la ley para la regulación de las sanciones a la infracción constitucional siendo de esta forma el régimen de responsabilidad del Estado eminentemente legal.

Menciona, la jurisprudencia establecida por la Excelentísima Corte Suprema, en el fallo Seguel con Fisco de Chile.

Agrega que, tanto el legislador, el constituyente y la jurisprudencia han estructurado un sistema de responsabilidad extracontractual del Estado que descansa en la existencia de un criterio de imputación que refleje una conducta u omisión administrativa que contravenga los deberes legales o razonables dispuestos para ella y sus posibilidades reales de cumplimiento, y que así, también lo han entendido de manera sostenida nuestros tribunales.

Que, salvo que una ley expresa disponga lo contrario, sólo cabe hacer responsable al Estado cuando este incurra en falta de servicio, por lo que para determinar la ocurrencia de este título de imputación se debe conocer tanto “el servicio”, esto es, las obligaciones y competencias que tienen los órganos públicos y sus posibilidades reales de cumplirlas, como la “falta”, es decir, la específica infracción de esos deberes.

Que, en cuanto al concepto de falta de servicio y la determinación de ella, se ha establecido por la jurisprudencia, que esta se configura cuando los órganos del Estado “omiten actuar, debiendo hacerlo, o bien cuando actúan inoportunamente o de manera defectuosa, causando, en cualquiera de estas hipótesis, un perjuicio a los usuarios o destinatarios del servicio público”.

Que, este factor de imputación de responsabilidad se ha construido sobre la base del modelo francés, y cita la opinión del profesor Barros, respecto a la culpa y la falta de servicio.

Que, los actos u omisiones que dan lugar a la denominada falta de servicio no pueden ser analizados *in abstracto*, sino que es necesario efectuar un análisis de exigibilidad



conductual determinada para el caso concreto. El comportamiento supuestamente defectuoso del servicio debe calificarse sobre la base de un estándar de comportamiento normal u ordinario acorde con esos parámetros.

Que, como primera aproximación, afirman que el deber de servicio se encuentra establecido en la ley, aunque la generalidad de los estatutos orgánicos de los servicios públicos se limita a definir las funciones del mismo y en atención a ello, lo dotan de las correspondientes atribuciones y potestades normativas y de ejecución.

Que, el deber de servicio ha de ser diferenciado entre lo que el órgano “debe efectuar” y aquello que “se encuentra facultado para hacer”.

Que, una vez determinado el deber de servicio que la Administración se encuentra obligada a realizar, se pregunta cuál es el nivel de servicio que debe ser prestado por dicho órgano, atendidas las circunstancias concretas del caso.

Que, se traduce en que el patrón de análisis no se encuentra en aquello que se quisiera como servicio eficiente, sino aquello que se tiene derecho a esperar atendidas las circunstancias de tiempo, lugar y disponibilidad de recursos.

Que, los sistemas basados en la imputación por negligencia requieren siempre una evaluación in concreto de ella.

Respecto a que la FACH no ha actuado con falta de servicio, cita lo expuesto por los demandantes en la página 9 de su libelo. Que niegan categóricamente la afirmación de la demandante, ya citada, por cuanto la FACH desarrolló y ejecutó razonablemente el plan de vuelo dispuesto.

Que, el siniestro de autos, no se debió en forma alguna a una acción u omisión negligente por parte del Fisco de Chile ni de sus agentes.

Que, en cuanto a la decisión y maniobra negligente de la tripulación a cargo del vuelo, señala que entre las causas basales del accidente, y de la cual los demandantes derivan la obligación de indemnizar del Fisco, una de ellas dicen relación con lo que califican como una “una continua falta de rigor en los procedimientos asociados a vuelos realizados por la Fuerza Aérea” y agregan, “el piloto efectuó una maniobra negligente en el aterrizaje, al haberlo enfrentado a una altura baja e inapropiada.”

Que, expone que la demanda no señala con claridad, las conductas culpables concretas y precisas que habrían acaecido en las últimas etapas del vuelo, limitándose a calificarlas



como una “maniobra de aterrizaje”, “plano y a baja altura”, lo cual no explica lo que efectivamente ocurrió, como los probables fundamentos que determinaron alguna de estas acciones, sin perjuicio de transcribir parcialmente diferentes piezas de la investigación criminal y administrativa incoada, que según sus dichos, demostrarían la negligencia de los funcionarios de la Administración del Estado y, supuestamente, en relación causal directa con los daños ocasionados.

Que, expone que existen al menos tres decisiones que adopta la tripulación y que deben ser examinadas para descartar la infundada e imprecisa imputación de negligencia de los actores.

Que, ninguna de ellas es una decisión absurda, carente de sentido, irracional y/o negligente respecto de la cual pueda atribuirse culpa o falta de servicio a la Administración.

Que, en un primer momento, la aeronave realiza un vuelo de verificación por sobre la pista del aeródromo, que consiste en una pasada sobre la misma, para verificar su condición y corroborar las condiciones de vuelo. Que, la aproximación y tránsito normal es a 1.000 pies, pero ello en la medida que se está en dicha aproximación, pero si no se está en esa etapa y se vuela a la espera de mejores condiciones, el mínimo de altura reglamentario exigido es de 250 pies, el que fue cumplido por la tripulación.

Que, la tripulación realiza un vuelo de reconocimiento para mirar el cataviento y ver la dirección e intensidad del viento, y se examina que la pista de aterrizaje no tenga ningún elemento extraño que complique o dificulte la aproximación.

Que, la conducta de la tripulación fue correcta, toda vez que sigue un procedimiento normal de preparación del aterrizaje.

En un segundo momento, no se encuentra acreditado ni consta de los peritajes que el avión se encontrara en fase de aproximación a la pista.

Que, considerando la altura estimada que mantenía y los fuertes vientos en la pista de aterrizaje, se permite estimar que la tripulación habría efectuado un nuevo sobrevuelo, a una altitud superior a 250 pies, lo que es permitido para los vuelos de la FACH de acuerdo a la Norma Operacional Fuerza Aérea (NOFA), que establece como altura mínima general de vuelo los 250 pies.

Que, la Dirección de Aeronáutica Civil tiene normado en el DAN-91 “Reglas de Vuelo”, los vuelos VFR diurnos, disponiendo que excepto cuando sea necesario para el despegue o



aterrizaje o cuando lo autorice la autoridad aeronáutica, los vuelos VFR no se efectuarán a una altura menor de 150 metros o 500 pies sobre tierra o agua, lo que es aplicable a la aeronave accidentada, considerando las condiciones de vuelo investigadas en altura y vuelo sobre el mar.

Que, no se tiene ningún antecedente que haga suponer que fue un aterrizaje abortado o que se trató negligentemente de aterrizar sin un resultado positivo.

Que, en un tercer momento, la tripulación decide girar a la izquierda y tomar rumbo hacia el canal vecino a la Isla Santa Clara. Que, en este punto, la aeronave se encuentra volando a una altitud inferior a 1.500 pies.

Que, el hecho de haber volado la aeronave a una altura estimada no superior a 545 pies, no constituye ni una indisciplina ni tampoco una negligencia de vuelo de acuerdo a la normativa institucional.

Que, tampoco se infringió lo dispuesto para los vuelos bajo Reglas de Vuelo Visual fijada por la autoridad aeronáutica para vuelos de aeronaves civiles, pero si esta hubiese sido una pasada de tránsito ello infringiría claramente la normativa vigente.

Que, expone que todo parece indicar que la tripulación no se encontraba realizando un circuito de aterrizaje.

Que, una de las hipótesis más probables es que debido a los fuertes vientos que afectaban el aeródromo la tripulación haya decidido ir hacia un lugar distinto para esperar condiciones climáticas mejores. La altitud podría explicarse por nubosidad baja que obliga a mantenerse bajo ese techo si lo que se quiere es conservar el vuelo visual.

Que, tiene información que le permite presumir la presencia de nubes a baja altura en el sector. Que al ser el aterrizaje en Juan Fernández visual, en todo momento se requiere mantener la visión de la pista de aterrizaje.

Recuerda que, además, nunca se habían registrado incidentes en el Punto Loreto ni en el canal.

Que, en un cuarto momento, señala que la presencia en este punto de un *wind shear* produjo inevitablemente la caída del CASA 212, y refiere lo expuesto por el informe proporcionado por la empresa Airbus Militar sobre este punto, que señala que el avión se vio expuesto a unas condiciones extremas de vuelo que produjeron su caída, por lo que no existiría posibilidad de evitar el siniestro.



Que, el avión al enfrentar el canal referido, se vio sometido a condiciones de viento inesperadas y suficientes para originar en forma repentina una pérdida de altitud de gran magnitud. Que, las corrientes verticales descendentes y ascendentes presentes, tanto longitudinales como transversales respecto a la trayectoria del vuelo tuvieron un rol preponderante en la reacción del avión que derivó finalmente en la pérdida de control de la nave.

Que, la natural reacción para contrarrestar la pérdida de altitud combinada con la acción de corrientes ascendentes e inclinación alar producida por los flujos asimétricos, pudo generar condiciones de “stall”, o al menos de pérdida de eficiencia aerodinámica que colocaron al avión en actitudes anormales o de baja altura.

Que, las corrientes horizontales y especialmente las verticales presentes en las cercanías de la Isla Santa Clara, que provocaron un campo de cizalle severo, tuvieron un efecto de gran magnitud en la pérdida de altura inicial y posteriormente en la pérdida de control, particularmente al colocar el avión en actitudes de vuelo anormales, con gran inclinación alar y razón de descenso.

Que, si se considera la pérdida de altura, no fue posible lograr la recuperación. Que, en las condiciones más favorables, se hubiera podido recuperar un ángulo de alabeo inicial de 90 grados en 4,6 segundos con una pérdida de altura de 510 pies, pero las condiciones más desfavorables, de caída más rápida y recuperación más lenta, una inclinación inicial de 30° no hubiere podido ser recuperada a la altura de vuelo máxima que pudo estar volando el avión, a lo que se agrega que durante esta fase, continuaron actuando fuerzas asimétricas que dificultaron aún más nivelar el avión.

Que, los cálculos estimativos de tiempos de caída del avión CASA 212 y de recuperación de la perturbación del vuelo son de tal magnitud, que la distancia vertical requerida para lograr el control del avión y detener el descenso, es superior a la altura estimada de vuelo.

Que, la recuperación del control del avión no era posible a la altura en que se encontraba después de las perturbación inicial debido al cizalle localizado a sotavento de la Isla Santa Clara.

Que, la gran mayoría de los restos de la aeronave fueron ubicados en el lecho del mar, a una profundidad de más de 54 metros, en el lugar individualizado como “Punto Loreto”, y se logró determinar en la investigación que el punto de impacto de la aeronave se produjo





en las coordenadas 33°41,68´ Sur y 78°56,15´ Oeste.

Que, la investigación administrativa realizada por la FACH estima que las condiciones meteorológicas reinantes en el Punto Loreto, estaban circunscritas exclusivamente a esa zona, y fueron de carácter temporal, conjugándose variables imposibles de predecir.

Que, no es posible imputar culpa ni falta de servicio a la Administración en cualquiera de los puntos antes referidos. Que, en todos ellos se muestran decisiones y operaciones que, con los datos y antecedentes de que se disponían en la época, resultan ser razonables y por ende carente de todo margen de reprochabilidad, lo que debe necesariamente debe llevar a rechazar la demanda.

Que, en cuanto a la errónea planificación del vuelo, expresada en una negligente redacción del plan, falta de control del mismo e incumplimiento de normas de seguridad, expone que los demandantes, representan como otra causa constitutiva de una negligencia relacionada con la culpabilidad o falta de servicio de la administración, la errada redacción del plan de vuelo, que se consigna y se encuentra incluido en el sumario administrativo, y rola a fojas 503, consistente en un informe pericial que ratificaría esta conducta, y cita lo expuesto en dicho informe.

Que, en cuanto a lo que señala el informe del Fiscal en la investigación sumaria, el cual es claro y certero, cuando expresa que “la tripulación efectuó las coordinaciones previas con el Centro de Análisis Meteorológico de Arturo Merino Benítez, como se ha establecido en la investigación; presentó el plan de vuelo correspondiente en la oficina de Operaciones de la Base Aérea Pudahuel, que lo transmitió a la Oficina ARO dependiente de la Dirección General de Aeronáutica Civil para efectos de control del plan de vuelo y del desarrollo del vuelo mismo. Asimismo, antes de iniciar la operación, el plan de vuelo presentado por la tripulación fue autorizado a través de comunicaciones radiales entre la aeronave y la dependencia de Control de Tránsito Aéreo correspondiente, iniciándose el vuelo.”

Que, consta además, del sumario administrativo, en relación con el plan de vuelo la extrema preocupación de la Teniente Fernández por tener total claridad sobre los informes meteorológicos disponibles, por cuanto el Meteorólogo Patricio Velásquez Álvarez deja claro a fojas 124 de la investigación sumaria todos los análisis realizados en el momento de planificación del vuelo y como los resultados de esos análisis obligaron a modificar el horario de aproximación a Robinson Crusoe para las 16-17 horas, momento en que, a pesar



de que habría inestabilidad existirían condiciones de visibilidad ilimitada y nubosidad sobre 3000 FT AMSL.

Que, no existe prueba alguna hasta la fecha que acredite que la causa del accidente se derivó de una desprolijidad en la planificación del vuelo o determinación de la ruta de vuelo o en la ausencia de antecedentes meteorológicos respectivos.

Que, señala que diversos informes periciales, han mostrado que la misión fue preparada por la tripulación con conocimiento previo de la meteorología del aeropuerto de salida SCEL y de destino SCIR, con informes que indicaban visibilidad y techo de nubes por encima de los mínimos requeridos para el tipo de misión a realizar, propios de una condición post frontal.

Que, la tripulación tuvo conocimiento claro y previo de la meteorología en ruta, la que indicaba que cruzarían un frente meteorológico, con nubosidad y viento de frente, y estimó, sin mediar negligencia, que las condiciones permitían realizar el vuelo.

Que, expone que se percibieron algunas deficiencias en el llenado de los formularios por parte de los pilotos a cargo del vuelo, y se descubrió que el plan de vuelo consignaba que la altura sería de 1000 pies (FL 010) y no de 10000 (FL 100) que era lo correcto. Dicho error, sin embargo, fue prontamente corregido vía telefónica con el Centro de Control de AMB por el cabo primero Mauricio Alegría y se sabe que sólo fue un error tipográfico toda vez que había claridad en los pilotos sobre la altitud a la que debían volar.

Que, el precitado error, al igual que otros similares, no tiene ninguna relevancia causal con el accidente.

Que, desde un punto de vista jurídico, resulta irrelevante para los efectos de la atribución de responsabilidad del Fisco, la omisión de una medida de seguridad, consistente en que no se habría cumplido una norma del Comando de Combate, la de Seguridad de Vuelo N°6, que establece la obligación de utilizar el traje anti inmersión por los tripulantes de un vuelo transoceánico, lo cual de ser efectiva y pertinente en la ocasión, no tiene relación causal alguna con el resultado del accidente en cuestión.

Que, en cuanto a las calificaciones deficientes del Teniente Mallea, los demandantes señalan como un hecho relevante en la cadena causal del accidente, los malos procedimientos en la formación de los pilotos de la Institución aérea y en especial, la del Teniente Mallea.



Que, en términos muy generales, la experiencia y trayectoria que han desarrollado las diferentes ramas de las Fuerzas Armadas con los diferentes aviones Casa 212-210 que les ha correspondido volar desde y hacia la Isla, destacando la participación que le ha sido asignada a la FACH y muy especialmente, a los pilotos Teniente Fernández y teniente Mallea, los que estuvieron a cargo de la conducción del avión que colapsó.

Que, la Armada, en los últimos 10 años, ha efectuado un total de 59 misiones en avión CASA 212-100 a la Isla Juan Fernández, con un total de 149 aterrizajes, sin que se hayan presentado accidentes, lo que demuestra la ineffectividad de lo afirmado por los demandantes.

Que, la FACH ha operado desde y hacia la Isla, teniendo registros desde el año 1992 que dan cuenta de un total de 285,5 horas de vuelo en aviones Casa 212, con un total de 1374 pasajeros, sin incidentes reportados, ni accidentes.

Que, la seguridad y eficiencia de los vuelos operados por la Armada y la Fuerza Aérea, está demostrada por la inexistencia de accidentes por un espacio de tiempo de al menos 10 años, lo que ratifica que el accidente materia de autos sólo tiene su causa en un hecho aislado, imprevisto e irresistible.

Que, la tripulación designada, incluida en ella el Teniente Mallea, cumplía los requisitos operacionales y era idónea para esta operación, por lo que no sería pertinente cuestionar los procedimientos de selección de sus pilotos.

Que, el Manual de Control de Actividades de Vuelo de la FACH Serie “C” N° 20, en su Capítulo IX, “Niveles de Eficiencia”, establece los niveles de eficiencia que se deberán considerar para la designación de una tripulación y el cumplimiento de una misión determinada, y cita la definición de “Niveles de eficiencia de Piloto”, en ella contenida.

Que, existen distintos Niveles de Eficiencia (nivel 1, 2, 3, 4), de acuerdo a las diferentes capacidades que el piloto logra alcanzar, siendo determinadas por el cumplimiento de requisitos parciales que específicamente se establezcan. Que, los citados Niveles de Vuelo están normados en el Programa de Mantenimiento de Eficiencia Operativa (MEO) del Material CASA 212 Serie 300, del Grupo de Aviación N° 8, aprobado por el Comando de Combate el 9 de marzo de 2011, y que el solo hecho de existir la normativa señalada demuestra la especial preocupación y el cuidado con que la FACH capacita y selecciona a sus pilotos antes de asignarlos a una aeronave determinada o a una misión especial.



Que, la Teniente Carolina Fernández Quinteros, Comandante del vuelo siniestrado, tenía a la data del accidente el Nivel 2 y el Teniente Juan Pablo Mallea Lagos Nivel 3. El Nivel 2 corresponde a aquellos pilotos que han completado el curso de vuelo del avión y que se encuentran capacitados para la operación básica y/o aptos para iniciar su entrenamiento en el programa MEO, dependiendo del propósito del curso de vuelo realizado y son aptos para operar el avión en diferentes condiciones de vuelo en forma segura. Asimismo, el Nivel 3 de eficiencia se asigna al “Piloto que está capacitado para operar el avión en misiones de aplicación táctica”.

Que, de conformidad a la certificación de la Teniente doña Carolina Fernández, se estableció en la calificación de vuelo de fecha 25 de febrero de 2011, que en la evaluación práctica de Comandante de Aeronave, obtuvo una calificación de 93.9 por ciento, calificada de “excelente”, y que dicha evaluación consideró ruta de vuelo al aeródromo de Juan Fernández (SCIR).

Que, la citada teniente fue propuesta por el Consejo de Instructores con fecha 26 de febrero de 2011, como Comandante de Aeronave, toda vez que cumplía con las horas exigidas por el Programa y había demostrado un gran sentido de profesionalismo y criterio en la toma de decisiones, especialmente en dicho vuelo.

Que, además ambos pilotos habían formado parte de una misma misión a ese mismo aeródromo con anterioridad, misión efectuada del 28 de junio de 2011 al 01 de julio de 2011. Asimismo, ambos pilotos cumplieron con los requisitos de entrenamiento que le exigía el respectivo programa de vuelo para realizar este tipo de misiones.

Que, en lo, referente a la habilitación de Ingeniero de Vuelo, sargento primero Eduardo Antonio Jones San Martín y del tripulante cabo segundo, Erwin Armando Núñez Rebolledo, ambos tripulantes se encontraban en posesión de nivel de competencia requerido para su área de desempeño y en su puesto de vuelo como tripulación. □

Que, en la calificación anual de Vuelo por Instrumentos, el resultado del examen teórico de la Teniente Carolina Fernández, año 2011, fue de 91,00 por ciento, y el resultado del examen teórico del Teniente Juan Pablo Mallea, año 2011, fue de 90,00 por ciento. Que, el resultado del examen práctico de la Teniente Carolina Fernández Q., año 2011, fue de 92,20 por ciento, con calificación de vuelo general “excelente”, y el resultado del examen práctico del Teniente Juan Pablo Mallea, año 2011, fue de 85,00 por ciento con calificación



de vuelo general “bueno”.

Que, los resultados obtenidos en los exámenes anuales teórico y práctico de ambos, los habilitaba para realizar este tipo de vuelos.

Que, también debe precisarse, que ambos pilotos en conjunto habían realizado más de 12 vuelos a la isla, siendo una tripulación claramente idónea para la operación, además de participar en operaciones muchísimo más riesgosas que esta.

Que, los pilotos estaban con sus exámenes Psicofísico y Entrenamiento Fisiológico al día, y el último vuelo de esta tripulación, tuvo lugar el día anterior al accidente, 1° de septiembre de 2011, oportunidad en la cual volaron en la misma aeronave desde Antofagasta hasta Santiago.

Que, se trataba de una tripulación que trabajaba en sinergia, lo que les permitía una representación compartida de los hechos para tomar y retroalimentar las decisiones necesarias para el cumplimiento de la misión. Ello dado que la Teniente Fernández como el Teniente Mallea, habían interactuado en varios vuelos anteriores, sin desavenencias, eran muy cercanos y afiatados, lo que permite concluir, que existía un buen manejo de recursos de cabina, entre toda la tripulación.

Que, respecto de la tripulación de la aeronave, concluye que, el Grupo de Aviación N° 8 designó a una tripulación idónea para desempeñar la misión a Juan Fernández.

Que, en cuanto a la inexistencia de protocolo de vuelo desde y hacia la Isla Juan Fernández, expone que la parte demandante indica, que la FACH no contaba con un manual o instructivo de vuelo específico para los aterrizajes en la Isla de Juan Fernández, y cita lo expresado por estos en cuanto a que “de las diversas declaraciones y peritajes elaborados a fin de establecer las causas del accidente quedó clara la ausencia de protocolos de vuelo desde y hacia la Isla Juan Fernández.”

Que, dicha acusación revela un alto desconocimiento aeronáutico, porque no es correcto que cada aeródromo deba tener un específico procedimiento de aproximación, y puede afirmarse que estos procedimientos son más excepcionales que generales, por cuanto la mayoría de los aeródromos no los tiene.

Que, los pilotos, estaban preparados para aterrizar en cualquier aeródromo del mundo y no requieren reglas especiales para hacerlo.

Que, existen, no obstante, algunas reglas básicas, y que las principales normas y protocolos



que regulan estas operaciones son: 1.- Las normas operacionales de la FACH (NOE Operaciones 5 y Operaciones 15 que contienen las disposiciones para todas aquellas aeronaves que ingresan o salen de la zona jurisdiccional de la IIª Brigada Aérea); 2.- Manual de Fase del CASA 212 del Grupo de Aviación N° 8; 3.- Manual de Operación del avión; y 4.- El Manual de Empleo Táctico del CASA 212 del Grupo de Aviación N° 8. Que, estas reglas contienen todas las indicaciones para que las tripulaciones realicen de manera eficiente cada uno de sus vuelos, cualquiera sea el destino.

Que, no es una confirmación de negligencia alguna el hecho que con posterioridad al accidente se haya ordenado tomar medidas de prevención o adoptar determinados procedimientos de vuelo desde y hacia Juan Fernández, por cuanto un accidente aeronáutico produce siempre este tipo de medidas, y que de una de las investigaciones que se realiza al afecto, esto es, la que realiza la Junta Investigadora de Accidentes, tiene como fin preciso adoptar nuevos procedimientos y/o mejorar los ya existentes.

Que, una vez que se han realizado tantas pruebas, simulaciones y estudios de la orografía, de la interacción de vientos y de la meteorología, ello debe quedar fijado para el futuro en un procedimiento que atenúe al máximo los riesgos de los que sólo se tiene conciencia, y que la determinación de procedimientos, es una forma de evolución dinámica de la aeronavegación.

Que, en cuanto a la excepción de ausencia de relación de causalidad, expone que, según los demandantes, la causalidad directa de la caída del avión radica en la errónea y fatal maniobra del piloto al enfrentar el aterrizaje a una altura inapropiada, en presencia de condiciones climatológicas particularmente adversas, pero predecibles, lo que provocó la pérdida de control del avión, la imposibilidad de recuperarlo y el impacto definitivo en el mar, y que esta conducta negligente de los tripulantes de la aeronave, estaría en relación causal directa con los perjuicios demandados.

Que, señala que uno de los elementos indispensables para configurar la responsabilidad extracontractual bajo cualquier régimen, incluidos por cierto los de responsabilidad del Estado, e incluso los objetivos y directos, es el de la causalidad. Que es tema pacífico en la doctrina y en la jurisprudencia nacional y extranjera, que se requiere una conexión inmediata y directa entre la acción u omisión imputada y el resultado dañoso y ello, “porque no se responde de todas las consecuencias de un hecho sino sólo de aquellas que en virtud de un



juicio normativo son atribuibles al mismo...”.

Que, el artículo 4 de la LOCBAE, es enfático al indicar que el Estado sólo será responsable por los daños “que causen” sus órganos, y la misma idea se repite en el artículo 42 de la misma ley, lo que se infiere claramente de los artículos 1437, 1558 y 2314 del Código Civil. Cita doctrina al respecto.

Que, no resulta posible ligar alguna conducta negligente por parte de la Administración con el siniestro que motiva estos autos, pues ninguna de las acciones u omisiones en que pudo haber incurrido la Administración es suficiente como para producir el resultado dañoso.

Que, en este sentido y tal como refiere el informe presentado por la empresa Airbus, la única causa del accidente fue el escenario meteorológico anormal, imprevisible e irresistible al que se vio sometido el avión CASA 212.

Que, todas las conductas desarrolladas por los pilotos y por el personal de la Fuerza aérea a cargo de la operación, pueden ser explicadas en términos de elecciones posibles o errores muy menores, que en caso alguno se encuentran vinculados o son causa adecuada del siniestro.

Que opone formalmente la excepción de ausencia de relación de causalidad entre las supuestas acciones u omisiones negligentes que señala la demanda y el daño alegado.

Que, en subsidio, en cuanto a la procedencia de dichas indemnizaciones y a la naturaleza y monto de los daños cuya indemnización se demanda, no puede configurarse responsabilidad de ningún carácter al respecto.

Que, en cuanto a lo que las familias de Sylvia Slier y Carolina Gatica Aburto, solicitan se declare, y cuyas peticiones cita, señala que en primer lugar, debe advertirse la improcedencia absoluta de dos pretensiones indemnizatorias, una que dice relación con la demanda de los padres de ambas víctimas, como herederos del daño directo que éstas sufrieron con motivo de la muerte de sus respectivas hijas y, la otra, con la impertinente demanda de Luis Felipe Slier Muñoz, hermano de doña Sylvia Slier Muñoz y la de los hermanos, abuelo y tíos de doña Carolina Andrea Gatica Muñoz.

Que, respecto a la intransmisibilidad de los derechos por los perjuicios directos por daño moral sufridos por el causante víctima de un accidente, el artículo 2315 del Código Civil señala que la indemnización por daño extracontractual es transmisible a los herederos, y que nuestra doctrina y jurisprudencia se encuentra conteste en que ello no opera respecto



del daño moral sufrido en estos casos. En este caso, sólo pueden demandar la indemnización del daño moral sufrido por ellos, por repercusión o rebote, a raíz de la muerte de aquél. Cita la opinión de Enrique Barros Bourie al respecto.

Que, señala que, la doctrina ha dicho que, dadas las características del daño moral y que lo que se pretende con su indemnización es procurar en lo posible una satisfacción como compensación al sufrimiento que se ha causado, cabe entender que su reparación solamente es posible en la persona de quien lo ha padecido.

Que, expone que, la jurisprudencia ha señalado que las normas de la responsabilidad extracontractual, contenidas en los artículos 2314 y siguientes del Código Civil, hacen transmisible a los herederos del causante del ilícito la obligación de indemnizar; e igualmente transmisible el derecho a ser indemnizados que tienen los herederos de la víctima; pero al respecto deberá hacerse el distingo sobre qué daños son los que se deben indemnizar y, sobre este particular, el daño moral, por las características propias de la institución, cual es un sufrimiento personal, tal daño no se transmite, por lo que no resulta aceptable que los herederos lo demanden.

Que, lo que sí es dable indemnizar es el daño moral propio, esto es, el padecido por las recurrentes con motivo o a raíz de la enfermedad de su causante, y cita jurisprudencia al respecto, tanto de la Corte de Apelaciones de Santiago, como de la Corte Suprema.

Que, en cuanto a la excepción de preterición legal, expone que el daño moral requiere de un interés directo y personal del afectado, puesto que en caso contrario se llegaría a una cadena sin límites en el cobro de una indemnización, por lo que precisamente, en materia sucesoria, el legislador contempla causales de preterición, en las cuales se excluye a personas que no tienen un vínculo familiar más cercano con la víctima.

Que, es precisamente la situación en que se encuentran todos los demandantes de autos, con la excepción de los padres de las dos víctimas fallecidas en la tragedia aérea, esto es, hermanos, abuelo y tíos de ellas, y cita lo dispuesto por la jurisprudencia al respecto.

Que, el daño reflejo o por repercusión, es el sufrido por víctimas mediatas de un hecho que ha causado muerte a otra persona, como el caso de autos. Que, la discusión respecto de la reparación del daño moral por rebote se centra fundamentalmente en la determinación de la titularidad activa de la acción.

Que, corresponde a la jurisprudencia establecer un equilibrio razonable en esta materia,





evitando que la reparación por el daño moral se multiplique por un número indefinido de víctimas indirectas, como hermanos, amigos u otros.

Que, la jurisprudencia nacional tiende a definir los titulares de la acción de acuerdo a la cercanía que dan la relación conyugal y la calidad de hijos o padres de la víctima, de modo que los parientes más cercanos excluyen a los demás.

Que, si la sola circunstancia del dolor o la aflicción fuese suficiente para definir la titularidad de la acción, se tendría que el conjunto de titulares activos de la pretensión indemnizatoria se extendería sin límites, lo que los sentenciadores han estimado contrario a la lógica, referencia que debe ser entendida como la natural disposición para discurrir con acierto.

Que, los criterios de limitación, cuentan con respaldo jurisprudencial en nuestro derecho, según expresa, y cita jurisprudencia al respecto.

Que, expone que, conforme lo ha señalado la jurisprudencia, la eventual indemnización corresponde a los familiares más próximos, y no, como en este caso, a los hermanos, abuelo y, mucho menos, a los tíos de la víctima.

Que, en cuanto al lucro cesante, señala que, en primer término, carece de toda razonabilidad pretender sustituir por la vía indemnizatoria para los padres de las dos víctimas fatales, un futuro ingreso teórico por el lapso de los próximos 20 años, porque no existe manera de asegurar que las víctimas habrían sobrevivido y trabajado en idénticas condiciones a las previas a su deceso, por todo ese lapso.

Que, resulta insostenible pretender que un ingreso absolutamente eventual, habría sido destinado íntegro, sin pago de impuestos, ni de descuentos por concepto de previsión, salud, mantención propia, distracción o recreo y ahorro, a sus respectivos padres por los próximos 20 años.

Que, todo daño para que sea resarcible requiere de un grado de certeza elemental, certeza que no pueden esgrimir los actores a este respecto.

Que, lo que una persona obtenga como fruto de su trabajo es propiedad exclusivamente de quien lo percibe, quien es tan libre para administrar tales ingresos y disponer de sus bienes, como en nuestro Derecho se permite en el ejercicio del derecho de dominio.

Que, no se puede perder lo que no se tiene ni lo que nunca se ha ganado y en el caso de autos, mal podrían los actores pretender adquirir derechos que las dos pasajeras del Casa



212 no alcanzaron a generar, ni aún en estado de meras expectativas.

Que, de la lectura del libelo, señala que parece desprenderse que lo demandado es el lucro cesante directo de los padres, quienes se habrían visto privados de una riqueza futura y cierta, derivada de las remuneraciones que durante los próximos veinte años habrían percibido las víctimas directas, sin solución de continuidad y en similares condiciones laborales, cuestiones que nada tienen de certidumbre ni previsibilidad.

Que, la visión de los demandantes parte del supuesto del todo incierto e improbable de que habrían continuado, por los próximos años, llevando una vida idéntica a la que tenían el día 2 de septiembre de 2011, lo que dada la dinámica social y laboral actual y el rango etario de las fallecidas, parece demasiado aventurado, sin perjuicio de que la pretensión misma de recibir de parte de su defendido una suma de dinero, equivalente al ingreso casi total líquido de la víctima del siniestro aéreo que motiva estos autos, implica ciertamente traspasar los límites indemnizatorios para imponer al Fisco de Chile una sanción tanto o más gravosa que la que establece el legislador penal para el homicida que queda obligado al pago de alimentos en favor de la familia del occiso, según lo previsto en el artículo 410 N° 1 del Código Penal, al pretender que el Fisco de Chile substituya económicamente a las víctimas en tanto generadoras de recursos económicos para sus familiares más directos.

Que, si lo demandado es el lucro cesante propio de los actores y que no puede llegar a significar una pena para su parte, a la manera en que se impone el pago de alimentos al homicida en la legislación penal vigente, es dable señalar que sólo procedería indemnización respecto de aquellos perjuicios directos que, por futuros, cuenten con razonables grados de previsibilidad, requisito que no concurre en el caso de autos.

Que, así, entonces, tratándose de pretensiones recaídas sobre la eventual capacidad de ganancia futura de las víctimas del accidente aéreo, en condiciones totalmente hipotéticas y eventuales, que constituyen proyecciones cuya incertidumbre impide todo cálculo jurídicamente aceptable respecto de esta clase de perjuicios, resulta imposible conferir certidumbre y actualidad al perjuicio demandado, menos aun proyectándolo a décadas futuras. Cita doctrina al respecto.

Que esta doctrina es absolutamente aplicable contra la pretensiones de lucro cesante contenida en la demanda de autos.



Que, el lucro cesante que se demanda más que totalmente incierto e indeterminado, es derechamente imposible.

Que, deberá desestimarse este concepto indemnizatorio respecto de ambas partes demandantes y, en el mejor de los casos, dependiendo del mérito de autos, acotarlo a un período razonable, de corto tiempo, tal como si la muerte de las víctimas ya ocurrida, hubiese obedecido a circunstancias naturales, pues nadie puede esgrimir seguridad de sobrevivida alguna, por ningún período de tiempo.

Que habrá de considerar también, las pensiones o montepíos que por concepto de seguridad social, o rentas o indemnizaciones que por efecto de eventuales seguros contratados por las víctimas, aparentes trabajadoras dependientes según la demanda, pudieren beneficiar a los actores, ya que la integridad de la reparación no admite que ningún daño pueda ser reparado dos veces.

Que, debe tenerse especialmente en cuenta que respecto de los trabajadores sometidos al Código del Trabajo, que son beneficiarios del seguro social contra riesgos de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales establecido en el carácter de obligatorio por la ley N°16.744, de 1° de febrero de 1868, sin perjuicio de la obligación que el artículo 184 del Código Laboral impone al empleador, cuya norma cita, conjuntamente con lo dispuesto en el artículo 5° de dicha ley, respecto de que se entiende por accidente del trabajo.

Que, el traslado por razones laborales a la Isla de Juan Fernández, configura una especie de comisión de servicio o cumplimiento del trabajo encomendado que queda comprendido en el concepto de trayecto entre la habitación y lugar de trabajo. Que, la administración del Seguro compete a los organismos y entidades enumeradas en el artículo 8° de la ley aludida, entre ellas, las Mutualidades de Empleadores.

Que, el Título V de la Ley N°16.744 se refiere a las prestaciones comprendidas en el seguro y su párrafo 5° trata de las pensiones de supervivencia a que da lugar la muerte del trabajador afiliado y a la cuota mortuoria reemplazada por la asignación por muerte establecida por el Decreto con Fuerza de Ley N°90, de 1978, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social.

Que, de acuerdo con las disposiciones señaladas, el accidente del trabajo que determina el fallecimiento de un trabajador particular origina una pensión de sobrevivencia para determinados parientes de la víctima y una asignación por muerte.



Que, estas prestaciones, al igual que las que consultan los regímenes aplicables a los funcionarios públicos civiles, deben considerarse como parte de las compensaciones que legalmente pueden originar los accidentes de servicio o laborales que signifiquen el fallecimiento de la víctima.

Que, en cuanto al daño moral pretendido, formula las siguientes alegaciones: que el fundamento de estas pretensiones es el dolor derivado del duelo normal de cualquier persona que pierde a su familiar en forma prematura, atendido un cierto orden normal de las cosas, que, desde ya, no puede ser asegurado, pues nadie puede sostener que no existan muertes llamadas prematuras por múltiples razones.

Que, nada se dice en el libelo acerca de un daño espiritual y/o lesión en los atributos de la personalidad que no pueda ser superado luego del natural duelo y de la adopción de las medidas aconsejables en tales casos.

Que, se pretende, contra todo lo que sostiene la doctrina y legislación chilena, que para determinar el monto de la indemnización, debería considerarse el nivel de negligencia de la actuación que sirve de fundamento a la acción, la que, en este caso, califica de manera que a mayor negligencia que concurra, mayor debería ser el monto de la indemnización.

Que no puede servir de fundamento a la consideración de una indemnización, la aplicación de una sanción, porque simplemente la legislación chilena no la consagra.

Que, la indemnización por daño moral no es compensatoria, sino que satisfactiva, porque simplemente es imposible restituir el estado de cosas a la situación anterior al acaecimiento del hecho dañoso y porque la sanción al autor no va a suprimir o disminuir esta clase de perjuicio.

Que, según se ha dicho reiteradamente por los autores y la jurisprudencia, únicamente de otorgar o permitir satisfacciones de orden espiritual, simbólicas o incluso materiales, mediando la entrega de dinero, en su caso, que permita la obtención de agrados, complacencia o cierto bienestar que a su vez hagan más llevadero el dolor propio o consecuente de la pérdida o menoscabo experimentado.

Que, las características esenciales, tornan la indemnización enteramente incompatible con cuantiosos incrementos patrimoniales, como sin duda experimentarían los demandantes, en caso de recibir las sumas que solicitan, que alcanzan, en total, más de mil millones de pesos para cada familia.



Que, la indemnización del daño moral surge en razón de haberse lesionado un derecho de naturaleza no patrimonial, o sea, no avaluable en dinero, y de ahí que se sostenga por la doctrina y la jurisprudencia, como se ha señalado, que tal indemnización tiene siempre un carácter meramente satisfactivo, puesto que su finalidad, por su naturaleza no patrimonial, es dar a la víctima una satisfacción, una ayuda, un auxilio que le permita atenuar, morigerar, las consecuencias que le ha producido la lesión del derecho de naturaleza no patrimonial vulnerado. Cita doctrina y jurisprudencia al respecto.

Que, la indemnización del daño moral no se determina cuantificando en dinero la lesión o la pérdida, como ocurre tratándose del daño material o monetario, desde que este tipo de daño, el moral, afecta a bienes inmateriales que es imposible medirlo en términos económicos.

Que, no se puede utilizar este tipo de acciones para pretender obtener incrementos patrimoniales desmesurados como lamentablemente es de común ocurrencia en las acciones judiciales de esta naturaleza que se deducen contra los organismos del Estado de Chile.

Que, tales pretensiones, fuera de toda medida, han pretendido transformar la indemnización del daño moral en una fuente de lucro o ganancia que repugnan al derecho y son contrarias a su propia naturaleza, que es meramente satisfactiva y no un instrumento de enriquecimiento patrimonial.

Que, en el improbable caso de que US. estime procedente otorgar una indemnización a favor de los actores, ésta deberá sujetarse, en cuanto a su monto, a los criterios generales que se han ido delimitando en nuestro derecho, y cuya aplicación práctica ha sido recogida por la jurisprudencia.

Señala que, aun cuando la evaluación del daño moral no está contemplada en un texto legal, los fallos judiciales en la materia han mantenido una cierta correspondencia entre ellos, lo que revela que se han aplicado principios de racionalidad y prudencia en la regulación de estas indemnizaciones.

Que, conceder indemnizaciones mayores a las otorgadas generalmente por los Tribunales de Justicia como reparación de daño moral, significaría violentar el principio constitucional de igualdad ante la ley, por lo que se deberá establecer la existencia de ese daño y los factores que tendrá en consideración para su fijación. Que, en esta regulación deberá hacer



primar la idea de justicia y de equidad, limitada por los principios de razonabilidad y proporcionalidad.

Que, así se ha entendido por la doctrina nacional y la Excma. Corte Suprema, por lo que un criterio diverso quebrantaría, también, el principio de igualdad resguardado incluso a nivel constitucional, de modo que las víctimas de hechos ilícitos causados por personas de fortuna obtendrían, por daños semejantes, indemnizaciones superiores a las víctimas de daños iguales, causados por personas de menos fortuna.

Que, la aflicción y dolor deben compensarse con una suma razonable y prudente para lograr la finalidad de la indemnización, que no es la sanción ni el lucro, sino que es puramente satisfactiva, como se ha expuesto anteriormente, con entera prescindencia de la fortuna del victimario o de quien responde por éste.

Que, corresponde que se rechacen las exageradas e improcedentes pretensiones por concepto de lucro cesante y de daño moral reclamadas.

En cuanto al Derecho, cita las disposiciones legales enunciadas y demás aplicables.

Que, en lo principal de fs. 504 el demandado, contesta la demanda de fs. 384 de causa acumulada Rol 9385-2013 caratulada “Castaño con Fisco”, solicitando su más completo rechazo, negando lugar a ella en todas sus partes, con expresa condena en costas.

Que, tratándose del mismo demandado de autos para todas y cada una de las demandas presentadas, y por economía procesal, se reproduce, en lo pertinente, lo expuesto por el demandado a fs. 168, al momento de contestar la demanda de fs. 1 en causa Rol 1145-2013 caratulada “Slier con Fisco de Chile”, efectuándose en lo particular las siguientes precisiones:

Que, luego de controvertir los hechos expuestos en la demanda, opone la excepción de caso fortuito o fuerza mayor que impide el nacimiento de la obligación de resarcir el daño sufrido por las víctimas, toda vez que el accidente de autos tuvo su origen en un hecho imprevisto e irresistible, traducido en las condiciones climáticas imperantes que enfrentó la tripulación. Aduce que la pérdida de control del avión se generó por un factor contextual meteorológico que generó un descenso repentino con importante inclinación alar, debido al cizalle horizontal y vertical de la zona, con grandes cambios en intensidad y dirección.

Que, lo que su contendora acusa como negligencia del piloto es en realidad la presencia de un fenómeno climatológico imposible de prever y resistir.



Que, la única causa del accidente fue la circunstancia de haber enfrentado la tripulación condiciones climáticas imprevisibles e irresistibles, las que determinaron la pérdida de control del avión, y que todas las otras negligencias o no son efectivas o no tienen relación causal alguna con el accidente.

Que, en la indagación de las causas se obtuvieron diferentes informes meteorológicos posteriores al accidente y basados en análisis de imágenes satelitales, simulaciones y mediciones locales con instrumental de la Isla. Aquellos informes señalan diferentes condiciones según la fuente de información y período de observación, lo que se puede resumir en la existencia de vientos variables, en ocasiones cruzados en la pistas, con velocidades que fluctuaron entre los 10 y 35 nudos, registrando rachas de 41 nudos, con alta variabilidad en dirección e intensidad del W- NW y W-SW, presencia de corrientes de viento verticales de 1,8 nudos y variaciones en dirección de más de 90° en 30° segundos. Se constató la presencia de celulares abiertos, provocando una fuerte inestabilidad atmosférica post frontal y niveles de turbulencia eventualmente fuertes, con desplazamiento de masas de aire en espacios reducidos.

Señala que, a los pilotos se les entregó información del centro meteorológico del aeropuerto Arturo Merino Benítez y la que se tenía de la isla, que es de carácter sinóptico, entregada cada tres horas, y que dice relación con todo el archipiélago y no con un área específica, de igual forma a los pilotos se les entrega información sobre los vientos en la proximidad de la isla por quien se encuentra en la pista, complementada con otros datos para la navegación provenientes de la Bahía Cumberland.

Que, en otras palabras, dice, se disponía de información meteorológica general, la que fue consultada por los pilotos y que los habilitaba para llevar el vuelo, lo anterior complementado con que las especificaciones del avión, entregadas por el manual, permitía a éste volar bajo esas condiciones, pero lamentablemente, se presentaron condiciones extraordinarias e imprevisiblemente adversas, algo que sólo pudo ser corroborado una vez que se practicó la simulación referida en el centro de microgravedad.

Que, de esta forma, dado el escenario, correspondía a la tripulación definir y resolver que procedimiento adoptar, siendo imposible para ellos el prever las condiciones adversas.

Que, desde un punto de vista normativo, dice configurarse los elementos del caso fortuito. Dice que no todo daño debe ser reparado sino sólo aquel que tiene origen en una conducta



imputable por negligencia o dolo. Por ello se exonera a quien se ve afectado por un hecho imprevisto e irresistible. Cita doctrina que iguala conceptualmente al caso fortuito y la fuerza mayor. De esta forma, y citando el artículo 45 del Código Civil dice que aquel no señala que le hecho deba ser imprevisible; esto es, no posible de prever, de representarse mentalmente su ocurrencia, sino que fue mucho menos exigente ya que dispuso que el hecho deber ser imprevisto, esto es, que no se haya representado en el caso concreto. Esta distinción es relevante por el grado de exigencia mayor que a veces ha efectuado la doctrina.

Que, la imprevisibilidad está conectada directamente con la culpa toda vez que donde hay previsibilidad hay culpa. Al respecto, que el hecho sea imprevisible implica que en condiciones normales haya sido imposible para el agente precaverse contra él. Cuando el acontecimiento es susceptible de ser previsto, no genera caso fortuito ni la fuerza mayor.

Que, la oposición a la imprevisibilidad es prever, operación intelectual que implica representarse mentalmente como posible la consecuencia o efecto de una determinada causa. Cita jurisprudencia que explica el tema y agrega que los fenómenos inesperados de la naturaleza, en términos generales son típicamente sucesos imprevisibles, ya que su ocurrencia no es posible razonablemente prever.

Que, en cuanto a la imprevisibilidad expone que, en el caso concreto, la magnitud del fenómeno climático, configura claramente esta característica, el que no estuvo en condiciones de anticipar, ya que la diligencia o cuidado para conocer la situación climática con antelación, se encontraría acreditada.

Que, su defensa estima que la probabilidad es un criterio propio de la previsibilidad, en cambio los otros elementos o índices de la imprevisibilidad deben ser analizados también, y sobre todo la irresistibilidad.

Que, los Tribunales han considerado varios de estos índices en el análisis del caso concreto. Así, por ejemplo, lluvias en Concepción o fuertes vientos en Aysén, en la medida que se producen en una intensidad mayor de la normal, son sucesos que sí son imprevisibles; concurriendo el requisito del caso fortuito.

Que, en el caso concreto, la magnitud del fenómeno climático, configura claramente la imprevisibilidad, el que no estuvo en condiciones de anticipar, ya que la diligencia o cuidado para conocer la situación climática con antelación, se encontraría acreditada, toda





vez que la tripulación tomó todas las medidas del caso para tener conocimiento del estado del tiempo, sometiéndose al procedimiento habitual, ya referido en su oportunidad.

En cuanto al hecho irresistible o inevitable, agrega que, este requisito está más propiamente conectado con la relación causal y no con el grado de imputabilidad.

Que, la jurisprudencia ha hecho una distinción entre la irresistibilidad en la producción misma del evento y en sus efectos. Ciertamente lo repentino y la magnitud del fenómeno y su duración, son todos asuntos relacionados con este elemento más que con la previsibilidad, aun cuando entre éste concepto y el que se analiza haya una estrecha relación.

Que, en lo que atañe al caso concreto, a la luz de la investigación efectuada, quedó demostrado que la tripulación tuvo que tomar medidas enfrentada a un clima repentinamente adverso e imprevisto, el que fue imposible resistir, toda vez que las condiciones enfrentadas fueron extremas, produciéndose un descontrol de la nave que trasuntó en la pérdida de altura, siendo imposible remontar. Dice que el ingreso al canal fue una maniobra a la que la tripulación pudo razonablemente optar con el objeto de retomar la pista una vez que las condiciones lo permitieran. Los pilotos se vieron, en ese contexto, superados por un problema que no tenían forma de revertir

Que, finalmente, respecto de la eximente de caso fortuito, se refiere a la inimputabilidad del demandado como requisito doctrinal de la misma, señalado que si bien no aparece en la definición legal, se ha incluido sobre todo en el ámbito contractual a partir del artículo 1547 inciso segundo del Código Civil, en tanto se suprime el efecto liberador de esta eximente si aquella ha ocurrido por culpa del deudor, o el agente en el caso de la responsabilidad extracontractual. Que, en estricto rigor, el elemento precedente se encuentra subsumido en los anteriores.

Que, en cuanto al concepto de falta de servicio y su determinación, precisa que, la jurisprudencia ha establecido cuando se configura la falta de servicio. Que establecido el deber de servicio que la administración se encuentra obligada a realizar, se debe preguntar cuál es el nivel de servicio que debe ser prestado por dicho órgano, atendidas las circunstancias concretas del caso, teniendo en cuenta consideraciones como la magnitud de los riesgos y el costo de establecer una medida de precaución eficiente, cita doctrina al respecto.



Que, lo anterior se traduce, en que el patrón de análisis no se encuentra en aquello que uno quisiera como servicio eficiente, sino aquello que se tiene derecho a esperar atendidas las circunstancias del tiempo, lugar y disponibilidad de recursos.

Que, en cuanto al daño moral, destaca que, nada se dice en la demanda respecto de un daño espiritual y/o lesión en los atributos de la personalidad que no pueda ser superado luego del natural duelo y de la adopción de las medidas aconsejable en tales casos. Que, sin pretender negar la importancia de la presencia de un cónyuge y padre en cierta época de la vida, tampoco se puede aseverar que la pérdida de dicha persona constituya una irreparabilidad del daño, dada la numerosa ocurrencia de aquel hecho, formando parte de la clase de vida que a muchos individuos corresponde experimentar. Que la indemnización por daño moral no es compensatoria sino que satisfactoria, pues no se puede restituir a un estado ex ante del acaecimiento del hecho dañoso pues la condena pecuniaria no va a suprimir dicha clase de perjuicio, más bien se trata de otorgar satisfacciones de orden espiritual, simbólicas o incluso materiales que permitan la obtención de agrados, complacencias o cierto bienestar. Profundiza en la naturaleza y sentido de la indemnización del daño moral, citando doctrina y jurisprudencia atinente a este punto, indicando luego que dicha partida indemnizatoria no se determina cuantificando en dinero la lesión o la pérdida pues aquella operación atendida la naturaleza del bien lesionado es de imposible realización. Señala que no se puede armonizar esta indemnización con la obtención de incrementos patrimoniales desmedidos. En otro orden de idea, desestima, la injerencia que pudiese tener la finalidad de la visita que realizaba la víctima directa a la isla, señalando que a ello no se le puede asignar un valor especial, puesto que en el mismo accidente fallecieron otras personas que realizaban el viaje por motivos laborales o en cumplimiento obligatorio de un deber, de suerte que no pueden algunas víctimas provocar indemnizaciones superiores a otras. En cuanto al daño alegado por los demandantes en orden a sufrir un perjuicio por la extensa e incesante cobertura mediática que ha tenido el caso, señala que si bien ese hecho podría afectar el proceso de duelo, dicho daño no le es atribuible ni reprochable al Estado-Fisco, sino que a terceros ajenos que con o sin fines de lucro desarrollan una labor periodística.

Que, finalmente desestima la alegación comparativa hecha por la demandante en orden a demostrar lo que se ha pagado en otros casos de similares características que el de autos.



En este sentido, indica que no puede equipararse los pagos hechos por empresas comerciales en virtud de un contrato de transporte aéreo, con el transporte gratuito efectuado por Estado, en una aeronave Estatal, de carácter militar, por mera liberalidad y sin contraprestación alguna.

Que al menos respecto de la reparación por daño moral que se reclama, los precedentes de primera instancia a los que se hace referencia nada representan, siendo del todo exageradas en comparación con el valor promedio de las indemnizaciones concedidas por los Tribunales Superiores en situaciones similares.

Que, respecto de los reajustes e intereses, expresa que no tratándose de sumas que se adeudan con anterioridad al hecho por el Fisco de Chile, es improcedente el pago de reajustes e intereses desde la fecha de notificación de la demanda o, desde la fecha de la sentencia, respectivamente, conforme se ha pedido. Profundiza en este punto respecto de los reajustes señalando que esta obligación accede a la obligación de pagar el capital de la indemnización fijada judicialmente, de suerte que sólo determinando la existencia de ésta se puede predicar la existencia de aquella, no siendo posible que la primera nazca antes que la obligación principal. En cuanto a los intereses, señala que estos constituyen el lucro o beneficio que genera un capital cuyo goce ha sido entregado por el dueño a un tercero.

Que, en lo principal de fs. 1651, en causa acumulada Rol 2983-2014 caratulada “Camiroaga con Fisco de Chile”; de fs. 949, en causa acumulada Rol 2322-2014 caratulada “Correa Vela con Fisco de Chile”; de fs. 1187, en causa acumulada Rol 3262-2014 caratulada “Oliva Vera con Fisco de Chile”; de fs. 1306, en causa acumulada Rol 549-2015 caratulada “Miño con Fisco de Chile”; de fs. 1415, en causa acumulada Rol 799-2015 caratulada “Párraga con Fisco de Chile”; de fs. 1529, en causa acumulada Rol 1231-2015 caratulada “Vela Peebles con Fisco de Chile”; de fs. 1712, en causa acumulada Rol 2437-2015 caratulada “Muñoz con Fisco de Chile”; de fs. 1912, en causa acumulada Rol 2429-2015 caratulada “Rebolledo con Fisco de Chile”; de fs. 2017, en causa acumulada Rol 2411-2015 caratulada “Valderrama con Fisco de Chile”; de fs. 2124, en causa acumulada Rol 2427-2015 caratulada “Mardones con Fisco de Chile”; de fs. 2216, en causa acumulada Rol 2493-2015 caratulada “Quinteros con Fisco de Chile”; de fs. 2570, en causa acumulada Rol 3645-2013 caratulada “Delgado con Fisco de Chile” y de fs. 2916, en causa acumulada Rol 19731-2015 caratulada “Sanhueza con Fisco de Chile”, el



demandado, Fisco de Chile, representado por el Consejo de Defensa del Estado, viene en contestar derechamente las demandas de autos, solicitando su más completo rechazo, negando lugar a ellas en todas sus partes, con expresa condena en costas.

Que, tratándose del mismo demandado de autos para todas y cada una de las demandas presentadas, y por economía procesal, se reproduce, en lo pertinente, lo expuesto por el demandado a fs. 168, al momento de contestar la demanda que rola a fs. 1 de autos.

**SÉPTIMO:** Que a fs. 256, se evacúa el trámite de la réplica por los demandantes de fs. 1, en causa caratulada “Slier con Fisco de Chile”, señalando, en cuanto a lo controvertido, que la carga de la prueba, la ausencia de fuerza mayor y la negligencia de la demandada, indican que las diferencias entre las partes son patentes; que, aunque ambas asumen que el avión se cayó, que la tripulación y los pasajeros fallecieron en razón de la caída y que quienes demandan son parientes de las víctimas, la diferencia de mirada radica en que para el Fisco de Chile, el avión se cayó por una simple desgracia, que nada habría cambiado aunque existieran otras conductas que les hubiere sido exigible a los funcionarios; que para su parte, en cambio, el avión se cayó por conductas negligentes de la tripulación, que si hubiera sido diversa, con apego a las acciones que les eran exigibles a estos funcionarios del Estado, las víctimas fatales estarían hoy con vida, ya que el avión no hubiera salido en vuelo y no se habría precipitado.

Que, todo el debate del juicio se puede resumir en que para el Fisco de Chile el avión se precipitó al mar a causa de los vientos fuertes imperantes, lo que califica de fuerza mayor, sin que ninguna conducta humana hubiere podido cambiar ello.

Que, su parte, en cambio, imputa a los funcionarios del Estado diversas negligencias que habrían evitado que el avión saliera en el vuelo indicado o bien que capotara. Que, el Fisco deberá probar la fuerza mayor y su parte deberá probar la culpa o negligencia. Que, el Fisco en su contestación para eludir responsabilidad, sólo se limita a entender que los vientos que azotaron el avión al momento del aterrizaje frustrado fueron inusuales en cuanto a su ocurrencia y magnitud y califica dicho fenómeno climático como fuerza mayor o caso fortuito; que asume que estos vientos fueron imprevistos e imposibles de resistir; que ninguna maniobra en el pilotaje del avión habría evitado la caída.

Que los vientos imperantes el día del accidente incidieron en el plan de aterrizaje y forzaron a la tripulación a maniobras que exigían pericia, por ello el informe evacuado por



el fabricante del avión en la investigación penal da cuenta de las condiciones adversas del aterrizaje; que, lo anterior es concordante con lo declarado en la misma investigación por los coroneles de la FACH Conrad y Henry, en cuanto aluden a las masas de aire a las que estuvo expuesta la aeronave, señalando que lo que provocó el accidente fue la pérdida de altitud y del control, situación que no pudo ser recuperada por la tripulación dada la altitud disponible.

Que, el viento incidió en las maniobras de acercamiento e intento de aterrizaje, lo que hizo exigir a la tripulación y dada la baja altura ésta no fue capaz de recuperar el control; que existía una conducta alternativa que debió ser desplegada por la Tripulación y, no la aproximación plana que según el demandado hizo. Que, como se sugiere en la causa Rol 9385-2013, del 3° Juzgado Civil de Santiago, la misma FACH reconoció ex post que las maniobras ejecutadas por la tripulación no eran las adecuadas, información que con posterioridad al accidente plasmó ahora en una reglamentación que justamente señala que se debe hacer lo que hizo la tripulación del avión siniestrado. Así aparece en el procedimiento operativo estándar POE-6/OPS-1013 del Grupo de Aviación N°6 de la IV Brigada Aérea, dictado el 17 de enero de 2012, en el que se prohibió la misma maniobra que realizó el avión siniestrado.

Que en su contestación, sólo alude al informe Airbus y a las declaraciones de dos de los coroneles de la FACH; que estos documentos emanan de la parte interesada; que además, existe una escasa prueba de que se estaría frente a vientos que nunca o casi nunca se habrían tenido en la isla y que nadie podría haberlos resistido, aun realizando maniobras diligentes de aterrizaje.

Que, lo expresado acerca del caso fortuito, son teorías que no son incorrectas, pero sí bastante añejas, por lo que son prescindibles. El error que cometió el Fisco es que lo importante para calificar un caso fortuito es que debe analizarse en su contexto, como lo indicó el Fisco, en relación a la actividad precisa y a los sujetos involucrados; por lo que si los vientos de la magnitud que afectaron al avión ya ocurrieron con anterioridad, parecería razonable que los pilotos hubieran considerado esa variable. Si la ocurrencia de los vientos era conocida en los aterrizajes en la isla, no se entiende por qué los pilotos no debían estar preparados para afrontarlos; y tampoco se entiende por qué se autoriza un vuelo si existían reportes previos de los fuertes vientos imperantes. Que, estos vientos no son un fenómeno



extraordinario en la isla, sino que ocurren y un piloto con mediana pericia podría haber aterrizado sin novedad.

Que, respecto del régimen de responsabilidad aplicable que indica la demandada, carece de fundamento. Que, los demandantes alegan indemnización de perjuicios por ser víctimas de repercusión o rebote, por lo que la responsabilidad contractual nada tiene que ver; que este tipo de responsabilidad tampoco se aplica al daño que se reclama en calidad de herederos. Que, respecto del daño moral, indica que el principio de reparación integral impulsa a indemnizar a todas las víctimas que hayan padecido un perjuicio, no debiendo admitirse límites o exclusiones en abstracto como lo sugiere el Fisco. Que este daño se reduce a una cuestión probatoria. Que, respecto a la transmisibilidad, aunque se debate en doctrina y jurisprudencia; una comprensión consistente del derecho de daños, con el reconocimiento de la reparación integral debe admitirla.

Que, respecto del lucro cesante, su parte pretende que se le indemnice aquello que dejó de ganar en lo que habría sido la vida útil, que esto puede calcularse y debe ser indemnizado de acuerdo a los parámetros actuales de la responsabilidad.

Que, como comentario final, señala que la demandada hizo en su escrito sendos desarrollos acerca del tipo de vuelo, de las características de cada uno, de la exigencia de seguridad, sobre la falta de servicio, pero todas estas páginas constituyen un mínimo aporte a la controversia; que tampoco contribuye la descripción que efectuó de los momentos en que el piloto intentó aterrizar, ya que según se demostrará, no corresponde sobrevolar a menos de 1226 pies, que así lo afirma la sentencia dictada por el Ministro Mera. Que la tesis del Fisco es insostenible, los vientos no fueron la causa de la caída, ni tampoco puede calificarse de fuerza mayor, siendo el factor determinante de la caída del avión, la negligencia de la tripulación en las maniobras de aterrizaje.

Que, a fs. 572, se evacua el trámite de réplica por la demandante de fs. 389, en causa acumulada Rol N°9385-2013, proveniente del 3° Juzgado Civil de Santiago, caratulada “Castaño con Fisco de Chile”. Señala que, la demanda es simple y contiene una premisa en su concepto incuestionable, la indemnización de su representada y sus hijos, por la muerte de su marido y padre respectivamente. Que, esta petición se funda en una serie de negligencias que expone sucintamente, a saber: 1.- La decisión de enviar a Juan Fernández un avión con sobrecarga de pasajeros y sin combustible suficiente para retornar a Santiago,



tomando en consideración la alta probabilidad de no poder aterrizar en la Isla, como de hecho ocurrió, debido a las malas condiciones meteorológicas de ese día; 2.- El hecho de haber mandado la aeronave en las condiciones ya señaladas a un aeropuerto reconocidamente peligroso, operado a la fecha del accidente por la DGAC, en precarias condiciones, atendido que no contaba con instrumentos técnicos ni personal capacitado, sin torre de control, no disponiendo de cartas aeronáuticas que indiquen los procedimientos de aproximación que se deben seguir para aterrizar, pudiendo incluso presentarse animales u otros obstáculos en la pista, como lo reconoce el propio Fisco de Chile; 3.- Las maniobras gravemente erradas y negligentes que ejecutó la tripulación, llevando la aeronave, tras un aterrizaje fallido, a una zona de muy alto riesgo. Agrega que su representada perdió a su cónyuge y padre de sus hijos en la plenitud de sus vidas, fundamentalmente por la conducta temeraria e irresponsable de quienes decidieron ejecutar ese vuelo el día 2 de septiembre de 2011, a un aeropuerto reconocidamente peligroso, sabiendo o debiendo saber que las condiciones climáticas en la isla eran particularmente malas, y significaban un alto grado de incertidumbre respecto de la posibilidad de aterrizar. Que, el Estado de Chile abandonó a esas 21 personas al simple azar de que el avión ojalá lograra aterrizar en Juan Fernández, porque no podía volver. Que, con independencia de si los vientos que enfrentó en el canal eran o no suficientes para derribarlo, la caída del avión CASA 212 se explica por la concurrencia de esas dos grandes circunstancias de evidente negligencia, atribuibles a los órganos del Estado de Chile que intervinieron en los hechos, a saber, él envió un avión cargado sin posibilidades de retornar, a un aeropuerto peligroso y en presencia de muy malas condiciones climáticas.

Que, efectúa una síntesis de la contestación, identificando las principales defensas.

Que, respecto controvierte los hechos invocados en la contestación, a menos que sean objeto de reconocimiento expreso en su presentación. Que en el caso de autos no ha existido caso fortuito o fuerza mayor, que la caída del avión fue un hecho perfectamente previsible y evitable, de haber actuado el Estado de Chile con la debida diligencia y cuidado. Que el Fisco afirma que para eximirse de responsabilidad por caso fortuito, bastaría que ese evento hubiese sido solamente previsto, esto es, que en la situación concreta del día 2 de septiembre de 2011, esas condiciones climáticas no hubiesen sido previstas por la tripulación aunque hubieren sido previsibles, es decir, que la tripulación las



hubiese podido prever con la diligencia y el cuidado debido. No obstante lo anterior, tanto la doctrina como la jurisprudencia concuerdan en que el caso fortuito, debe ser imprevisible, es decir, algo que no pudo preverse empleando la debida diligencia y cuidado exigible de acuerdo a las circunstancias, catalogando de esta manera la imprevisibilidad como un juicio de carácter normativo y no una mera constatación de si, en los hechos, se previó o no el hecho causante del daño. Que, esta excepción debería ser rechazada, porque contrario a lo que afirma el demandado, el hecho que ella mismo describió con detalle, era uno previsible y evitable con un actuar diligente y cuidadoso de la FACH. Cita un extracto de la contestación del demandado referente a este punto.

Expone que, en palabras del mismo Fisco, la FACH decidió sacrificar la capacidad de transportar una mayor cantidad de combustible, que habría evitado volar en la modalidad de punto de no retorno para poder llevar a un mayor número de personas, lo que es precisamente una de las principales negligencias que se denuncian en la demanda.

Señala, que la confesión del Fisco, además es consistente con otra de las graves negligencias indicadas en la demanda, esto es, que según su diseño, el avión CASA 212-300 tenía la posibilidad de llevar estanques adicionales de combustible debajo de sus alas o estanque sub-alares, los que de haber estado instalados, habrían aumentado la autonomía de vuelo del avión, evitando el "punto de no retorno" y permitiéndole regresar al continente luego de no haber podido aterrizar.

Que, de acuerdo al propio relato de la defensa, la decisión de la FACH de enviar un avión que no tenía otra opción más que aterrizar para que los pasajeros siguieran con vida, se adoptó a sabiendas que viajaba a unos de los aeródromos más peligrosos de Chile, en el que se sabe existe una alta probabilidad de que los aviones no puedan aterrizar, debido a las condiciones climáticas extremas que azotan a esas islas.

Que, el Fisco se apura en señalar que la modalidad de vuelo "con punto de no retorno" sería totalmente normal, tanto en la aviación civil como en la comercial, y que no habría nada de extraño o especialmente riesgoso en ello. Dice que, el Fisco no señala en su contestación, que ese tipo de vuelos "con punto de no retorno" requieren de unos cuidados bastante más extremos que una simples medidas adicionales, y más precisamente, suponen contar con una certeza prácticamente absoluta de las posibilidades de aterrizar, ya sea en el aeropuerto de destino o en un aeropuerto





alternativo.

Expone que en todo caso, ni siquiera las previsiones mínimas para este vuelo, a las que se refiere el Fisco, se cumplieron, al punto que existió un Sumario Administrativo que concluyó con numerosos oficiales de alto rango de la FACH sancionados, precisamente, por el incumplimiento de deberes y protocolos en relación con la planificación y ejecución de este vuelo.

Que, las circunstancias en que la FACH ejecutó ese vuelo resultan mucho peor, porque ni siquiera era necesario pensar en condiciones climáticas probables, eventuales o futuras para decidir respecto de la ejecución del vuelo, desde que toda la información disponible, señalaba que ese día, las condiciones climáticas existentes en la isla eran particularmente adversas, lo que era reconocido por el Fisco en su contestación. Que, la FACH decidió que el avión despegara hacia Juan Fernández sin posibilidad de retorno, en un día con condiciones de viento que hacían prácticamente imposible el aterrizaje, o bien lo transformaban en un hecho incierto.

Dice que, si la FACH pretendía volar a Juan Fernández en una modalidad en la que existe un riesgo cierto de muerte en caso de no poder aterrizar, lo que cabía esperar de ella, era tener una certeza prácticamente absoluta de las condiciones climáticas y de la posibilidad de aterrizar, o en su defecto tomar la decisión de no efectuar el vuelo.

Señala que la defensa Fiscal pone particular énfasis en el informe elaborado por la empresa fabricante del avión y socia comercial de la FACH, Airbus Military, pretendiendo que ese informe demostraría la existencia de un caso fortuito, pero que lo único que aporta, es un análisis técnico de las circunstancias físicas, aerodinámicas o mecánicas de la caída del avión, que explican su caída en cuanto un fenómeno físico, pero nada dice respecto de las acciones y de las negligencias de la FACH y de su tripulación.

Señala que, la caída del avión se debió a un conjunto de actos negligentes que constituyen falta de servicio de la FACH y de la DGAC, o responsabilidad civil extracontractual en subsidio, de los que en cualquier caso responde legalmente el Estado de Chile. Luego de reiterar los fundamentos fácticos, jurídicos y peticiones formuladas en su libelo, solicita que por las consideraciones expuestas, se acoja la demanda, con expresa condena en costas.

Que, a fs. 1746, se evacua el trámite de réplica por los demandantes de fs. 780, en causa



acumulada Rol N° 2983-2014, proveniente del 1° Juzgado Civil de Valparaíso, caratulada “Camiroaga con Fisco de Chile”, solicitando que se desestimen las excepciones invocadas por la demandada, y se acoja íntegramente la demanda que motiva los presentes autos. Señala que, el Fisco funda su posición, en que la caída del avión CASA 212, se habría producido con ocasión de un supuesto caso fortuito o fuerza mayor, e intenta dar a la referida excepción una interpretación extensiva y acomodaticia de los requisitos de imprevisibilidad e irresistibilidad que exige el Código Civil; que no se cumple ninguno de los requisitos copulativos de los elementos ya señalados, y que por el contrario, la caída del CASA 212, fue un hecho totalmente previsible y resistible para la FACH.

Que, jamás podría sostenerse que las condiciones climáticas del Archipiélago Juan Fernández serían imprevisibles. Que, se trata de circunstancias totalmente previsibles, pues la complejidad de esa ruta y de esa pista es de público conocimiento, lo cual ameritaba los cuidados y precauciones que la FACH no tomó.

Que, una mediana diligencia exige prever la necesidad de tener autonomía suficiente para poder retornar o aterrizar en otro lugar. Que, las circunstancias que rodearon el trágico hecho eran resistibles, pues se trató de un acontecimiento que pudo y debió ser evitado por la FACH, de haberse tomado las siguientes medidas básicas de prevención: 1.- No retirar estanques subalares; 2.- Utilizar un avión adecuado según el número de pasajeros que se transportaría; 3.- No haber expuesto a pilotos sin experiencia suficiente a una pista reconocida por sus condiciones; 4.- Haber contado con un protocolo para la aproximación.

Que, lo anterior fue resuelto por la Excelentísima Corte Suprema en los autos Rol N° 1997-2013, en que confirmó lo resuelto por el Ministro en Visita, señor Mera, quien descartó la existencia de caso fortuito o fuerza mayor.

Que, en el caso de autos no se cumple con el de imprevisibilidad ni con el de irresistibilidad, por lo que la excepción del Fisco debe ser necesariamente rechazada.

Que, en definitiva, la causa directa de la caída del CASA 212, corresponde a la negligencia de la FACH y a la serie de decisiones incorrectas, temerarias que fueron adoptadas antes de volar, las cuales necesariamente llevaron a un avión en condiciones inadecuadas, con el doble de pasajeros, sin combustible suficiente, y arriesgando pilotos sin la experiencia necesaria para esa ruta y pista, lo cual lamentablemente tuvo el resultado de muerte que



motiva estos autos.

Efectúa un resumen de las negligencias de la FACH, expuestas en su demanda, indicando que todas esas graves negligencias ilustrarían de forma irrefutable, que la causa directa de la caída del avión CASA 212, fue la irresponsable decisión de la FACH de realizar este vuelo, consciente de las condiciones climáticas, las limitaciones del avión y de las características del aeródromo de Juan Fernández. Que, la FACH tomó una decisión irresponsable que terminó por ocasionar la muerte de Felipe Camiroaga, el día 2 de septiembre de 2011.

Luego, realiza un resumen de las excepciones opuestas por el Fisco de Chile, y señala, en cuanto a la improcedencia de la excepción de caso fortuito, que el escenario real del siniestro, fue la negligente decisión de la FACH de realizar el vuelo en las condiciones señaladas, sin tomar mínimas precauciones, y que el demandado deliberadamente omite las razones que llevaron al CASA 212, a una zona en la cual jamás debió ingresar y en la que hoy está prohibido sobrevolar.

Que, en el caso de autos, no se cumple ninguno de los requisitos copulativos, exigidos para que un hecho sea calificado como eximente de responsabilidad, por lo que la excepción del Fisco debe ser necesariamente rechazada. En cuanto a las condiciones climáticas de la zona y la precariedad del aeródromo, no solo eran previsibles, sino que incluso eran conocidas por la FACH, haciendo un breve resumen de lo expuesto, y señala que debe rechazarse derechamente la antojadiza interpretación de este requisito que realiza el demandado, es decir, para el Fisco, si el actor no previó lo que cualquier hombre medio hubiese previsto, su negligencia lo eximiría de responsabilidad; cita doctrina y jurisprudencia de la Excma. Corte Suprema al respecto.

Señala que la caída del CASA 212 era perfectamente resistible, de haber actuado la FACH con una diligencia media, y señala una serie de decisiones erradas, que a su parecer, habrían evitado la caída del avión, y que la negligencia fue reconocida por la FACH y que así lo admite el demandado.

Que, en definitiva, un hombre diligente jamás expondría a 21 pasajeros a un vuelo en modalidad de no retorno, con condiciones climáticas adversas, sin un aeropuerto debidamente controlado y sin conocimiento exacto de la situación en la pista de aterrizaje. Que tal decisión hubiera evitado la caída del CASA 212 y el hecho de no haberse tomado



constituye la peor negligencia del Fisco.

Que, la negligencia en el actuar de la FACH constituye una falta de servicio, pero que el demandado, se ampara una vez más en la excepción de caso fortuito, para intentar infructuosamente justificar la muerte de los 21 pasajeros del avión.

Que, independiente del informe o “ensayo en túnel aerodinámico”, al que hace referencia la contraria, ésta no ha podido justificar la serie de negligencias que constituyen la falta de servicio alegada, es decir, el Fisco se limita a señalar que en el caso, se configuraría una eximente de responsabilidad, lo que su parte rechaza, pero no logra refutar la existencia de un ilícito civil, y luego efectúa un detalle de las aseveraciones que el Fisco no habría podido desvirtuar en su contestación.

Que, en cuanto al sobrepeso, rechaza completamente la defensa del Fisco, por cuanto la infracción a la normativa es objetiva, y no cabe al demandado, juzgar que sobrepesos son relevantes, ni menos especular sobre una materia técnica.

Que la FACH no cumplió con su deber de supervisar el plan de vuelo que debía seguir el CASA 212, aprobándose, no obstante de adolecer de errores graves y manifiestos.

Señala que, el demandado, no se hace cargo en ningún momento de lo siguiente: 1.- Que el piloto designado tenía un desempeño deficiente y había sido mal calificado por sus superiores; 2.- Que éste habría realizado maniobras de sobrevuelo en extremo peligrosas; y 3.- Que no contaba con las horas, de vuelo suficientes para realizar viajes al aeródromo de Robinson Crusoe. Que, el piloto del CASA 212 sobrevoló la zona con una altura insuficiente, exponiendo a su tripulación a un riesgo evidente, y que esto, deja en evidencia que la falta de experiencia fue determinante en la muerte de 21 personas, por lo que, la FACH es responsable de designar a un oficial que no se encontraba debidamente preparado, así como también de todos los errores cometidos durante la preparación y ejecución del vuelo.

En cuanto a que la FACH no estableció procedimientos, protocolos ni instrucciones especiales para realizar vuelos a Juan Fernández, señala que no debe olvidarse que la Fuerza Aérea de Chile es la única institución encargada del diseño, implementación y publicación de los procedimientos de vuelo.

Señala que el aeródromo de Robinson Crusoe no cumplía con las condiciones mínimas de seguridad, y que sobre este punto, le llama profundamente la atención como el Fisco; ni



siquiera se detiene en intentar defenderse o justificar su actuar negligente, sino que se limita a explicar cómo funciona el aeródromo de Juan Fernández, sin referirse a la serie de problemas que presentaba el mismo al momento del accidente, y efectúa un detalle con las medidas de seguridad adoptadas por la FACH para los viajes a la isla, lo que demostraría que el demandado reconoce su responsabilidad en el accidente y estaba plenamente consciente de lo necesario para realizar un vuelo a la isla. Que en cuanto a la falta de oxigenación de la aeronave, señala que no es más que la muestra de la negligencia con la cual la FACH planificó y realizó el viaje; que el demandado no desvirtúa el hecho de que el equipo localizador de emergencia presentaba múltiples fallas y que no entregaba datos exactos para localizar el avión; que le llama profundamente la atención, las vagas explicaciones y expresiones dadas por la contraria para explicar la forma en la que se efectuó el aterrizaje fallido en el aeródromo de Juan Fernández.

Señala que el régimen jurídico invocado en la demanda es el correcto, por cuanto entre sus representados y la FACH no ha mediado relación contractual alguna, y además se cumplen todos los requisitos de la responsabilidad por falta de servicio de la FACH y/o de la responsabilidad civil extracontractual. En cuanto a los daños que debe indemnizar el Fisco por la muerte de Felipe, el demandado señala que su padre sería el único titular de la indemnización y sus hermanos no tendrían derecho a indemnización alguna. Arguye que los hermanos, en su calidad de familiares próximos, tienen derecho a ser indemnizados por el daño moral, porque existe el legítimo derecho a ello y así lo ha establecido la jurisprudencia.

Expone que, el demandado sostiene que la indemnización solicitada sería exagerada y buscaría un enriquecimiento injusto, pero el enorme dolor producido jamás podrá ser reparado y los montos que solicitan como indemnización son incluso inferiores a otros casos señalados en la demanda.

Que, a fs. 1006, se evacua el trámite de réplica por los demandantes de fs. 891, en causa acumulada Rol N° 2322-2014 proveniente del 2° Juzgado Civil de Valparaíso, caratulada “Correa Vela con Fisco de Chile”, reiterando sus solicitudes expuestas en la demanda, efectuando, además, un resumen de los argumentos del Fisco vertidos en su contestación.

En cuanto al caso fortuito o fuerza mayor sostenido por el Fisco, expone que no tiene ningún asidero ni en la doctrina ni en la jurisprudencia nacional, porque implicaría que



basta la falta de previsión en términos subjetivos para eximirse de responsabilidad extracontractual, que por el contrario, el evento que constituye el caso fortuito debe ser imprevisible.

Que, en el caso de autos, la caída del avión fue un hecho previsible y evitable, de haber obrado con la diligencia y cuidado que le era exigible a los distintos funcionarios de la FACH que participaron en la operación. Luego, se refiere a la falta de servicio de la FACH, quien privilegió la cantidad de pasajeros. Agrega que, el Fisco niega que el avión haya tenido tanques sub-alares y que hayan sido expresamente retirados para el caso.

En cuanto a la negligencia en la maniobra de vuelo ejecutada por los pilotos, señala, que los hechos de autos ya quedaron firmes en la sentencia de sobreseimiento definitivo dictada por el Ministro Mera, existiendo autoridad de cosa juzgada en lo que a ello se refiere, y cita lo señalado en dicho fallo respecto de la causa del accidente. Que en lo referente a las deficientes calificaciones del Teniente Mallea, expone que la respuesta del Fisco gira en relación a todos los miembros de la tripulación, y solo desde el punto de vista formal, sin hacerse cargo de la alegación hecha por esta demandante, entendiendo tácitamente que la reconoce. Que sobre las negligencias en la planificación del plan de vuelo, señala que en cuanto al punto de no retorno, el Fisco no solo tomó la riesgosa decisión de enviar el avión sin posibilidad de regresar, sino que la modalidad de punto de no retorno fue negligentemente incumplida, lo que se encontraría acreditado. Agrega que, hubo ausencia de control respecto de la planificación del plan de vuelo, sin embargo, el Fisco no dedicó ni una sola línea a defender este punto. Que en cuanto a la ausencia de protocolo de viaje a Juan Fernández, el Fisco no pudo negar dicha circunstancia, pero sostiene que ella no habría tenido ninguna incidencia en la caída del avión. Que, en cuanto a las precarias condiciones del aeródromo de Juan Fernández, expone que el Fisco no niega sus aseveraciones, argumentando que esta situación no sería contraria o anormal. Luego, ahonda en la excepción de improcedencia del régimen de responsabilidad extracontractual, opuesta por el Fisco, fundada en que el régimen jurídico de responsabilidad aplicable sería el de la responsabilidad contractual, y en función de ello, la demanda subsidiaria de responsabilidad extracontractual, debería ser rechazada. Sostiene que la citada excepción, debe ser totalmente desestimada, por cuanto su demanda, en lo principal se rige por el régimen de responsabilidad por falta de servicio de un órgano de la Administración del



Estado, que es un tipo de responsabilidad especial, y que opera con independencia de si la falta de servicio ocurre habiendo mediado o no un contrato con los demandantes. Que, en subsidio de ese régimen de responsabilidad, se fundó la demanda en la responsabilidad civil extracontractual del Fisco, porque lo demandado es el daño propio, ya que ninguna relación contractual se generó entre los demandantes con la FACH ni con el Desafío Levantemos Chile; y, que además eso resulta del todo irrelevante para los efectos de este juicio. Que, sin perjuicio que rechaza la totalidad del argumento del Fisco, hace presente que conforme a la jurisprudencia mayoritaria, ni siquiera la existencia de un contrato de transporte con la víctima directa del accidente, obsta que ésta demande bajo el estatuto de responsabilidad extracontractual. Que, niega expresamente la celebración del citado contrato de transporte celebrado entre la FACH y el Desafío Levantemos Chile, desde que ese vuelo lo realizó la FACH, en cumplimiento de una de sus funciones institucionales en tiempos de paz, como es la de facilitar el traslado de personas hacia zonas alejadas o de difícil acceso del territorio nacional.

Que, en cuanto a los daños, y específicamente el lucro cesante, refiere que en caso de seguirse la tesis del Fisco, jamás se podría reclamar indemnización por lucro cesante; y, a fin de evitar reiteraciones innecesarias, se remite a lo ya señalado en la demanda a propósito de los esta partida de daños. Que, en cuanto al daño emergente, deducido en subsidio, el Fisco se ha limitado a solicitar el rechazo de esta pretensión fundado en la supuesta falta de certeza, sin embargo, la proyección que su parte hace, es totalmente razonable, y no especulativa. Que el Fisco no niega

la existencia ni la procedencia del daño moral demandado; y, alega que se presenta una falsa discusión referente a que la exigencia de intereses es solo a contar de la ejecutoria de la sentencia.

Que, a fs. 1241, se evacua el trámite de réplica por los demandantes de fs. 1151 en causa acumulada Rol N° 3262-2014, proveniente del 4° Juzgado Civil de Valparaíso, caratulada “Oliva Vera con Fisco de Chile”, efectuando un resumen de las alegaciones de la demandada.

Señala que los fundamentos de hecho de la responsabilidad demandada no son especulativos sino que se fundan en una exhaustiva investigación judicial que ha concluido a través de una sentencia judicial ejecutoriada, que la responsabilidad del accidente aéreo



fue de los pilotos.

Que, en relación con las condiciones meteorológicas del canal existente entre las Islas Robinson Crusoe y Santa Clara, no es posible sostener que éstas eran imprevisibles. Que, se trata de condiciones de vientos habituales que se producen entre dos montañas en una isla oceánica. Que, más que imprevisibilidad, lo que existió fue desconocimiento, impericia o incluso temeridad.

En relación con la improcedencia de la Aplicación del Régimen indemnizatorio de la Falta de Servicio, señala que la defensa fiscal se fundamenta en lo dispuesto en el artículo 81 de la 18.948 Orgánica Constitucional de las Fuerzas Armadas, y que a partir de dicha disposición concluyen que esta es incompatible con toda otra indemnización que derive del mismo hecho, exponiendo que eso es francamente insostenible, ya que no habría norma alguna que así lo disponga, y de existir sería inconstitucional, ya que atentaría contra la igualdad ante la ley.

Que, respecto de las excepciones de ausencia de falta de servicio, la demanda la fundamenta en que los pilotos se adecuaron en todo momento a las normas de vuelo estándar, señalando que es completamente contradictorio con lo establecido en la investigación penal, en la cual se tuvo por establecido la existencia de un ilícito penal y la responsabilidad señalada, remitiéndose a lo señalado en la demanda.

En cuanto a la excepción de ausencia de relación de causalidad; se remite a lo ya expuesto en la demanda, pero hace presente que la defensa fiscal falta a la verdad cuando afirma que de acuerdo al informe de Air Bus- la única causa del accidente fue el escenario meteorológico anormal, pero que dicho informe explica que la causa del accidente es la pérdida de control de la aeronave como consecuencia de haber volado a baja altura por el canal, señalando que dicha condición podría haberse evitado si se hubiese volado a una superior.

En cuanto al monto demandado, reajustes e intereses, señala que el problema se reduce a una cuestión probatoria, por cuanto si el Tribunal adquiere convicción acerca de que quienes demandan padecieron el daño moral, no le quedaría más que indemnizar con independencia del grado de parentesco; y, en cuanto a los reajustes e intereses afirma que la obligación de indemnizar nace con el ilícito y desde el momento en que se debe.

Que a fs. 1367, se evacúa el trámite de la réplica por los demandantes de fs. 1273, en causa





acumulada Rol N° 549-2015, proveniente del 4° Juzgado Civil de Valparaíso, caratulado “Miño con Fisco de Chile”, ratificando la demanda de autos, en todas sus partes.

Señala, que las circunstancias climáticas solamente contribuyeron a agravar la irresponsabilidad de los funcionarios públicos, al no respetar las normas mínimas de vuelo al efectuar las maniobras de aterrizaje.

Que, en el caso de autos, no hay hechos imprevistos ni irresistibles, y la caída del Casa 212, solo fue una consecuencia directa de la negligencia de los pilotos Mallea y Fernández, de volar a baja altura, y no es efectivo, que las condiciones climáticas en la zona de la caída del avión sean desconocidas por los pilotos.

Que, sobre la pretendida improcedencia de la aplicación del régimen de indemnización general de la falta de servicio, que los argumentos del Fisco no son atendibles en el caso sublite, ya que todas las normas especiales que otorgan algunos beneficios de carácter meramente material a los miembros de las Fuerzas Armadas, son solamente paliativos, y dirigidos a una asistencia rápida, pero en ningún caso excluyen las indemnizaciones que en justicia corresponden, como a toda persona afectada por un hecho que le cause perjuicio.

En cuanto a la excepción de ausencia de relación de causalidad, reitera que esa causalidad se encuentra plenamente acreditada por la sentencia ejecutoriada del proceso criminal ante el Ministro Mera, en donde está probada la negligencia de los pilotos Mallea y Fernández, al efectuar las maniobras de aterrizaje a baja altura, siendo la causa directa de la caída del avión y muerte de sus pasajeros.

En cuanto a la afirmación de que la demandante, percibió algunos beneficios previsionales, expone que se debe tener claro que son solamente de carácter previsional y que vienen a cubrir los conceptos indemnizatorios de los llamados daño emergente y de lucro cesante, pero en ningún caso corresponden a los perjuicios demandados de daño moral, por lo que esa alegación de la demandada, deberá ser rechazada.

Que, a fs. 1479, se evacua el trámite de réplica por los demandantes de fs. 1373, en causa acumulada Rol N° 799-2015, proveniente del 2° Juzgado Civil de Valparaíso, caratulada “Párraga con Fisco de Chile”, solicitando que se desestime lo expresado en la contestación de la demanda, por la contraria.

En cuanto a la ausencia de fuerza mayor y la acreditación de negligencia por parte de la demandada, rebate el argumento de la contraria, en todas sus partes, señalando que la causa



directa de la caída de la aeronave CASA 212, ha quedado asentada en el considerando décimo de la sentencia de reemplazo dictada por la Excelentísima Corte Suprema, en los autos Rol Ingreso Corte N°1997-2013, de fecha 8 de abril de 2014, el cual cita.

Expone diversos hechos y fundamentos, ya señalados en su demanda, y según los cuales, habría quedado acreditado que la causa no se debe a ningún hecho imprevisto irresistible, como pretende señalar la demandada, sino que todo lo contrario, fue la forma de conducción realizada por funcionarios de la Fuerza Aérea de Chile, lo que produjo el fatal accidente.

En cuanto al régimen de responsabilidad aplicable, señala que el argumento esgrimido por la demandada en este punto, carece de toda lógica, ya que la exclusión de la aplicación de las Fuerzas Armadas, del artículo 42 de la ley 18.575, no las exime de responsabilidad por los daños que estos órganos o sus dependientes en el ejercicio de sus funciones, causen a terceros, y a falta de una regla especial, la responsabilidad extracontractual de las Fuerzas Armadas se rige por el Derecho Común.

Que, el fundamento jurídico de la demanda de indemnización de perjuicios se encuentra en las disposiciones establecidas en el título XXXV, del libro IV del Código Civil y que ha quedado acreditado, que concurren todos los requisitos de ese tipo de responsabilidad.

Que, resulta absurdo pretender aplicar un estatuto contractual al caso de autos, ya que no se puede considerar en manera alguna parte en la relación supuestamente contractual, por cuanto tal relación convencional, de acuerdo a la tesis fiscal, habría sido entre la FACH y el Desafío Levantemos Chile. Que, en el caso de autos, la víctima se trasladó al archipiélago en cumplimiento de un cometido funcionario.

Respecto a la falta de servicio y al requisito de causalidad, expone que la negligencia en el acto de los funcionarios de la Administración, provocó la caída de un avión con la consecuencial muerte de todas las personas que se encontraban en él.

Que, el funcionamiento normal del servicio exige que un vuelo realizado por la Fuerza Aérea de Chile, como mínimo, se efectúe con seguridad y sin tomar riesgos innecesarios, que expongan la aeronave a condiciones tan adversas como evitables, resguardando la vida de sus pasajeros y tomando todas las medidas necesarias para ello, y al momento de la ocurrencia, la Administración no habría tomado las medidas necesarias para evitar un hecho ilícito. Que, la administración habría podido evitar la caída de la aeronave si hubiera



actuado con la diligencia que la actividad desplegada, exigía.

Reitera que la caída del avión fue causada por la negligente maniobra de aterrizaje ejecutada por el piloto, específicamente por la baja altura a la que volaba el avión al momento de atravesar el canal que separaba las islas.

Que, entre la acción imprudente de los funcionarios de la FACH y el daño provocado por la muerte de la víctima, existe un vínculo causal, directo y necesario.

Que, respecto de los daños alegados, y en cuanto al daño moral, es indudable que la muerte de la víctima, ha causado a sus representados un grave perjuicio de ese tipo.

Que, el daño moral que han sufrido sus representados, ha sido producido directamente por el hecho negligente de los funcionarios de la administración, involucrando la responsabilidad de ésta, la que debe ser indemnizada.

Que, el lucro cesante debe ser reparado en virtud del principio de reparación integral del daño. Que, con la muerte de la víctima se causó un perjuicio material, y que este daño, aunque futuro, cumple con la necesidad de certeza de todo daño indemnizable.

Que, los argumentos de la contraria, respecto al tipo de contratación de la víctima, no cambia en nada los fundamentos por los cuales se deba indemnizar a sus representados, y solo pueden interpretarse como teorías que solo intentan reducir al máximo las consecuencias del actuar negligente.

Que, a fs. 1576, se evacua el trámite de réplica por los demandantes de fs. 1497, en causa acumulada Rol N°1231-2015, proveniente de este Tribunal, caratulada “Vela Peebles con Fisco de Chile”, reiterando todos y cada uno de los argumentos expuestos en su demanda, solicitando se niegue lugar a ella en todas sus partes.

Efectúa un resumen de los fundamentos en los cuales se basaría la contestación de la demanda y señala que dichas alegaciones y defensas opuestas, distan de tener asidero y en definitiva, restan importancia a los actos que negligentemente ejecutaron u omitieron ejecutar, a favor de sus representados.

Respecto de la excepción de caso fortuito, reproduce lo expuesto por la demandada respecto al mismo y su análisis efectuado para arribar a sus conclusiones, expuestas en su presentación.

Señala los elementos que la doctrina considera para que se configure la imprevisibilidad y define la irresistibilidad; y, una vez realizado lo anterior, se avoca al análisis de los



mismos. Se efectúa la siguiente pregunta: En el caso de autos ¿No existía ninguna razón para creer que podrían existir fuertes vientos en la zona el día del siniestro?.

Que respecto a la pregunta anterior, efectúa un análisis de los hechos señalados por la demandada, y de los contenidos en el auto de procesamiento penal llevado por el Ministro Mera, arribando a conclusiones al respecto.

Expone, lo señalado por la Corte Suprema respecto al auto de procesamiento ya individualizado y lo expuesto por la demandada, y señala que le resulta difícil creer, que no haya sido posible para esta última, prever o al menos representarse la probabilidad de existencia de un clima adverso como el encontrado. Luego, efectúa un análisis de la irresistibilidad, citando doctrina y jurisprudencia de la Excma. Corte Suprema al respecto. Señala, en cuanto al suceso mismo, que ha quedado de manifiesto que éste era una circunstancia probable, atendida la información con la que se contaba en base a los elementos técnicos y tecnológicos, en relación a las consecuencias del suceso; que el análisis se puede enfocar en cual fue la actitud del demandado en relación a las consecuencias. Señala que se ha acreditado la altura a la que volaba la aeronave, así como la decisión de efectuar un viaje con un número de 17 pasajeros, así como el hecho de que el avión despegó con un sobrepeso de 164 kilos; que, en consecuencia, es difícil no señalar que dicho peso produjo en momentos adversos una irremediable falta de control y estabilidad, lo que sumado a condiciones climáticas adversas previsibles, y en conjunto con acciones de los pilotos, siendo estas últimas causas basales del accidente, provocaron la lamentable muerte de todos los pasajeros de dicha aeronave. Que hubo culpa del demandado, no pudiendo considerarse en caso alguno como caso fortuito.

En cuanto a la excepción de improcedencia del régimen legal invocado, señala lo expuesto por el demandado al respecto; y, se plantea la pregunta de si la muerte o incapacidad física de una persona, a consecuencia de un accidente, otorga acción a aquellos que se encuentran en una situación de cercanía con la víctima, y también se ven afectados; señala que, a estas hipótesis le son aplicables las reglas generales de responsabilidad extracontractual, por cuanto no existe vínculo contractual entre sus representados y el demandado, motivo por el cual, en caso alguno, podría aplicarse el régimen contractual.

En cuanto a la excepción de ausencia de falta de servicio, reproduce lo expuesto por la demandada al respecto, y expone que la conducta de los pilotos, agentes públicos del



Estado, tuvo un rol clave y esencial, puesto que actuaron dentro de la órbita de su función pública y por orden expresa de un órgano de la Administración; en consecuencia, se actuó en los hechos, con los medios y la infraestructura del Estado de Chile, para desarrollar una conducta, que por imprudencia e impericia causó grave daño. Cita jurisprudencia y doctrina para reafirmar su posición.

Señala que de lo anterior, se desprende que el accionar del Estado de Chile, y en el caso concreto de la FACH, debe evaluarse en sede de culpa, para así determinar si se actuó con la debida diligencia en la prestación del servicio, diligencia con la que a todas luces no se cumplió, desencadenándose todos los efectos de la realización de un servicio defectuoso, a saber: la responsabilidad por falta de servicio.

En cuanto a la excepción de ausencia de causalidad, hace plena remisión a lo mencionado en cuanto al supuesto caso fortuito.

Respecto de los daños alegados, y en relación al daño moral, señala que es absolutamente falso, que no existiría posibilidad de excluir a sus representados de dicho daño por considerarlos como no cercanos, y que los calificaría como carentes de un interés directo, pero que es imposible aceptar la interpretación del demandado, pues implicaría que una persona debiera aceptar un daño y asumir dichos costos, lo que constituiría una clara infracción al régimen de responsabilidad y la Constitución Política de la República.

Expone que en los baremos establecidos por la Corte Suprema, se establece como una relación de cercanía sobre la cual se han otorgado indemnizaciones, la de los hermanos.

Que, a fs. 1738, se evacua el trámite de réplica por los demandantes de fs. 1676, en causa acumulada Rol N°2437-2015, proveniente de este Tribunal, caratulada “Muñoz con Fisco de Chile”. Que por economía procesal, se reproducirá la réplica de fs. 1479, de causa acumulada “Párraga con Fisco de Chile”, agregando particularmente que como consta en autos investigados por la Corte Marcial, ninguna empresa civil que opera en Juan Fernández, utiliza el canal donde se siniestró la aeronave, ya que es conocido por su inestabilidad.

Que, respecto al régimen de responsabilidad, la aplicación a las Fuerzas Armadas del artículo 42 de la Ley 18.575, no las exime de responsabilidad por los daños que éstos órganos o sus dependientes, en el ejercicio de sus funciones, causen a terceros.

En cuanto a la improcedencia de la aplicación del régimen indemnizatorio de la falta de



servicio, señala que no resulta aplicable el argumento expuesto por la demandada, en cuanto a que por ser funcionario de la Fuerza Aérea de Chile la víctima y sus representados quedarían excluidos de la reparación moral. Que reconoce todos y cada uno de los beneficios que le fueron entregados al hijo de la víctima, pero que éstos no reemplazan o cubren el daño moral, demandado.

Que, a fs. 1936, se evacua el trámite de réplica por los demandantes de fs. 1876, en causa acumulada Rol N° 2429-2015, proveniente del 2° Juzgado Civil de Valparaíso, caratulada “Rebolledo con Fisco de Chile”.

Que por economía procesal, se reproducirá la réplica de fs. 1479 de causa acumulada “Párraga con Fisco”, agregando que como consta en autos investigados por la Corte Marcial, ninguna empresa civil que opera en Juan Fernández, utiliza el canal donde se siniestró la aeronave, por cuanto es conocido por su inestabilidad.

Que, respecto al régimen de responsabilidad, la aplicación a las fuerzas armadas del artículo 42 de la Ley 18.575, no las exime de responsabilidad por los daños que éstos órganos o sus dependientes, en el ejercicio de sus funciones, causen a terceros.

En cuanto a la improcedencia de la aplicación del régimen indemnizatorio de la falta de servicio, señala que no resulta aplicable el argumento expuesto por la demandada, en cuanto a que por ser funcionario de la Fuerza Aérea de Chile la víctima, don Erwin Núñez y sus representados quedarían excluidos de reparación moral. Que reconoce todos y cada uno de los beneficios que le fueron entregados a la cónyuge e hija de la víctima, pero que éstos no reemplazan o cubren el daño moral; que, más aún, quien demanda es la madre y hermano del fallecido. Que, por el relato de los hechos y del análisis de la causalidad, ha quedado de manifiesto que el daño moral que han sufrido, ha sido producido directamente por el hecho negligente de los funcionarios de la administración, involucrando la responsabilidad de ésta y que debe ser indemnizada, como se solicita en autos.

Que, a fs. 2041, se evacua el trámite de réplica por los demandantes de fs. 1962, en causa Rol N° 2411-2015, proveniente del 1° Juzgado Civil de Valparaíso, caratulada “Valderrama con Fisco de Chile”. Que por economía procesal, se reproducirá la réplica de fs. 1479 de causa acumulada “Párraga con Fisco de Chile”, agregando que, como consta en autos investigados por la Corte Marcial, ninguna empresa civil que opera en Juan Fernández, utiliza el canal donde se siniestró la aeronave, por cuanto es conocido por su



inestabilidad.

Que, respecto al régimen de responsabilidad, la aplicación a las fuerzas armadas del artículo 42 de la Ley 18.575, no las exime de responsabilidad por los daños que éstos órganos o sus dependientes, en el ejercicio de sus funciones, causen a terceros.

En cuanto a la improcedencia de la aplicación del régimen indemnizatorio de la falta de servicio, señala que no resulta aplicable el argumento expuesto por la demandada, en cuanto a que por ser funcionario de la Fuerza Aérea de Chile la víctima, don Erwin Núñez, sus representados quedarían excluidos de reparación moral.

Que reconoce todos y cada uno de los beneficios que le fueron entregados a la cónyuge e hija de la víctima, pero que éstos no reemplazan o cubren el daño moral, que es lo demandado en esta acción.

Que, por el relato de los hechos y del análisis de la causalidad, ha quedado de manifiesto que el daño moral que han sufrido ha sido producido directamente por el hecho negligente de los funcionarios de la administración, involucrando la responsabilidad de ésta, que debe ser indemnizada, como se solicita en autos.

Que, a fs. 2149, se evacua el trámite de réplica por los demandantes en causa acumulada “Mardones con Fisco de Chile”; que, por economía procesal y atendido lo esgrimido por el demandante en la réplica contenida a fs. 1479 en causa acumulada caratulada “Párraga con Fisco de Chile” cuyas consideraciones se dan por expresamente reproducidas en lo pertinente y aplicable al caso particular, y se agrega lo siguiente:

Que, tal como consta en autos investigados por la Corte Marcial, ninguna empresa civil que opera en Juan Fernández, utiliza el canal donde se siniestró la aeronave, por cuanto es conocido por su inestabilidad.

Que, respecto al régimen de responsabilidad aplicable, la aplicación a las fuerzas armadas del artículo 42 de la Ley 18.575, no las exime de responsabilidad por los daños que éstos órganos o sus dependientes, en el ejercicio de sus funciones, causen a terceros.

En cuanto a la improcedencia de la aplicación del régimen indemnizatorio de la falta de servicio, señala que no resulta aplicable el argumento expuesto por la demandada, en cuanto a que por ser funcionario de la Fuerza Aérea de Chile la víctima y sus representados quedarían excluidos de reparación moral.

Que no resulta aplicable el argumento de la demandada, en cuanto a que por ser



funcionario de la Fuerza Aérea de Chile, don Eduardo Jones y sus representados, queden excluidos de reparación moral.

Que reconoce todos y cada uno de los beneficios que le fueron entregados a su cónyuge e hijos, pero que éstos no reemplazan o cubren el daño moral, que es lo demandado en esta acción.

Que, por el relato de los hechos y del análisis de la causalidad, ha quedado de manifiesto que el daño moral que han sufrido ha sido producido directamente por el hecho negligente de los funcionarios de la administración, involucrando la responsabilidad de ésta y que debe ser indemnizada, como se solicita en autos.

Que, a fs. 2242, se evacua el trámite de réplica por los demandantes de fs. 2176 en causa acumulada caratulada “Quinteros con Fisco de Chile”. Que por economía procesal, se reproducirá la réplica efectuada a fs. 1479 en causa acumulada caratulada “Párraga con Fisco de Chile”, agregando que en cuanto a la fuerza mayor, imprevisto o caso fortuito y acreditación de negligencia por parte de la demandada, toda la argumentación de autos, está radicada en la indispensable y negligente planificación y ejecución del vuelo siniestrado.

Que, otra señal inequívoca respecto de la negligencia, es que con posterioridad al hecho ilícito, la FACH dictó numerosas normas referentes a las operaciones de vuelo a la isla, específicamente sobre procedimiento de aterrizaje en el aeródromo de Robinson Crusoe.

Que, tal como consta en autos investigados por la Corte Marcial, ninguna empresa civil que opera en Juan Fernández, utiliza el canal donde se siniestró la aeronave, por cuanto es conocido por su inestabilidad, situación que nunca fue prevista por la institución y no realizó ningún tipo de instrucción al respecto, a los pilotos de la institución, en este caso, a los jóvenes que pilotaban la nave.

Que la causa del siniestro fue el operar negligente en la planificación y forma de operar de la institución a Juan Fernández.

Que, respecto al régimen de responsabilidad aplicable, la aplicación a las fuerzas armadas del artículo 42 de la Ley 18.575, no las exime de responsabilidad por los daños que éstos órganos o sus dependientes, en el ejercicio de sus funciones, causen a terceros.

En cuanto a la improcedencia de la aplicación del régimen indemnizatorio de la falta de servicio, señala que no resulta aplicable el argumento de la demandada, en cuanto a que





por ser funcionaria de la Fuerza Aérea de Chile, doña Carolina Fernández Quinteros; sus representados, queden excluidos de reparación moral.

Que reconoce todos y cada uno de los beneficios que le fueron entregados a su madre, pero éstos no reemplazan o cubren el daño moral, que es lo demandado en esta acción.

Que, respecto a la falta de servicio y por el relato de los hechos y del análisis de la causalidad, ha quedado de manifiesto que el daño moral que han sufrido ha sido producido directamente por el hecho negligente de los funcionarios de la administración, involucrando la responsabilidad de ésta, que debe ser indemnizada.

Que, a fs. 2676 en causa acumulada Rol N° 3645-2013, proveniente del 29° Juzgado Civil de Santiago, caratulada “Delgado con Fisco de Chile”, demandantes de fs. 2357, se tiene por evacuado el trámite de réplica en rebeldía.

Que, a fs. 2996, se evacua el trámite de réplica por los demandantes de fs. 2755, en causa acumulada Rol N° 19371-2015, proveniente del 25° Juzgado Civil de Santiago, caratulada “Sanhueza con Fisco de Chile”, solicitando que se acoja íntegramente la demanda, dando por reproducidos los fundamentos de hecho y derecho esgrimidos en su oportunidad.

Que, controvierte todas las alegaciones del demandado, salvo las que reconozca explícitamente.

Agrega que, en la especie no existió caso fortuito o fuerza mayor; sino que la caída del avión fue un hecho perfectamente previsible y evitable, de haber actuado el Estado Chile con la debida diligencia o cuidado; que aceptar la tesis del Fisco equivaldría a establecer la irresponsabilidad total, salvo en caso de dolo, porque bastaría con alegar que algo no se previó, sin importar si pudo o debió preverse, para que operase el caso fortuito; que, tanto la doctrina como la jurisprudencia concuerdan en que el evento que constituye caso fortuito debe ser imprevisible, esto es, un evento que no pudo preverse empleando la debida diligencia y cuidado exigibles de acuerdo a las circunstancias; que, la supuesta imprevisibilidad queda desde luego descartada, si se considera que fue la misma FACH la que decidió enviar el vuelo en condiciones tales que, debido a su limitada capacidad de almacenaje de combustible, el avión no tenía la posibilidad de volver a Santiago o algún otro aeropuerto alternativo en caso de no poder aterrizar en la isla, por cuanto la FACH decidió volar en la modalidad denominada “con punto de no retorno”; que, la FACH decidió sacrificar la capacidad de transportar una mayor cantidad de combustible, para



poder llevar a un mayor número de personas, que es precisamente una de las principales negligencias que se denuncian en la demanda; que, en su contestación, el Fisco, no se refiere ni a la modalidad de vuelo con “punto de no retorno” ni a la circunstancias de haber ordenado retirar los estanques sub-alares del CASA 212; que, la FACH decidió que el avión despegara hacia Juan Fernández sin posibilidad de retorno, en un día con condiciones de viento que hacían prácticamente imposible el aterrizaje; que, la propia Comandante Fernández, mostraba evidente preocupación por las condiciones meteorológicas que se estaban presentando ese día en la isla, e incluso llegó a retrasar el vuelo apostando por disponer de una “ventana” de tiempo de no más de una hora con buenas condiciones para aterrizar y a pesar de ello la FACH decidió volar en modalidad con punto de no retorno; que, el informe evacuado por Airbus Military, fabricante del avión, lo único que aportó es un análisis técnico de las circunstancias físicas, aerodinámicas o mecánicas de la caída del avión.

Que, la caída del avión se debió a un conjunto de actos negligentes que constituyen falta de servicio de la FACH y de la DGAC, o responsabilidad civil extracontractual en subsidio, de los que en cualquier caso responde legalmente el Estado de Chile; que, la FACH decidió sacrificar la posibilidad de que el vuelo llevara más combustible por trasladar a un mayor número de pasajeros, así lo demuestra el exceso de peso al despegue y la ausencia de estanques sub-alares; que, el aeródromo de Juan Fernández es reconocidamente riesgoso y al 2 de septiembre de 2011 era operado por la DGAC, además, en muy precarias condiciones; que, el Fisco estima que dichas condiciones en que era operado ese aeródromo por la DGAC no sería “una situación extraña o anormal”, es más, ello se justificaría por la baja frecuencia de uso y por razones de eficiencia del gasto público, concluyendo que en definitiva las condiciones del aeródromo de Juan Fernández no habrían tenido incidencia alguna en la caída del CASA 212-300; que, la FACH no contaba con un protocolo o procedimiento de vuelo para Juan Fernández; que, lo anterior no ha podido ser negado por el Fisco, aunque pretende sostener que ello no habría tenido incidencia alguna en la caída del avión; que, inmediatamente después de la caída del CASA 212-300, la misma FACH procedió a dictar protocolos de vuelo y aterrizaje en Juan Fernández, en los que describió detalladamente las maniobras que la tripulación debe efectuar y las que debe evitar, entre estas últimas, precisamente las erradas maniobras



ejecutadas por los tripulantes del CASA 212-300 el 2 de septiembre de 2011; que, la FACH no controló adecuadamente las condiciones del vuelo, ni en su planificación ni durante su ejecución; que, la tripulación del avión incurrió en graves negligencias durante las maniobras de aterrizaje.

Que, el régimen de responsabilidad aplicable es el de la responsabilidad del Estado por falta de servicio, y en subsidio el de la responsabilidad civil extracontractual, tal como fue demandado en el escrito de la demanda, dando por íntegramente reproducidos los fundamentos de hecho y derecho al respecto; que, en cualquier caso niegan que el vuelo del día 2 de septiembre de 2011 haya obedecido a un contrato de transporte celebrado entre la FACH y el Desafío Levantemos Chile, desde que ese vuelo lo realizó la FACH no en cuanto empresa de transportes sino en cumplimiento de una de sus funciones institucionales en tiempos de paz, como es la de facilitar el traslado de personas hacia zonas alejadas o de difícil acceso del territorio nacional, que es precisamente el caso de Juan Fernández.

Que, en cuanto a los daños y particularmente al lucro cesante demandado, se debe tener presente que no se solicitó la indemnización del lucro cesante para los padres de la víctima fatal del accidente, sino que para su cónyuge e hijas; que, la determinación e indemnización del lucro cesante funciona necesariamente en base a una probabilidad, a lo que razonablemente habría seguido ocurriendo de no haber mediado el hecho causante del daño, y no en base a certezas absolutas, como erradamente exige el Fisco; que, en cualquier caso y de resultar procedente el descuento de alguna suma, sus representados no tienen inconvenientes en que así lo determine el Tribunal, desde que la indemnización por lucro cesante demandada no persigue ser una fuente de enriquecimiento, sino de reparación íntegra del daño.

Que, en cuanto al daño moral, expone que la reparación que se pretende es absolutamente compensatoria y se basa en los criterios jurisprudenciales en casos tan graves como el de autos; y, reitera que da por íntegramente reproducidos los fundamentos esgrimidos en su demanda.

Que, en cuanto a los reajustes e intereses, insiste en que éstos deben ser aplicados desde el momento en que se calcula la indemnización.

**OCTAVO:** Que a fs. 1629, se evacúa el trámite de la dúplica por el demandado en causa



Rol 1145-2013 caratulada “Slier con Fisco de Chile”, ratificando íntegramente todas las alegaciones, excepciones y defensas vertidas en su contestación, sin perjuicio que por economía procesal, y tratándose del demandado de autos, Fisco de Chile, del mismo en cada una de las demandas interpuestas, se dan por expresamente reproducidos los antecedentes y fundamentos esgrimidos por el demandado, al evacuar el trámite de dúplica, a fs. 686 de autos en causa acumulada Rol N°9385-2013 caratulada “Castaño con Fisco de Chile”, y en lo particular señala:

En cuanto al régimen de responsabilidad aplicable al caso de autos, según los actores sería el extracontractual, contemplado por los artículos 2314 y siguientes del Código Civil y cuyo factor de atribución de responsabilidad sería la falta de servicio, destaca que, sin perjuicio de reiterar íntegramente los términos de la correspondiente excepción opuesta por su parte acerca de su improcedencia, reitera que el estatuto indemnizatorio que resulta procedente en la especie es el correspondiente a la responsabilidad contractual.

Que no altera este carácter contractual de la vinculación de las víctimas con el Fisco que motivan esta acción, la circunstancia que el contrato lo hubiere celebrado su empleadora, ni que este hubiere sido a título gratuito.

Respecto de los daños, señala que no es efectivo que negara toda posible indemnización integral, bajo ese título, que lo que plantean es que, el tenor de lo pedido, carente de fundamentos, constituía una hipótesis incierta que no puede dar lugar a indemnización. Sostiene que no pueden pretender los actores la exorbitante cantidad de más de mil millones de pesos, para cada una de las ramas demandantes, sobre la base de supuestos hipotéticos e inciertos.

Sostienen que no pueden aspirar los titulares de los daños por repercusión a acceder al total de remuneraciones que las víctimas directa podrían teóricamente haber producido en los 20 años siguientes al accidente, sin considerar las deducciones por los gastos propios, su congrua subsistencia, sus fines de salud, recreacionales, ahorro, etc., se tiene en cuenta que esos ingresos son de exclusiva disponibilidad de su titular. Reitera su defensa sobre la materia, en todas sus partes, debiendo rechazarse la demanda por este concepto.

En cuanto al daño moral, señala que se insiste en la réplica en cuanto a la extensión de quienes serían titulares de la acción indemnizatoria, en cuanto al derecho que tendría toda persona que alegue un sufrimiento y daño moral, producto de la muerte de un ser querido,



para pretender la indemnización por ese dolor.

En cuanto a la pretensión de los actores, al reclamar indemnización de daños, en su carácter de herederos de las víctimas, reiteran sus alegaciones, en el sentido que existe una intransmisibilidad de los derechos por los perjuicios directos por daño moral sufrido por la víctima del accidente.

Señala que si bien, el artículo 2315 del Código Civil, señala que la indemnización por daño extracontractual es transmisible a los herederos, nuestra doctrina y jurisprudencia se encuentra conteste en que ello no opera respecto del daño moral sufrido, es decir, en este caso, sólo pueden demandar la indemnización del daño moral sufrido por ellos, por repercusión o rebote, a raíz de la muerte de aquél. Reitera la transcripción consignada en su contestación acerca de lo sostenido sobre el particular por Enrique Barros Bourie.

Que, la jurisprudencia ha señalado que las normas de la responsabilidad extracontractual, contenidas en los artículos 2314 y siguientes del Código Civil, hacen transmisible a los herederos del causante del ilícito la obligación de indemnizar; e igualmente transmisible el derecho a ser indemnizados que tienen los herederos de la víctima; pero al respecto deberá hacerse el distingo sobre qué daños son los que se deben indemnizar y, sobre este particular, el daño moral, por las características propias de la institución, cual es un sufrimiento personal, que no se transmite, por lo que no resulta aceptable que los herederos lo demanden.

Que lo que si se debe indemnizar es el daño moral propio, el padecido por las recurrentes con motivo o a raíz de la enfermedad de su causante, y cita jurisprudencia al respecto. Que, en todos estos aspectos, se remite íntegramente a lo ya afirmado en su contestación, la que da por reproducido, en especial, en lo relativo a la excepción de preterición.

Por último, en cuanto a la prueba que deberá rendirse en la causa, no es del todo correcto lo sostenido en la réplica, en el sentido de que el Fisco deberá probar la fuerza mayor y los demandantes la culpa o negligencia de la FACH. Que, en este sentido, le corresponde probar a los demandantes no sólo la negligencia o culpa del Fisco, sino además los elementos que desvirtúan la existencia de la fuerza mayor o caso fortuito; es decir, la previsibilidad del hecho constitutivo de la fuerza mayor o caso fortuito y la evitabilidad del mismo. Todo lo anterior sin perjuicio de la prueba que el Fisco deberá producir en abono a las excepciones opuestas.



Que a fs. 686, se evacúa el trámite de dúplica por el demandado de fs. 384 en causa acumulada “Castaño con Fisco de Chile”, ratificando íntegramente todas las alegaciones, excepciones y defensas vertidas en su contestación, sin perjuicio de señalar además lo siguiente:

Que, la exposición jurídica de la demanda de autos, adolece de sendos errores de derecho, que hacen que, las acciones por falta de servicio y por responsabilidad de interpuestas, no puedan prosperar.

Que, en cuanto al caso fortuito, señala que la contraria, en términos generales, niega en su réplica que hubiese operado la eximente de responsabilidad de la fuerza mayor o caso fortuito. La actora señala que el accidente del avión fue un hecho perfectamente previsible y evitable, de haber actuado el Estado de Chile con la debida diligencia o cuidado, y que de aceptarse la tesis del fisco, equivaldría a la irresponsabilidad total.

Que frente a eso, expone que la excepción fiscal tiene su asidero en los hechos y en el derecho, y de aceptarse lo sostenido por la actora, se caería en el ámbito de la responsabilidad objetiva, lo que no es posible aceptar bajo el amparo de nuestro ordenamiento jurídico.

Cita lo sostenido por la Excma. Corte Suprema, en fallo de 19 de noviembre de 2013, en los autos Rol de Ingreso 2296- 2013, respecto a la definición de caso fortuito o fuerza mayor, y lo señalado en su considerando Trigésimo al respecto.

Expone que lo afirmado por su defensa, es que en el caso de autos, operó la eximente de la fuerza mayor o caso fortuito, toda vez que el accidente de autos tuvo su origen en un hecho imprevisto e irresistible, que coincide con lo descrito por la Excma. Corte Suprema en el fallo antes referido, consistente en las condiciones climáticas imperantes que enfrentó la tripulación. Que, existió un hecho generador del daño ajeno a la diligencia o cuidado que hubiesen podido emplear los tripulantes del vuelo siniestrado.

Que, la contraria pretende centrar el debate en aspectos diferentes y que en nada inciden en la excepción alegada, pues la circunstancia de que se realicen vuelos sin almacenaje adicional de combustible no es inusual, ni implica descuido, por el contrario, en el vuelo en análisis ello no era posible.

Expone que en este tipo de avión, cuando se transporta el número de pasajeros para los cuales están diseñados, no existe la posibilidad de llevar mayor peso, cuestión que es



normal tanto para vuelos civiles como militares, siendo sólo una forma o modalidad de vuelo, la que no tiene nada de extraño ni es especialmente riesgosa.

De ser como sostiene la demandante, podría llegarse al absurdo de afirmar que todos los vuelos también tendrían que contar con paracaídas para que en caso de emergencia, los pasajeros pudieran salvar sus vidas mediante ese artefacto, lo que obviamente es impracticable e imposible.

Que, la contraria le imputa al Fisco haber volado con punto de no retorno casi apostando a que llegaría a puerto, llegando a comparar, este vuelo con un verdadero suicidio.

Sobre el punto del combustible, señala que simplemente si se hubiese exigido llevar combustible mediante estanques adicionales debajo de sus alas o estanques sub-alares, para que el avión pudiese retornar al no poder aterrizar, este vuelo no se habría realizado, pues ello resultaba imposible, atendido el diseño y capacidad del avión, y por ello el vuelo se planificó en esta modalidad, la que por los demás, se utiliza en muchos aeropuertos del mundo, siendo una forma de vuelo normal, y nada hacía presagiar que ocurriría la caída del avión.

Que, la contraria insiste que la decisión de volar se adoptó a pesar que se viajaba a uno de los aeródromos más peligrosos de Chile y en el que existe una alta probabilidad de que los aviones no puedan aterrizar, debido a las condiciones climáticas extremas que azotan a esas islas, pero lo anterior es tan poco efectivo, que un accidente como el de autos es el primero que ha enfrentado la FACH después de varias décadas volando hacia la Isla.

Señala que no es cierto lo que afirma a continuación en cuanto a que el Fisco silencie que este tipo de vuelo requiere no sólo medidas adicionales sino que certeza absoluta de que podrá aterrizar, pero si hubiese certeza absoluta que todos los aviones llegaran a destino, en la práctica no sería posible volar, pues lamentablemente ocurren accidentes, a veces por fuerza mayor, como en caso de autos, y otras por otras causas. De ser así, entre otras cosas, no tendrían ninguna razón de ser los seguros comprometidos, pues las compañías aseguradoras no tendrían nada que asegurar.

Se escandaliza la demandante por el hecho de que, debido a la bajísima frecuencia de operación de vuelos a la isla no sean iguales las herramientas e instrumental de que se dispone en él, versus el que se exigiría en un aeródromo controlado. Todo ello además sin hacerse cargo de la afirmación de causalidad que se hizo, en el sentido de que aunque se



contase con la torre de control del más avanzado aeródromo igualmente se habría ocasionado el accidente debido a que este no ocurre en la zona de la pista sino que en un punto diverso.

Que, quedó demostrada la acuciosidad con la que se procedió en relación con la constatación de las condiciones climatológicas, y precisamente el hecho invocado como fuerza mayor o caso fortuito se presentó por lo repentino e imprevisto del cambio en estas condiciones.

Respecto de la existencia de protocolos, indica que no hay nada de anormal en que no existan protocolos de aterrizaje y que tampoco nada hay de extraño en que, una vez que se realizan estudios como el que se hizo en el accidente de marras, se adopten reglas a futuro que eviten nuevos accidentes.

Expone que la contraria hace referencia, a que la dictación de procedimientos posteriores al accidente que norman la aproximación a la isla sería una especie de reconocimiento de la negligencia de su parte, pero señala que esta conclusión muestra un total desconocimiento de la aviación, puesto que, en eso no hay nada extraño, de eso se trata toda la evolución de la aeronavegación.

Que, la demandante recurre a que la existencia de sanciones aplicadas a oficiales de la FACH, en el sumario administrativo, lo que supuestamente demostraría que hubo negligencias y por ende, responsabilidad fiscal, pero omite que tales sanciones ninguna relación tienen con la causa que provocó la caída del avión.

Sostiene la demandante que, la FACH decidió que el avión despegara hacia Juan Fernández en un día con condiciones de viento que hacían prácticamente imposible el aterrizaje, o bien lo transformaban en un hecho incierto, lo que no es efectivo, por cuanto, y se remite a su contestación reitera que el vuelo se realizó previa constatación de su factibilidad y éxito, y de allí que la Comandante a cargo, teniente Fernández, se preocupó de re chequear las condiciones meteorológicas, y sólo se decidió el vuelo, comprobadas éstas.

Sostiene la demandante que, la FACH decidió que el avión despegara en un día con condiciones de viento que hacían prácticamente imposible el aterrizaje, o bien lo transformaban en un hecho incierto, lo que no es efectivo, por lo que, reitera que el vuelo se realizó previa constatación de su factibilidad y éxito, y de allí que la Comandante a





cargo, teniente Fernández, se preocupó de re chequear las condiciones meteorológicas, y sólo se decidió el vuelo, comprobadas éstas.

Prosigue la contraria, descalificando la excepción fiscal, señalando que la decisión de la FACH de enviar el avión a Juan Fernández, sin posibilidad de retorno y con las condiciones meteorológicas existentes ese 2 de septiembre de 2011, equivale a decidir volar el avión al interior de un tornado.

Que la contraria insiste en que se volaba a una altura no adecuada, siendo que, como se explicó en la contestación de la demanda, ella se ajustó a la permitida.

Que la contraria pretende negarle valor al Informe que realizó la industria Airbus Military, y a las declaraciones de dos Coroneles que forman parte de la FACH, por estimar que emanan de parte interesada, por lo que sólo sería un análisis físico y aerodinámico de la caída y no como sostiene, derivada de las acciones y de las negligencias de la FACH y de su tripulación.

Que esta conclusión es claramente falsa, pues basta leer las evidencias y conclusiones de la investigación y de las declaraciones contenidas en ella, para verificar que en esta se analizan claramente las condiciones meteorológicas reportadas en el aeropuerto de despegue como en el de destino, valorándose si ellas están o no dentro de los límites que posibilitan el vuelo.

Señala que las referencias que se hacen a la sentencia dictada por el Ministro Mera, no desmienten el fortuito acaecido, ni que la decisión tomada por la tripulación no fuera una maniobra a la que ésta pudo optar razonablemente.

Que, la réplica no aporta mayores antecedentes para desvirtuar la excepción fiscal invocada, por el contrario, deja en evidencia la sumatoria de fenómenos meteorológicos extraordinarios que concurrieron, imprevisibles e irresistibles, que configuran la misma.

En cuanto al régimen de responsabilidad aplicable, expone que la demandante incurre en su réplica en el manifiesto error de sostener que el régimen de la falta de servicio de derecho público administrativo a que aluden los artículos 38 de la Constitución Política de la República y 4 y 44, debiendo decir 42, de la ley N° 18.575, orgánica constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, opera tanto en materia de responsabilidad contractual como extracontractual, en circunstancias que uniformemente la doctrina, el derecho nacional y comparado y la jurisprudencia, están contestes en que se



trata de un régimen de responsabilidad estatal de carácter extracontractual, que emana de la ausencia de funcionamiento del servicio público o de su funcionamiento inadecuado o tardío, equivalente al sistema de responsabilidad por culpa y/o dolo del derecho civil, en materia de cuasidelitos y delitos, obviamente también, extracontractual.

Que, resulta insostenible pretender, como hace la contraria, que su causa de pedir, la falta de servicio, se pueda aplicar en materias propias del ámbito contractual. Que, los demandantes, insisten en negar la existencia del contrato y sucede que, en el caso de las víctimas a quienes se les aplica esta situación, no puede existir duda alguna acerca de su conocimiento del contrato o acuerdo de voluntades celebrado con el Fisco FACH, y/o de su adhesión personal, que generó el contrato y su aceptación.

Que, no teniendo el viaje ningún fin propio de la Institución FACH, el transporte fue convencional y esa relación, por ser generadora de obligaciones, la configura como contrato, un contrato de transporte gratuito o benévolo.

Por lo demás, es claro que no constituye un cometido natural y propio de la FACH la prestación de servicios de transporte a particulares, cualesquiera sean las circunstancias que motivaren el desplazamiento de los pasajeros, motivo por el cual fue necesaria una autorización con fuerza legal, expresa, para circunstancias excepcionales.

Tampoco cabe aceptar que constituya función institucional normal de la FACH, el traslado de personas hacia zona alejadas o de difícil acceso del territorio nacional, por cuanto tal traslado a Juan Fernández se encuentra habilitado, tanto por vía marítima como por vía aérea, a través de empresas privadas.

Expone que la calificación de haberse generado una relación convencional tiene doble relevancia: Una, que de haber incumplimiento imputable al transportista, ello genera una responsabilidad necesariamente contractual y así debe reclamarse cualquiera pretensión resarcitoria sin incurrir en error en la causa de pedir, y la otra, que el carácter de contrato gratuito incide en la determinación del grado de diligencia exigible al deudor (transportista) al tenor de lo dispuesto en el artículo 1547 del Código Civil.

Que, en cuanto a la causa de pedir, las situaciones que esgrime la demanda como inobservancia de precauciones en la planificación del vuelo y en el acercamiento o aproximación a la pista, podrían configurar ejecución indebida de prestaciones o deberes de seguridad del transportista.



Señala que si el Ilícito dañoso está constituido por incumplimiento de obligaciones pre-existentes surgidas del contrato de transporte, la responsabilidad se rige necesariamente por el Título XII del Libro IV del Código Civil y no por normas de responsabilidad extracontractual como las del Título XXXV del Libro IV o las de los artículos 4 y 42 de la Ley 18.575.

Que, dadas las circunstancias bajo las cuales se llevó a cabo el viaje y sus condiciones, la reparación que se pretende queda ceñida por la normativa contractual, ya que nuestro derecho no acepta sino por excepción, la opción o cúmulo de responsabilidades civiles.

Expone que, no obstante la libertad que el demandante tiene para ejercer la acción que estime pertinente, es de su cargo el riesgo de equivocarse la acción deducida, cual ha ocurrido en este caso en que la demandante únicamente ha ejercido acciones de responsabilidad extracontractual fundadas, primeramente, en el artículo 42 de la Ley 18.575 y en la normativa contenida en los artículos 2314 y siguientes Código Civil, sin ejercer, en cambio, la acción genuinamente procedente que le reconocen los artículos 1556 y 1558 del Código Civil. Cita la opinión del profesor Carlos Anabalón Sanderson, sobre la causa de pedir.

Que, no está en discusión, la normativa que rige la responsabilidad civil del Estado que, como reconoce la actora, supone necesariamente la falta, incorrección o retraso en la prestación de un servicio que el órgano público institucionalmente debe servir u otorgar, pero tampoco es aceptable la pretensión de que los actores ejercen una acción propia e independiente de la que pudo corresponder a la víctima directa, ya que la demanda indemnizatoria igualmente invoca la condición hereditaria o parental con esa víctima directa.

Expone que respecto de los terceros dañados por repercusión o rebote, no es claro que pueda modificarse el régimen jurídico que era aplicable y exigible a quienes incurrieron en las acciones imputables o antijurídicas que habrían causado el daño.

Que, la acción que interponen los familiares tiene por base la relación convencional sujeta a un cierto régimen jurídico y del cual no quedan exentos los demandantes, sin perjuicio de que, es bien sabido, se contrata para sí mismo y para los herederos en virtud del principio de transmisibilidad.

Expone que la demandante incurre en un error al citar al profesos Barros sobre este tema,



por cuanto dicha cita corresponde al profesor Alessandri. Que, en su réplica omita considerar lo expuesto por el profesor Barros sobre la improcedencia del cúmulo u opción de responsabilidades. Cita, a modo ejemplar, jurisprudencia de la Excma. Corte Suprema.

Señala que la réplica se limita a negar la existencia del contrato de transporte, sin aportar fundamentos de carácter jurídico o legal que contradigan las bases que sustentan la excepción opuesta por su parte, a su vez, se remite a la excepción de improcedencia del régimen extracontractual invocado, por haber existido un contrato de transporte de pasajeros celebrado por el Fisco con el Desafío Levantemos Chile, al que adhirieron cada uno de los pasajeros del mismo.

En cuanto a los daños, señala que la réplica, indebidamente descontextualiza las diversas defensas esgrimidas por su parte, por lo que insiste en los términos exactos en que fueron planteadas en la contestación de la demanda.

Respecto del lucro cesante, señala que no es efectivo que negara toda posible indemnización integral, bajo ese título, que lo que plantean es que, el tenor de lo pedido, carente de fundamentos, constituía una hipótesis incierta que no puede dar lugar a indemnización. Sostiene que no pueden pretender los actores la exorbitante cantidad de más de dos mil doscientos millones de pesos, sobre la base de supuestas declaraciones de renta no acompañadas.

Sostienen que no pueden aspirar las víctimas por repercusión a acceder al total de remuneraciones que las víctimas directa podría teóricamente haber producido en los pasados 2 años y próximos 24 años, sin considerar las deducciones por los gastos propios, su congrua subsistencia, sus fines de salud, recreacionales, ahorro, etc., se tiene en cuenta que esos ingresos son de exclusiva disponibilidad de su titular. Reitera su defensa sobre la materia, en todas sus partes, debiendo rechazarse la demanda por este concepto.

Señala que como es reconocido universalmente que un mismo daño no puede ser reparado dos veces, necesariamente, deben tenerse en cuenta los seguros y beneficios de carácter previsional y social a que hayan accedido los demandantes, de acuerdo con el mérito que arroje el proceso. Cita doctrina sobre el particular.

A su vez, considera que deben deducirse de toda probable indemnización los seguros de enfermedades y daños corporales, las prestaciones de seguros obligatorios de accidentes del trabajo y en general las prestaciones de sistemas previsionales y de seguridad social.



En cuanto al daño moral, señala que se insiste en la réplica, contra toda la doctrina y jurisprudencia, en el carácter compensatorio de la indemnización por daño moral, en circunstancias que es claramente satisfactivo, porque el detrimento en aspectos de la personalidad o valores morales de la persona humana no es resarcible ni compensable en dinero.

Que se ha insistido en el carácter punitivo de la indemnización y en la consideración de la capacidad económica del demandado para regular esta clase de reparación.

Que, en ambos aspectos se remite íntegramente a lo ya afirmado en su contestación, lo que da por reproducido.

Respecto de los reajustes e intereses pedidos y reiterados, señala que en la réplica, no se han aportado fundamentos jurídicos ni legales que contradigan las afirmaciones que sobre el tema contiene su contestación de la demanda y, por lo mismo, se remito a lo ya alegado. Que a fs. 1800, se evacúa el trámite de la dúplica por el demandado Fisco de Chile en causa acumulada caratulada “Camiroaga con Fisco de Chile”, ratificando íntegramente todas las alegaciones, excepciones y defensas vertidas en su contestación, sin perjuicio que por economía procesal, y tratándose del mismo demandado en cada una de las demandas interpuestas, se dan por expresamente reproducidos los antecedentes y fundamentos esgrimidos por él, en lo pertinente, al evacuar el trámite de dúplica, a fs. 686 de autos en causa acumulada Rol N°9385-2013 caratulada “Castaño con Fisco de Chile”, y en lo particular señala:

Que, independientemente, que el régimen de responsabilidad en este caso es el propio de la responsabilidad contractual y no el de falta de servicio, rechaza completamente los hechos consignados por los actores como constitutivos de falta de servicio, en base a todos los argumentos desarrollados en su contestación, a los cuales se remite en su integridad, toda vez que en su réplica no se contiene ninguna nueva alegación sobre este particular.

Que, los demandantes identifican como falta de servicio, todos los hechos que alegan como concurrentes para desvirtuar la excepción de caso fortuito como causa esencial del accidente, y que supuestamente demostrarían la previsibilidad y resistibilidad del mismo, pero que no reúnen esta calidad ni mucho menos, pueden comprometer la responsabilidad del Fisco y, los demás hechos a los que le asignan la condición de falta de servicio, no agregan alegaciones nuevas que no se hayan desarrollado en la contestación de la



demanda, por lo que se remite a lo expresado al respecto.

Sin perjuicio de lo anterior, expone que resultaría útil precisar la impertinencia de algunas de las imputaciones formuladas en la réplica.

Que la mención del sobrepeso de 164 kilos, advertido al despegar por los actores, revela un completo desconocimiento de la naturaleza de la responsabilidad por falta de servicio. Que, hoy es tema pacífico en nuestra doctrina y jurisprudencia, que este tipo de responsabilidad no es objetiva, sino que se relaciona con un aspecto subjetivo muy relevante, cual es uno asimilable a la culpa, pero del Servicio en este caso, que se traduce en un juicio de reproche acerca del funcionamiento del servicio, en el sentido que éste no funciona cuando corresponde o bien, que la actuación no se ajusta a lo que debe ser un buen funcionamiento de la Administración y, que ese mal funcionamiento se encuentre en relación causal con el daño.

Que, esta es precisamente la situación, el ligero sobrepeso no cumple con los estándares exigidos para calificarlo como una falta de servicio que pueda comprometer la responsabilidad del Estado. Además, no es correcto lo expresado por los actores, en cuanto sostienen que no es el Consejo de Defensa del Estado, quien debe calificar como irrelevante este episodio, en el sentido que el sobrepeso desapareció a los pocos minutos del despegue por el consumo de combustible, pues no ha sido esta parte quien lo afirma, sino que ello encuentra fundamento en los peritajes técnicos y en las investigaciones administrativas y penales instruidas por estos hecho.

Respecto a la afirmación de la demandante que sostiene que el avión tenía instrumentos de navegación defectuosos que no fueron reemplazados oportunamente por la FACH, y específicamente "que el equipo localizador de emergencia presentada múltiples fallas y que no entregaba datos exactos para localizar el avión". Señala que este instrumento, por sus limitaciones de funcionamiento en el agua se dispuso su reemplazo, para adecuarlo a las frecuencias usadas por la FACH, pero sus especificaciones técnicas y las limitaciones que aconsejaron su reemplazo, como se ha insistido, no tuvieron relación alguna, directa ni indirecta con el accidente.

Vinculado con lo anterior, también se le imputa a la FACH, como falta servicio vinculada las causas del accidente, el hecho que "no realizó las mantenciones correspondientes al avión, alterando así las condiciones operacionales y afectando el vuelo a Juan Fernández".



Señala que lo único concreto sobre esta materia, es que conforme a todos los informes técnicos y pericias realizadas para analizar las causas del accidente, se excluye categóricamente cualquier defecto o falla técnica del avión en éste, toda vez que reiterando lo expresado en su contestación, la aeronave presentaba condiciones óptimas de aeronavegabilidad lo que le permitió un vuelo correcto, además que el avión tenía integridad estructural antes de impactar con el agua.

En definitiva, señala que debe descartarse toda relación causal de los hechos mencionados por los actores como relevantes dentro del curso de los acontecimientos que culminaron con la caída del avión.

Que, no existe falta de servicio de parte del Fisco y, en cualquier caso mucho menos, en relación causal con el accidente.

Que a fs. 1027, se evacúa el trámite de la dúplica por el demandado en causa acumulada “Correa con Fisco de Chile” ratificando íntegramente todas las alegaciones, excepciones y defensas vertidas en su contestación, sin perjuicio que por economía procesal, y tratándose del demandado de autos, Fisco de Chile, del mismo en cada una de las demandas interpuestas, se dan por expresamente reproducidos los antecedentes y fundamentos esgrimidos por el demandado, al evacuar el trámite de dúplica, a fs. 686 de autos, y en lo particular señalan:

Que, no es efectivo que hayan sido previsibles las severas condiciones climáticas que debió afrontar la tripulación del avión de la FACH y, que ellas sean conocidas y frecuentes en la Isla.

Que, no obstante, la probada experiencia de la dotación que piloteaba la aeronave en la ocasión, producto de una nutrida cantidad de vuelos en la misma nave y al mismo destino, las extraordinarias condiciones climáticas con que ellos se encontraron en su maniobra de aterrizaje, constituye el hecho imprevisible.

En cuanto al cuestionamiento que la demandante formula acerca de la inexperiencia e impericia, en especial del Teniente Mallea, reitera que la FACH ha operado desde y hacia la Isla, teniendo registros desde el año 1992 que dan cuenta de un total de 285,5 horas de vuelo en aviones Casa 212, con un total de 1374 pasajeros, sin incidentes reportados, ni accidentes.

Que, la seguridad y eficiencia de los vuelos operados por la Fuerza Aérea, está demostrada



por la inexistencia de accidentes por un espacio de tiempo de al menos 10 años, lo que ratifica que el accidente materia de autos sólo tiene su causa en un hecho aislado, imprevisto e irresistible.

Que, la tripulación designada, incluyendo al Teniente Mallea, claramente cumplía los requisitos operacionales y era idónea para esta operación, por lo que no es pertinente cuestionar los procedimientos de selección de sus pilotos.

Que, las condiciones del aeropuerto de la Isla Juan Fernández, en cuanto a la pista y elementos técnicos de apoyo, en nada influyeron en relación con el accidente, por cuanto, un accidente como el de autos es el primero que ha enfrentado la FACH después de varias décadas volando hacia la Isla, contando con los mismos elementos técnicos y materiales de apoyo.

Que, no es efectivo que se negara toda posible indemnización bajo el título del lucro cesante. Que, lo planteado, es que, el tenor de lo pedido, constituiría una hipótesis incierta que no puede dar lugar a indemnización.

Que, no se ha dicho que el lucro cesante necesite de certeza absoluta, sino por el contrario, lo que es necesario sea cierto es la legítima expectativa de una ganancia.

Que, la demandante sostiene, de forma absolutamente arbitraria y antojadiza, que Sebastián tenía gastos propios de vida y de su cónyuge equivalentes al 30% de su renta y, por otra parte, que el 70% restante le corresponde percibir a sus hijos, por concepto de lucro cesante, pero dicha afirmación no tiene asidero jurídico alguno.

Señala que los demandantes comparecen por un daño reflejo, propio, y no como los continuadores legales de Sebastián, es decir, este daño debe ser uno que se padezca individualmente, lo que forzosamente hace concluir que los hijos de Sebastián ya venían percibiendo dichas sumas y que el hecho imputado al Estado de Chile implicó un atentado a esa legítima expectativa de ganancia.

Que es imposible plantearse una hipótesis así, sobre todo si quienes comparecen señalan padecer un perjuicio propio, de una ganancia legítima propia en su actividad, arrebatada por un hecho dañoso. Que, los hijos de Sebastián, no realizan actividad lucrativa alguna de la cual se hayan visto privados por la muerte de su padre, por el contrario, el daño que le imputan a la supuesta negligencia Fiscal es el sufrido por la víctima misma, y para poder pedir tal indemnización no deben comparecer otros sino los herederos.





Respecto del daño emergente alegado en subsidio, queda de manifiesto, en este punto, el error conceptual del que adolece la demanda en su propuesta y el contenido de sus peticiones. Que, lo anterior importa una confusión sobre conceptos básicos de derecho de daños.

Que, en estricto sentido, lo que están solicitando los demandantes a este respecto no es sino se les indemnice por el importe del cumplimiento de una obligación legal, que viene incorporada por ser los abuelos quienes tienen el cuidado personal y, en consecuencia, la patria potestad de los hijos de Sebastián.

Que, el daño reclamado a título de daño emergente, además de no tener justificación jurídica alguna, presenta un problema de determinación importante. Significa ya una impropiedad sostener que ha existido un detrimento efectivo de su patrimonio por gastos que aún no se devengan, cuestión no explicada ni en la demanda ni en la réplica, y que, más aún, se determinan a partir sólo de eventualidades que no dependen ni siquiera de la voluntad de las presuntas víctimas: como sostener que los hijos de Sebastián cursarán estudios universitarios, así como también sostener que sus gastos durarán hasta la edad de 26 años. Como logra observarse, el grado de determinación que se exige para el daño patrimonial emergente, simplemente, no existe.

Respecto de la excepción de preterición legal, lo que se busca es nada más que delimitar el ámbito de sujetos activos que la ley tutela para efectos de circunscribir la indemnización por daños derivado de la responsabilidad del Estado. Que, lo anterior, no significa acudir a la reglamentación establecida en leyes especiales (Ley 16.643 y 16.744) ni a las normas sobre derecho sucesorio aplicables. Que los cuerpos normativos señalados establecen verdaderos órdenes para establecer la legitimación activa de quienes piden ser indemnizados.

Que la solución expuesta por la ley, armoniza perfectamente con el principio de certeza y seguridad jurídica que gobierna a todo el derecho. Que tal limitación es inherente a un régimen de responsabilidad de daños por repercusión, dada la posibilidad cierta de que personas se vean afectadas por la pérdida de un ser estimado, pero que se encuentran en un grado de proximidad mucho más alejado que el de otros con mejor derecho.

Que, las limitaciones mencionadas no son sino una manifestación de un principio básico en materia de derecho procesal: como requisito de procesabilidad mínimo, es necesario tener



un interés legítimo y tutelado por el derecho para ser sujeto activo de una pretensión procesal. Tal interés siempre viene delimitado, sea expresamente por la ley, sea por aplicación de principios básicos que gobiernan el ordenamiento jurídico.

Por último, el Fisco no se puede considerar en mora desde el momento que quede ejecutoriado el fallo, sino desde que es requerido conforme a las normas que rigen el cumplimiento de las sentencias que lo puedan afectar. Que a fs. 1250, se evacúa el trámite de la dúplica por el demandado en causa acumulada caratulada “Oliva Vera con Fisco de Chile”, ratificando íntegramente todas las alegaciones, excepciones y defensas vertidas en su contestación, sin perjuicio que por economía procesal, y tratándose del demandado de autos, Fisco de Chile, del mismo en cada una de las demandas interpuestas, se dan por expresamente reproducidos los antecedentes y fundamentos esgrimidos por el demandado, al evacuar el trámite de dúplica, a fs. 686 de autos, y en lo particular señala:

Que la contraria se limitó en su réplica, solamente, a rebatir las alegaciones y excepciones opuestas por el Fisco de Chile, cuestión que, de manera alguna, cumple con la finalidad que dispone el legislador para el trámite de réplica. Que no existen nuevos antecedentes o fundamentos que impliquen una ampliación, adición o modificación de la pretensión del actor.

En relación con la causa penal seguida ante la Ministro en Visita Extraordinaria de la Iltma. Corte marcial, doña Dobra Lucksic Nadal, la contraria sustenta su pretensión indemnizatoria señalando que la decisión de sobreseer definitivamente la causa penal, en su oportunidad, significó importantes “efectos jurídicos, atendido el carácter de cosa juzgada en materia civil que tienen las sentencias condenatorias...”.

De lo anterior, se extrae que la contraria confunde severamente conceptos jurídicos básicos en materia penal. Sabido es, que la decisión de sobreseer una causa es, precisamente, todo lo contrario a una resolución condenatoria. En efecto, el sobreseimiento definitivo significa, a fin de cuentas, el término de la persecución penal sin que exista una decisión ni absoluta ni condenatoria, por lo que es totalmente improcedente hacer aplicable las disposiciones establecidas en nuestra ley procesal civil vigente sobre los efectos de las sentencias penales en sede civil. Cita lo dispuesto en el Código de Procedimiento Civil, en su artículo 179.

Que, aun queriendo aplicar la normativa propia del efecto de una resolución de



sobreseimiento definitivo en sede civil, no se da el supuesto establecido en la norma, desde que nos encontramos con un sobreseimiento dictado, precisamente, porque la responsabilidad penal de las personas que se les imputa la comisión de un delito, se ha extinguido.

Por otra parte, la demandante ha dejado claro que no ha existido jamás una sentencia condenatoria en el procedimiento penal, sino que se encuentra dictado auto de procesamiento, que de manera alguna tiene la naturaleza jurídica de una sentencia definitiva, ni menos, condenatoria, por lo que toda la argumentación sobre el efecto de la cosa juzgada en sede civil no tiene asidero jurídico alguno.

En cuanto al régimen de responsabilidad aplicable al caso de autos, se remite a lo dicho en la contestación de la demanda, en cuanto a que el Cabo Oliva, al momento de ingresar voluntariamente a la Fuerza Aérea de Chile, se sujetó inmediatamente a todo el estatuto legal y reglamentario que rige a esta clase de funcionarios, principalmente, a la Ley N° 18.948 Orgánica Constitucional de las Fuerzas Armadas y el D.F.L N°1 de 1997 sobre Estatuto del Personal de las Fuerzas Armadas. Que, existe un marco normativo propio y especial que regula las relaciones entre quien ingresa a las F.F.A.A. y el Estado.

Cita lo dispuesto en el artículo 69, 81 inciso final, a propósito de las indemnizaciones pagadas en razón de alguna inutilidad sufrida en acto de servicio de la Ley Orgánica Constitucional de las Fuerzas Armadas.

Que, a partir de lo anterior, es dable sostener que en el caso del fallecimiento de un funcionario público perteneciente a alguna rama de las fuerzas armadas en un acto propio del servicio, existe un estatuto propio y diferente que regula la responsabilidad que le cabe al estado en tal caso.

Que, dicho régimen excluye a cualquier otro, y significa por tanto, que no puede hacerse aplicación de un régimen de responsabilidad por falta o culpa del servicio. Que, existe una indemnización especial dispuesta por el legislador para el caso del fallecimiento de un funcionario, se ha dispuesto una evaluación anticipada de los perjuicios, sistema en el que el legislador ha determinado expresamente quiénes pueden ser indemnizados y por qué montos; sumado al hecho, además, de que la naturaleza jurídica de dichas prestaciones se reputa indemnización para todos los efectos legales, porque así lo ha manifestado expresamente al legislador al efectuar tal calificación o denominación, por lo que existe un



régimen de responsabilidad especial, para el caso planteado en autos.

Que, lo anterior tiene fundamento porque, para el cumplimiento de los propósitos propios de las FF.AA., los funcionarios públicos que pertenecen a ellas, están expuestos constantemente a riesgos en el ejercicio de su profesión.

Que, el legislador consagró un régimen jurídico especial caracterizado por el aumento significativo de beneficios, prestaciones en materia de salud, remuneraciones, seguros de accidentes, siempre procurando que, en el caso de las lesiones, incapacidades o muertes, se otorguen todas las prestaciones necesarias para una óptima recuperación y/o indemnización.

Que se trata, de un sistema de compensaciones y prestaciones en las que no se constata la existencia de algún factor de atribución de responsabilidad de orden subjetivo, como lo sería un régimen basado en la culpa del servicio o del funcionario.

Si estableciéramos parámetros comparativos en materia de riesgos/beneficios, con los funcionarios de la administración civil, el balance es claramente positivo para los funcionarios de las fuerzas armadas.

Que, en nuestro país, dentro de los regímenes de indemnizaciones, se expresa el principio de solidaridad en la ley n° 18.948, en circunstancias que a los respectivos daños a los funcionarios de las fuerzas armadas como lesiones, invalidez o muerte, se les asegura la totalidad de las reparaciones que sean necesarias, cumpliendo a cabalidad con el principio universal que se visualiza en ambos ordenamientos jurídicos.

Que, los accidentes de los funcionarios de las fuerzas armadas se enmarcan dentro de la función pública, por ende, el régimen jurídico pertinente será una legislación especial, negando una doble indemnización por medio de la instrumentalización del daño moral, partiendo de la noción de que el funcionario no puede quedar en una situación mejor que la de antes de sufrir el daño.

La ley estableció un estatuto legal específico, implicando esto que no puede convivir con ningún otro régimen de responsabilidad, todo ello, basado en el principio de especialidad que rige a nuestro sistema de fuentes: la ley especial rige por sobre la general.

Que en la ley N° 18.948 se evidencia un sistema de pre-indemnización, por lo que el estado informa a los respectivos postulantes, antes del ingreso al organismo, que las respectivas indemnizaciones se aplicarán de manera directa, sin requisitos ni excepciones y con



inmediatez, sosteniendo como fundamento principal el riesgo de la profesión que ejercerán.

Cita jurisprudencia al respecto sobre el concepto de pre-indemnización, en la cual la corte suprema reconocería el régimen especial y las indemnizaciones que dicha ley contempla para los funcionarios de las Fuerzas Armadas.

Que este sistema de responsabilidad cuyo criterio de atribución es el riesgo, es de carácter excepcional, y por ello, implica que su aplicación es exclusiva y excluyente de cualquier otro régimen, dado que tiene como justificación en su aplicación no el actuar negligente de la administración, sino por el contrario, se basa en el riesgo propio e inherente al cargo.

Que, no pueden existir indemnizaciones complementarias atribuyendo responsabilidad al estado por culpa del servicio, porque la víctima no es un usuario del servicio que ha sufrido un daño por su defectuoso funcionamiento, sino que un funcionario sujeto a un estatuto especial.

Expone que, el funcionario de las fuerzas armadas que busca una indemnización complementaria, no valora el régimen jurídico al que está sujeto, los respectivos beneficios derivados de las prestaciones debidas, la facilidad en el otorgamiento de indemnizaciones, y estar inserto en un sistema de responsabilidad sin culpa pensado exclusivamente en el beneficio del mismo, por lo que en el caso de la búsqueda de las indemnizaciones complementarias, está obstaculizando el otorgamiento de las indemnizaciones, generando discusión jurídica respecto al daño moral ya cubierto por el régimen jurídico al que debe estar sujeto.

Que a fs. 1825, se evacúa el trámite de la dúplica en causa acumulada caratulada “Miño con Fisco de Chile”, ratificando íntegramente todas las alegaciones, excepciones y defensas vertidas en su contestación, sin perjuicio que por economía procesal, y tratándose del demandado de autos, Fisco de Chile, del mismo en cada una de las demandas interpuestas, se dan por expresamente reproducidos los antecedentes y fundamentos esgrimidos por el demandado, en lo pertinente al evacuar el trámite de dúplica, a fs. 686 y 1250 de autos, y en lo particular señala:



En cuanto a la transmisibilidad del daño moral alegado y su naturaleza, la demandante reitera su petición de indemnización del daño moral sufrido por la víctima, pedida por los demandantes en su calidad de herederos, y se funda en lo dispuesto por el artículo 1097 del Código Civil, el cual cita.

Que reitera lo ya expuesto en la contestación de la demanda, y aduce que el legislador estableció la regla anotada en función de la transmisibilidad de un derecho, es decir, el heredero sólo representa a la persona del testador en los derechos y obligaciones que, efectivamente, se transmitieron desde el patrimonio de éste al de aquél.

Que, la jurisprudencia ha señalado que las normas de la responsabilidad extracontractual, contenidas en los artículos 2314 y siguientes del Código Civil, hacen transmisible a los herederos del causante del ilícito la obligación de indemnizar; e igualmente transmisible el derecho a ser indemnizados que tienen los herederos de la víctima; pero al respecto deberá hacerse el distingo sobre qué daños son los que se deben indemnizar y, sobre este particular, el daño moral, por las características propias de la institución, cual es un sufrimiento personal, tal daño no se transmite, por lo que no resulta aceptable que los herederos lo demanden.

Que, la obligación de indemnizar el daño moral de la víctima a los herederos, en este caso, no está amparada por el derecho patrio vigente, todo ello, por dos razones. Que, por un lado, por la muerte instantánea de la víctima en el accidente, del cual ni siquiera puede pensarse que generó algún tipo de padecimiento que pueda calificarse como daño moral y que pueda ser susceptible de transmisión y; por otro lado, porque aunque existiese dicho daño éste es intransmisible, atendido el carácter personalísimo de dicho padecimiento, lo que significa que la regla del artículo 1097 del Código Civil, no alcanza a la hipótesis que sirve de fundamento al rubro indemnizatorio demandado.

Finalmente, y entendiendo que no es el daño moral demandado uno de aquellos que habilite a los actores para pretender la indemnización solicitada, no es menos cierto que los demandantes pretenden una suma única a título de indemnización, para los tres demandantes, de 25.000 UF, sin distinguir la forma ni manera en que se dividirá dicha indemnización entre los demandantes. Al ser la obligación que pretende la contraria se declare, una de objeto divisible y con pluralidad de acreedores, debe necesariamente entenderse que es una de carácter simplemente conjunta o mancomunada, esto es, que se



divide en tantos sujetos existan en la relación obligatoria, en este caso, como acreedores.

Forzosamente debe concluirse que cada uno de los demandantes solicita, para cada uno, un tercio del total de lo demandado, esto es, la cantidad de 8.333 UF, y que lo anterior implica, de forma absoluta, que el petitorio de la demanda a este respecto, no se ajusta con lo dispuesto por la ley chilena.

Que, los demandantes, como herederos del señor Rodrigo de la Cruz Fernández, tienen la calidad de legitimarios, según lo dispuesto en el artículo 1183 del Código Civil. Que, lo anterior denota que, en la demanda se ha pedido una suma por parte de los actores que no corresponde a la cuota que les correspondería como herederos, sino que se hace usando un parámetro totalmente distinto al que entrega la ley, transformando a esta parte de lo pedido en la acción indemnizatoria en imposible de cumplir.

Respecto a la naturaleza del daño moral alegado, además de reiterar lo dicho en la contestación, controvierte de forma absoluta la existencia y la entidad del mismo del modo propuesto en la demanda.

Que a fs. 2270, se evacúa el trámite de la dúplica por el demandado de fs. 1373, en causa acumulada caratulada “Párraga con Fisco de Chile”, ratificando íntegramente todas las alegaciones, excepciones y defensas vertidas en su contestación, sin perjuicio que, por economía procesal, y tratándose del demandado de autos, Fisco de Chile, del mismo en cada una de las demandas interpuestas, se dan por expresamente reproducidos los antecedentes y fundamentos esgrimidos por el demandado, en lo pertinente al evacuar el trámite de dúplica, a fs. 686 y 1250 de autos, y en lo particular señala:

Que, insiste en que al tenor de lo solicitado, el lucro cesante alegado constituiría una hipótesis incierta que no puede dar lugar a indemnización. Se ha dicho, que lo que es necesario sea cierto es la legítima expectativa de una ganancia.

Sostiene que carece de toda razonabilidad pretender sustituir por la vía indemnizatoria un futuro ingreso teórico por el lapso de los pasados 2 años y los próximos 22, porque tampoco podría demostrarse que la víctima no sufriría enfermedades más o menos graves, o incluso fallecido antes de dicho período.

Reitera, que el régimen de empleo al que estaba sujeta Galia Díaz Riffo (contrata), implica una hipótesis mayor de incertidumbre en la expectativa de ingresos futuros como funcionaria pública de la dotación del Consejo de la Cultura y Las Artes, y sostener que la



decisión de renovación de su contrata es de absoluta certeza es derechamente imposible, pues obedece a decisiones propias del Jefe de un servicio. Que la alegación precedente, da cuenta del grado de incertidumbre del daño alegado por los demandantes.

Que, tratándose de pretensiones recaídas sobre la eventual capacidad de ganancia futura de la víctima del accidente aéreo, resulta imposible conferir certidumbre y actualidad al perjuicio demandado.

Que a fs. 1592, se evacúa el trámite de la dúplica por el demandado en causa acumulada caratulada “Vela Peebles con Fisco de Chile”, ratificando íntegramente todas las alegaciones, excepciones y defensas vertidas en su contestación, sin perjuicio que por economía procesal, y tratándose del demandado de autos, Fisco de Chile, del mismo en cada una de las demandas interpuestas, se dan por expresamente reproducidos los antecedentes y fundamentos esgrimidos por el demandado, al evacuar el trámite de dúplica, a fs. 686 y 1250 de autos, en lo pertinente, con la siguiente particularidad:

Que respecto de los daños la réplica, al igual que en la alegación sobre la inexistencia de falta de servicio y de relación causal, no entrega mayores antecedentes ni refuerza la pretensión deducida, por lo que se remite a lo ya señalado en su contestación al respecto.

Que a fs. 1786, se evacúa el trámite de la dúplica por el demandado en causa acumulada caratulada “Muñoz con Fisco de Chile”, ratificando íntegramente todas las alegaciones, excepciones y defensas vertidas en su contestación, sin perjuicio que por economía procesal, y tratándose del demandado de autos, Fisco de Chile, del mismo en cada una de las demandas interpuestas, se dan por expresamente reproducidos los antecedentes y fundamentos esgrimidos por el demandado, en lo pertinente al evacuar el trámite de dúplica, a fs. 686 y 1250 de autos, y en lo particular señala:

Que, en el presente caso, a Cristopher Estrada Gutiérrez, en su carácter de hijo del Cabo Eduardo Edison Estrada Muñoz, mediante Resolución SS.FF.AA. (A) Depto. 2527, de 1° de agosto de 2012, de la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas del Ministerio de Defensa Nacional, se le reconoció el derecho a percibir una pensión mensual de montepío de \$702.164.-, equivalente al 100% de la renta asignada al grado 15/13, que a la fecha suma más de \$ 33.000.000.-, con los incrementos y deducciones legales; una indemnización de desahucio de \$4.673.084.-, correspondiente a trece mensualidades de renta imponible del causante de \$359.468, y una indemnización





ascendente a \$ 8.627.232.-, equivalente a dos años de la renta imponible del causante, que se pagó por una sola vez por la Dirección de Finanzas de la Fuerza Aérea.

Que la legislación militar, ha generado un sistema especial de compensaciones ante la ocurrencia de accidentes en acto de servicio. Que el presente caso grafica que solo en cuatro años, el hijo del funcionario fallecido ha recibido una suma superior a los \$40.000.000.-, la que se irá incrementando año a año, mostrando lo rápido y eficiente del sistema como forma de reparar económicamente el daño causado.

Que, el sistema compensatorio de las [FE.AA. es](#) una completa excepcionalidad en el sistema de seguridad social nacional, ello porque el Estado los financia con gran esfuerzo y, a la vez, con una gran presión fiscal sobre el presupuesto.

Que, las compensaciones dadas en casos de fallecimientos en acto de servicio, sustituyen las indemnizaciones de perjuicios civiles y administrativas, por cuanto las referidas compensaciones tienen una función de internalizar socialmente los riesgos a los que están expuestos los funcionarios de las Fuerzas Armadas, ellas comparten la misma fundamentación que las indemnizaciones dadas con causa en la responsabilidad extracontractual por falta de servicio. En este sentido, ambos sistemas representan respuestas diversas y excluyentes a cómo enfrentar el infortunio o la actualización de los riesgos generados por la acción estatal o con ocasión de ella. En el caso de familias civiles, ellas deben demandar una indemnización de perjuicios en los tribunales, acreditar los daños y probar la culpa estatal de conformidad al art. 42 de la LOCBAE. En el sistema militar, por el contrario, las familias no deben acreditar daño ni culpa alguna, obtienen una suma legalmente determinada y pagos mensuales (en total muy superior a cualquier otro tipo de indemnización) cuya función no es otra que reparar económicamente el perjuicio ocasionado con la muerte. Ambas prestaciones son, así, incompatibles porque sus fines son idénticos.

Que, la referida incompatibilidad señalada ha sido reconocida por la jurisprudencia nacional, y expone que, a propósito de la pensión de inutilidad, la jurisprudencia de la Corte Suprema ya ha tenido la oportunidad de precisar que ella "tiene el carácter de indemnización para todos los efectos legales" de tal forma que, una demanda de indemnización de perjuicios sería improcedente "por cuanto éstos ya han sido indemnizados en la forma que prescribe la ley", y cita jurisprudencia de la Excma. Corte



Suprema en causa Cea Segura con Fisco de Chile, de fecha 27 de septiembre de 2012, Rol. 830-2010.

Que, esta conclusión es una aplicación inmediata del artículo 81 de la Ley N° 18.948, el cual cita. A su vez, señala que el mismo sentido se expresa la sentencia de la Corte de Apelaciones de Concepción de 7 de julio de 2010, en causa Rol 2253-2009, la cual cita.

En cuanto a la especialidad del régimen compensatorio militar excluyente de la responsabilidad, expone que también ha sido reconocido a nivel comparado. Que, la consideración de los efectos indemnizatorios de las prestaciones a que están afectos los funcionarios de las fuerzas armadas que resultan dañados con ocasión del ejercicio de sus funciones es ampliamente considerada por los sistemas jurídicos comparados.

Que, todos ellos son contestes en la identidad de finalidades que estos sistemas indemnizatorios poseen y de las particularidades que la profesión castrense posee, lo que habilita al Estado a construir un sistema indemnizatorio tasado, directamente aplicable a los funcionarios y a sus familiares y que excluyen otras fórmulas indemnizatorias. Cita ejemplos del derecho comparado.

Que, este sistema de responsabilidad cuyo criterio de atribución es el riesgo, es de carácter excepcional y, por ello, implica que su aplicación es exclusiva y excluyente de cualquier otro régimen, dado que tiene como justificación en su aplicación no el actuar negligente de la Administración, sino por el contrario, se basa en el riesgo propio e inherente al cargo.

Que, el régimen estatutario especial implica que, para este caso, se hacen inaplicables las reglas de responsabilidad del Estado por culpa o falta del servicio. Señala que La ley N° 2.295 extendió a los nietos las pensiones otorgadas por el artículo 11 de la ley, de 22 de diciembre de 1881, que se aplicaba a las viudas e hijos, de oficiales muertos en acción desde las guerras de la independencia y que menciona otra ley anterior, de 6 de agosto de 1855.

Que, la ley N° 5.311, determinó los montos de pensiones de oficiales y tropa que tomaron parte en las guerras contra España, Perú y Bolivia, la campaña de 1891, indicando incluso los hechos de armas en que participaron en esos conflictos. Que, su artículo 5 regula los montepíos de hijas legítimas solteras o viudas de quienes sirvieron en la Guerra de la Independencia de 1810-26, o la campaña restauradora del Perú de 1838-39.

En cuanto a los daños y la preterición legal, señala que los actores no reconocen barrera



alguna para limitar el número de legitimados activos para ejercer una pretensión indemnizatoria. Que, el derecho no resiste tal afirmación y, como han señalado en su contestación, la frontera que delimita la legitimación activa para poder demandar la indemnización de un daño, en este caso moral-, viene dada, precisamente, por la proximidad y grado de parentesco con la supuesta víctima, que en el caso de autos viene a ser su descendencia que, como señala, el mismo Código Civil excluyen a todo otro heredero; y con mayor razón corresponde hacerlo a quien pretenda una indemnización conforme al régimen especial, como es el aplicable a las Fuerzas Armadas.

Que a fs. 1943, se evacúa el trámite de la dúplica por el demandado en causa acumulada caratulada “Rebolledo con Fisco de Chile”, ratificando íntegramente todas las alegaciones, excepciones y defensas vertidas en su contestación, sin perjuicio que por economía procesal, y tratándose del demandado de autos, Fisco de Chile, del mismo en cada una de las demandas interpuestas, se dan por expresamente reproducidos los antecedentes y fundamentos esgrimidos por el demandado, en lo pertinente al evacuar el trámite de dúplica, a fs. 1250, en causa acumulada caratulada “Oliva Vera con Fisco de Chile” y a fs. 1786 en causa acumulada caratulada “Muñoz con Fisco de Chile”

Que a fs. 2048, se evacúa el trámite de la dúplica por el demandado en causa acumulada caratulada “Valderrama con Fisco de Chile”, ratificando íntegramente todas las alegaciones, excepciones y defensas vertidas en su contestación, sin perjuicio que por economía procesal, y tratándose del demandado de autos, Fisco de Chile, del mismo en cada una de las demandas interpuestas, se dan por expresamente reproducidos los antecedentes y fundamentos esgrimidos por el demandado, en lo pertinente al evacuar el trámite de dúplica, a fs.686 en causa acumulada caratulada “Castaño con Fisco de Chile”; a fs. 1250 en causa acumulada caratulada “Oliva Vera con Fisco de Chile” y a fs. 1786 en causa acumulada caratulada “Muñoz con Fisco de Chile”; y, en lo particular señala:

Que, en el presente caso, la demandante Carolina Valderrama Rojas, cónyuge de la víctima, en su carácter de viuda del cabo segundo Erwin Armando Núñez Rebolledo, mediante Resolución SS.FF.AA. (A) Depto. N°4046, de 28 de noviembre de 2011, de la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas del Ministerio de Defensa Nacional, se le concedió una pensión mensual de montepío de \$851.912 , equivalente, equivalente al 100% de la renta asignada al grado 14, que desde el accidente a la fecha suma más de \$40.000.000.-,



con los incrementos y deducciones legales; una indemnización de desahucio de \$.2.759.970, correspondiente a 10 mensualidades de renta imponible del causante de \$275.997 y una indemnización ascendente a \$6.623.928 equivalente a dos años de la renta imponible del causante, que se pagó por una sola vez por la Dirección de Finanzas de la Fuerza Aérea.

Agrega, que de conformidad a lo dispuesto por el artículo 14 de la Ley N° 19.465, doña Carolina y su hija Constanza, pasaron a ser beneficiarias del Sistema de Salud de las FF.AA., en su calidad de asignataria legal de montepío y de causante de asignación familiar de montepiado, respectivamente del cabo segundo Núñez.

Que, la legislación militar, ha generado un sistema especial de compensaciones ante la ocurrencia de accidentes en acto de servicio. Que el presente caso grafica que solo en cuatro años, la familia más directa del funcionario fallecido ha recibido una suma superior a los \$50.000.000, la que se irá incrementando año a año, mostrando lo rápido y eficiente del sistema como forma de reparar económicamente el daño causado.

Que a fs. 2156, se evacúa el trámite de la dúplica por el demandado en causa acumulada caratulada “Mardones con Fisco de Chile”, ratificando íntegramente todas las alegaciones, excepciones y defensas vertidas en su contestación, sin perjuicio que por economía procesal, y tratándose del demandado de autos, Fisco de Chile, del mismo en cada una de las demandas interpuestas, se dan por expresamente reproducidos los antecedentes y fundamentos esgrimidos por el demandado, en lo pertinente al evacuar el trámite de dúplica, a fs. 686 en causa acumulada caratulada “Castaño con Fisco de Chile”; a fs. 1250 en causa acumulada “Oliva Vera con Fisco de Chile”, a fs. 1786 en causa acumulada “Muñoz con Fisco de Chile”; y, en lo particular señala:

Que, en el presente caso, la demandante Jeannette del Pilar Mardones Barrientos, en su carácter de viuda del sargento primero Eduardo Antonio Jones San Martín, mediante Resolución SS.FF.AA. (A) Depto. Prev. Soc N°4.100, de 6 de diciembre de 2011, de la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas del Ministerio de Defensa Nacional, se le concedió una pensión mensual de montepío de \$1.271.963, equivalente al 100% de la renta asignada al grado 11, que desde el accidente a la fecha suma más de \$60.000.000.-, con los incrementos y deducciones legales; una indemnización de desahucio de \$14.531.250, correspondiente a 25 mensualidades de renta imponible del causante de \$581.250 y una



indemnización ascendente a \$13.950.000, equivalente a dos años de la renta imponible del causante, que se pagó por una sola vez por la Dirección de Finanzas de la Fuerza Aérea.

Agrega, que de conformidad a lo dispuesto por el artículo 14 de la Ley N° 19.465, doña Jeannette y sus hijos, Sebastián y Natalia, pasaron a ser beneficiarios del Sistema de Salud de las FF.AA., en su calidad de asignataria legal de montepío y de causante de asignación familiar de montepiado, respectivamente del sargento primero Jones.

Que, la legislación militar, ha generado un sistema especial de compensaciones ante la ocurrencia de accidentes en acto de servicio. Que el presente caso grafica que solo en cuatro años, la familia más directa funcionario fallecido ha recibido una suma superior a los \$60.000.000, la que se irá incrementando año a año, mostrando lo rápido y eficiente del sistema como forma de reparar económicamente el daño causado.

Que a fs. 2249, se evacúa el trámite de la dúplica por el demandado en causa acumulada caratulada “Quinteros con Fisco de Chile”, ratificando íntegramente todas las alegaciones, excepciones y defensas vertidas en su contestación, sin perjuicio que por economía procesal, y tratándose del demandado de autos, Fisco de Chile, del mismo en cada una de las demandas interpuestas, se dan por expresamente reproducidos los antecedentes y fundamentos esgrimidos por el demandado, en lo pertinente al evacuar el trámite de dúplica, a fs. 686 en causa acumulada caratulada “Castaño con Fisco de Chile” y a fs. 1250 en causa acumulada caratulada “Oliva Vera con Fisco de Chile”, y en lo particular señala:

Que, en el presente caso, a la demandante doña María Graciela Quinteros Inostroza, en su carácter de madre legítima de la Teniente (A) Carolina Andrea Fernández Quinteros, mediante Resolución SS.FF.AA. (A) Depto. N°1476, de 9 de mayo de 2012, de la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas del Ministerio de Defensa Nacional, se le concedió una pensión mensual de montepío de \$1.272.533 equivalente al 100% de la renta asignada al grado 8, según la Ley N°20.486, con los incrementos y deducciones legales; una indemnización de desahucio de \$4.987.552 correspondiente a 8 mensualidades de renta imponible del causante de \$623.444 y una indemnización ascendente a \$14.962.656 equivalente a dos años de la renta imponible del causante, que se pagó por una sola vez por la Dirección de Finanzas de la Fuerza Aérea.

Agrega, que de conformidad a lo dispuesto por el artículo 14 de la Ley N° 19.465, la señora María Graciela Quinteros Inostroza, pasó ser beneficiaria del Sistema de Salud de



las FF.AA., en su calidad de asignataria legal de montepío de la teniente (A) Carolina Andrea Fernández Quinteros.

Hace presente que ninguno de estos beneficios le habría correspondido a la madre, de no haber fallecido la víctima en un accidente de servicio, lo que reforzaría el carácter indemnizatorio especial del personal perteneciente a las FF.AA.

Que, además, la señora María Graciela Quinteros en conjunto con su marido José Alberto Fernández Morgado, recibieron la suma de \$29.324.692 por concepto de liquidación del seguro de la Mutualidad del Ejército y Aviación, y liquidación de la cláusula de muerte accidental en acto de servicio, la cual fue pagada en porcentajes iguales de \$14.662.346, para cada uno de los asignatarios.

Que la legislación militar ha generado un sistema especial de compensaciones ante la ocurrencia de accidentes en acto de servicio. Que el presente caso grafica que solo en cuatro años, la madre de la funcionaria fallecida ha recibido una suma superior a los \$60.000.000.- (cincuenta millones), la que se irá incrementando año a año, mostrando lo rápido y eficiente del sistema como forma de reparar económicamente el daño causado.

Que a fs. 2679, se evacúa el trámite de la dúplica por el demandado en causa acumulada caratulada “Delgado con Fisco de Chile”, ratificando íntegramente todas las alegaciones, excepciones y defensas vertidas en su contestación, sin perjuicio que por economía procesal, y tratándose del demandado de autos, Fisco de Chile, del mismo en cada una de las demandas interpuestas, se dan por expresamente reproducidos los antecedentes y fundamentos esgrimidos por el demandado, en lo pertinente al evacuar el trámite de dúplica, a fs. 686 en causa acumulada caratulada “Castaño con Fisco de Chile” y a fs. 1250 de autos en causa acumulada caratulada “Oliva Vera con Fisco de Chile”, y en lo particular señala:

Que, teniendo el Tribunal por evacuada la réplica en rebeldía del demandante, duplica en autos la actora no enfrente derechamente en su escrito de téngase presente los cuestionamientos y excepciones opuestas a la demanda; que reitera los argumentos expuestos al contestar la demanda.

En cuanto a la excepción de caso fortuito o fuerza mayor, señala que la pérdida de control en vuelo por parte de la tripulación al ingresar la aeronave en las cercanías del aeródromo de Robinsón Crusoe, se debió a que en ese momento, esa zona se encontraba afectada por



una condición meteorológica particular, excepcional, no frecuente y por ende desconocida, existente en el lugar del accidente; que, existían condiciones de cizalle con corrientes verticales descendentes y ascendentes, tanto longitudinales como transversales con fuertes cortantes de viento o wind shear, con respecto a la trayectoria de vuelo del avión, la que sumada a los efectos del viento generados por la orografía de la isla Santa Clara, provocó el siniestro en el Punto Loreto; que, de dicha manera existió un hecho generador del daño ajeno a la diligencia o cuidado que hubiese podido emplear la demandada y en especial, los tripulantes del CASA 212-300 accidentado; que no se puede considerar como causa generadora o contribuyente del accidente la no existencia de protocolos de aproximación y de fijación de circuitos de alturas mínimas, más aún, cuando la causa del accidente se radica en un hecho de la naturaleza como lo es la fuerza mayor o caso fortuito; que, la negligencia en la planificación del vuelo es así una cuestión a probar que niega totalmente; que, por otra parte si se hubiese exigido llevar combustible mediante estanques adicionales debajo de sus alas o estanques sub-alares, para que el avión pudiese retornar al no poder aterrizar, el vuelo no se habría realizado, pues ello resultaba imposible atendido el diseño y capacidad del avión, y por ello el vuelo se planificó en dicha modalidad; que, por lo demás, nada hace indicar que la falta de combustible, haya sido causa del siniestro; que, respecto a la supuesta reconocida peligrosidad del aeródromo con que los actores se refieren a la pista de la isla Juan Fernández, cabe consignar que ese es sólo un calificativo que le otorgan los demandados, puesto que el aeródromo en sí mismo no se encontraba calificado de esa forma por la autoridad aeronáutica; que, en síntesis, el “téngase presente” elaborado por la demandante no aporta mayores antecedentes para desvirtuar la excepción fiscal invocada, por el contrario deja en evidencia la sumatoria de fenómenos meteorológicos extraordinarios que concurrieron, imprevisibles e irresistibles que configuran la misma.

En cuanto al régimen de responsabilidad aplicable al caso de autos, la demandante incurre en su escrito en el manifiesto error de sostener que el régimen de la falta de servicio de derecho público administrativo a que aluden los artículo 38 de la Constitución Política de la República y 4 y 42 de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, opera tanto en materia de responsabilidad contractual como extracontractual, en circunstancias que uniformemente la doctrina, el derecho nacional y comparado y la jurisprudencia, están contestes en que se trata de un régimen de



responsabilidad estatal de carácter extracontractual, que dimana de la ausencia de funcionamiento del servicio público o de su funcionamiento inadecuado o tardío equivalente al sistema de responsabilidad por culpa y/o dolo del derecho civil en materia de cuasidelitos y delitos, obviamente también, extracontractual; que, en cambio la responsabilidad contractual, en materia de derecho público, deriva de la celebración de los contratos administrativos, de la ley y del contrato, sin perjuicio de leyes y reglamentos especiales que los regulan; que, resulta insostenible pretender, como hace la contraria, que su causa de pedir, la falta de servicio, se pueda aplicar tanto en materia contractual como extracontractual, ello simplemente no resiste ni requiere de mayor análisis; que, se remite a la excepción de improcedencia del régimen extracontractual invocado, por haber existido un contrato de transporte de pasajeros celebrado por el Fisco con el denominado “Desafío Levantemos Chile”, al que adhirieron cada uno de los pasajeros del mismo y, en particular, la víctima de autos, cuando menos desde que se subieron voluntariamente al avión.

Que a fs. 3041, se evacúa el trámite de la dúplica por el demandado en causa acumulada caratulada “Sanhueza con Fisco de Chile”, ratificando íntegramente todas las alegaciones, excepciones y defensas vertidas en su contestación, sin perjuicio que por economía procesal, y tratándose del demandado de autos, Fisco de Chile, del mismo en cada una de las demandas interpuestas, se dan por expresamente reproducidos los antecedentes y fundamentos esgrimidos por el demandado, en lo pertinente al evacuar el trámite de dúplica, a fs. 686 en causa acumulada caratulada “Castaño con Fisco de Chile” y a fs. 1250 en causa acumulada caratulada “Oliva Vera con Fisco de Chile”, y en lo particular señala:

En cuanto a la excepción de caso fortuito, de aceptarse lo sostenido por la actora, caeríamos en el ámbito de la responsabilidad objetiva, la que no es posible aceptar bajo el amparo de nuestro ordenamiento jurídico; que, la pérdida de control en vuelo por parte de la tripulación al ingresar la aeronave en las cercanías del aeródromo de Robinsón Crusoe, se debió a que en ese momento, esa zona se encontraba afectada por una condición meteorológica particular, excepcional, no frecuente y por ende desconocida, existente en el lugar del accidente; que, existían condiciones de cizalle con corrientes verticales descendentes y ascendentes, tanto longitudinales como transversales con fuertes cortantes de viento o wind shear, con respecto a la trayectoria de vuelo del avión, la que sumada a los efectos del viento generados por la orografía de la isla Santa Clara, provocó el siniestro





en el Punto Loreto; que, de dicha manera existió un hecho generador del daño ajeno a la diligencia o cuidado que hubiese podido emplear la demandada y en especial, los tripulantes del CASA 212-300 accidentado; que, por su parte señala que no se puede considerar como causa generadora o contribuyente del accidente la no existencia de protocolos de aproximación y de fijación de circuitos de alturas mínimas, más aún, cuando la causa del accidente se radica en un hecho de la naturaleza como lo es la fuerza mayor o caso fortuito; que, la negligencia en la planificación del vuelo es así una cuestión a probar. Mientras la contraria la afirma, su representado la niega totalmente; que, por otra parte si se hubiese exigido llevar combustible mediante estanques adicionales debajo de sus alas o estanques sub-alares, para que el avión pudiese retornar al no poder aterrizar, el vuelo no se habría realizado pues ello resultaba imposible atendido el diseño y capacidad del avión, y por ello el vuelo se planificó en dicha modalidad; que, por lo demás, nada hace indicar que la falta de combustible, haya sido causa del siniestro; que, respecto a la supuesta reconocida peligrosidad del aeródromo con que los actores se refieren a la pista de la isla Juan Fernández, cabe consignar que ese es sólo un calificativo que le otorgan los demandados, puesto que el aeródromo en sí mismo no se encontraba calificado de esa forma por la autoridad aeronáutica.

Que, en cuanto al régimen de responsabilidad aplicable al caso de autos, la demandante incurre en su escrito en el manifiesto error de sostener que el régimen de la falta de servicio de derecho público administrativo a que aluden los artículo 38 de la Constitución Política de la República y 4 y 42 de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, opera tanto en materia de responsabilidad contractual como extracontractual, en circunstancias que uniformemente la doctrina, el derecho nacional y comparado y la jurisprudencia, están contestes en que se trata de un régimen de responsabilidad estatal de carácter extracontractual, que dimana de la ausencia de funcionamiento del servicio público o de su funcionamiento inadecuado o tardío equivalente al sistema de responsabilidad por culpa y/o dolo del derecho civil en materia de cuasidelitos y delitos, obviamente también, extracontractual; que, en cambio la responsabilidad contractual, en materia de derecho público, deriva de la celebración de los contratos administrativos, de la ley y de la del contrato, sin perjuicio de leyes y reglamentos especiales que los regulan, según los casos; que, resulta insostenible pretender



que su causa de pedir, la falta de servicio, se pueda aplicar tanto en materia contractual como extracontractual, ello simplemente no resiste ni requiere de mayor análisis; que, se remite a la excepción de improcedencia del régimen extracontractual invocado, por haber existido un contrato de transporte de pasajeros celebrado por el Fisco con el denominado “Desafío Levantemos Chile”, al que adhirieron cada uno de los pasajeros del mismo y, en particular, la víctima de autos, cuando menos desde que se subieron voluntariamente al avión.

Que, en cuanto a los daños , la réplica, indebidamente descontextualiza las diversas defensas esgrimidas por su parte en forma subsidiaria por lo que deben insistir en los términos exactos en que fueron planteadas en la contestación de la demanda; que, en cuanto al lucro cesante, no es efectivo que negaran toda posible indemnización bajo dicho título, lo que plantean es que al tenor de lo pedido, carente de fundamentos, constituía una hipótesis incierta que no puede dar lugar a una indemnización; que, en efecto, sostienen que no pueden pretender los actores la exorbitante cantidad de más de \$1.000.000, sin haber siquiera señalado más fuente de ingreso de la víctima como no sea su carácter de periodista de Televisión Nacional de Chile, TVN y sometido a un valor promedio de ingresos mensual a probar, un cálculo del promedio anual de ingresos a la fecha de su fallecimiento, proyecciones de vida estimadas, actualizándolos por un IPC desconocido y una tasa de interés decidida por ella misma; que, deberá tenerse en cuenta los seguros y beneficios de carácter previsional y social a que hayan accedido los demandantes de acuerdo con el mérito que arroje el proceso; que, en lo demás, se remiten a lo ya afirmado en la contestación, dándolo por expresamente reproducido.

Que, sobre reajustes e intereses pedidos y reiterados, al respecto, no se han aportado en la réplica fundamentos jurídicos ni legales que contradigan las afirmaciones que sobre el tema contiene la contestación de la demanda y, por lo mismo igualmente se remite a lo ya alegado por su parte al evacuar dicho trámite.

**NOVENO:** Que, a fs. 708, rectificadas a fs. 734, se recibe la causa a prueba en causa Rol N° 9385-2013 proveniente del 3° Juzgado Civil de Santiago, caratulada “Castaño con Fisco de Chile” por el término legal, fijándose como hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos los siguientes: **1.-** Circunstancias en que se produjo el accidente aeronáutico materia de autos; **2.-** Condiciones meteorológicas existentes en el archipiélago



de Juan Fernández al momento de despegar la aeronave siniestrada y al intentar el aterrizaje. Si dichas condiciones meteorológicas eran aptas para el normal desarrollo del vuelo y si eran de conocimiento de los funcionarios de la FACH que lo autorizaron y planificaron; **3.-** Existencia de un contrato gratuito de traslado celebrado entre la FACH y “Desafío Levantemos Chile”, entidad perteneciente a la “Fundación Imagina, Pequeños Negocios, Grandes Emprendedores”. En su caso, términos del mismo; **4.-** Plan de vuelo dispuesto y ejecutado por la FACH para el avión siniestrado. Decisiones adoptadas en relación a la carga de combustible y la modalidad de vuelo con punto de no retorno, peso de despegue, y demás circunstancias contenidas en la planificación; **5.-** Si los pilotos y tripulación designada era apta para la ejecución del vuelo material de autos, y si su designación se ajustó a la normativa existente; **6.-** Condiciones del aeródromo de Juan Fernández al momento del accidente sub lite; **7.-** Existencia de una acción u omisión culpable o negligente de la parte demandada o sus dependientes en relación a los hechos materia de autos; **8.-** Si a consecuencia de dicha acción u omisión, la parte demandante sufrió perjuicios. En su caso, naturaleza y monto de los mismos.

**DÉCIMO:** Que, a fs. 3145, se reciben a prueba las causas Rol N° 1145-2013, caratulada “Slier con Fisco de Chile”; la causa acumulada Rol N° 2983-2014, caratulada “Camiroaga con Fisco de Chile”; la causa acumulada Rol N° 2322-2014, caratulada “Correa Vela con Fisco de Chile”; la causa acumulada Rol N° 3263-2014, caratulada “Oliva Vera con Fisco de Chile”; la causa acumulada Rol N° 549-2015, caratulada “Miño con Fisco de Chile”; la causa acumulada Rol N° 799-2015, caratulada “Párraga con Fisco de Chile”; la causa acumulada Rol N° 1231-2015, caratulada “Vela Peebles con Fisco de Chile”; la causa acumulada Rol N° 2437-2015, caratulada “Muñoz con Fisco de Chile”; la causa acumulada Rol N° 2429-2015, caratulada “Rebolledo con Fisco de Chile”; la causa acumulada Rol N° 2411-2015, caratulada “Valderrama con Fisco de Chile”; la causa acumulada Rol N° 2427-2015, caratulada “Mardones con Fisco de Chile”; la causa acumulada Rol n° 2493-2015 caratulada “Quinteros con Fisco de Chile”; la causa acumulada Rol N° 3645-2013 caratulada “Delgado con Fisco de Chile”; y, la causa acumulada Rol N° 19371-2015 caratulada “Sanhueza con Fisco de Chile” por el término legal, fijándose como hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos los siguientes: 1.- Existencia del contrato al que alude el Fisco de Chile; fecha de su celebración, partes, derechos y obligaciones pactadas en éste. Antecedentes que lo acreditarían; 2.- Acreditado lo anterior, si las partes del contrato cumplieron con las obligaciones pactadas en éste. En



caso de incumplimiento, causales en que se fundamenta. Antecedentes que así lo acrediten; 3.- Fecha y circunstancias en que ocurrió el hecho que habría ocasionado los perjuicios que reclaman los actores; 4.- Si la demandada incurrió en acciones u omisiones culpables que causaron los daños alegados por los demandantes. Hechos y circunstancias que lo establecerían; 5.- Relación de causalidad entre los perjuicios que habrían sufrido los actores y los hechos imputados a la demandada; 6.- Perjuicios que habrían sufrido los actores. Naturaleza y monto de estos; 7.- Efectividad que el hecho que se imputa a la demandada se debió a un caso fortuito o fuerza mayor como lo sostiene el Fisco de Chile. Antecedentes que así, efectivamente, lo acreditarían.

**DÉCIMO PRIMERO:** Que la demandante en causa Rol N° 1145-2013, caratulada “Slier con Fisco de Chile”, rindió la siguiente prueba documental:

1.- Los documentos del primer otrosí de fs. 1 acompañados a fs. 44, guardados en Custodia del Tribunal N° 859-2013, consistentes en: 1) Copia autorizada de escritura pública “Mandato Judicial Slier Martinez Luis Higinio y otra a Pizarro Wilson Carlos, Trujillo Maldonado Gonzalo” de 4 de noviembre de 2011; Copia autorizada de escritura pública “Mandato Judicial Gatica Veliz Miguel y otros a Pizarro Wilson, Carlos y Trujillo Maldonado, Gonzalo” de 17 de abril de 2013; Copia autorizada de escritura pública “Mandato Judicial Gatica Carrillo, Marcos Luciano y otras a Pizarro Wilson, Carlos, Trujillo Maldonado, Gonzalo” de 31 de enero de 2013; Copia simple y copia autorizada de escritura pública, “Mandato Judicial Slier Muñoz, Luis Felipe a Pizarro Wilson, Carlos y Trujillo Maldonado, Gonzalo” de 21 de marzo de 2013; 2) Copia simple de Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Sylvia Paola Slier Muñoz. Fecha Emisión: 4 abril 2013 y Copia simple de Certificado de Defunción. Nombre inscrito: Sylvia Paola Slier Muñoz. Fecha Emisión: 4 Abril 2013; 3) Copia simple de Certificado de Matrimonio. Fecha Emisión: 4 Abril 2013; 4) Copia simple de Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Luis Felipe Slier Muñoz. Fecha Emisión: 4 Abril 2013; 5) Copia simple de Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Carolina Andrea Gatica Aburto. Fecha Emisión: 19 Abril 2013; 6) Copia simple de Certificado de Matrimonio. Fecha Emisión: 26 Marzo 2013; 7) Copia simple de Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Pamela Cecilia Aburto Paredes. Fecha Emisión: 26 Marzo 2013; 8) Copia simple de Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Marcos Luciano Gatica Carrillo. Fecha Emisión: 31 Marzo 2013; 9)



Copia simple de Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Teresa Del Carmen Aburto Paredes. Fecha Emisión: 16 Abril 2013; Copia simple de Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Pamela Cecilia Aburto Paredes. Fecha Emisión: 26 Marzo 2013; Copia simple de Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Sergio Manuel Aburto Paredes. Fecha Emisión 1 Abril 2013.

2.- Los documentos acompañados a fs. 255, consistentes en: 1) Copia simple de resolución judicial del 3° Juzgado Civil de Santiago de 30 de septiembre de 2013, que rola de fs. 241 a 243; 2) Copia simple de sentencia de Corte de Apelaciones de Santiago de 16 de diciembre de 2013, que rola de fs. 244 a 245; 3) Copia simple de resolución judicial de 30° Juzgado Civil de Santiago de 4 de septiembre de 2013, que rola de fs. 246 a 247; 4) Copia simple de resolución judicial de Corte de Apelaciones de Santiago de 29 de octubre de 2013, que rola a fs. 248.

3.- Los documentos de fs. 3403, acompañados a fs. 3470 guardados en Custodia del Tribunal N° 1952-2017, consistentes en:

1) Copia simple Metaperitaje Accidente Casa-212/300 N° 966, Isla Juan Fernández, Septiembre de 2011. Perito Adjunto: Ronald Stanly Juica Gale; 2) Copia simple de escrito "Solicita se agreguen nuevos antecedentes como medida para mejor resolver. S.J.L. en lo Civil de Santiago (30°); 3) Copia simple de El Mercurio de Domingo 21 de agosto de 2016; 4) Copia simple de Actuación de 23 de agosto de 2016.

4.- Los documentos del segundo otrosí de fs. 3407, acompañados a fs. 3470, guardados en Custodia del Tribunal N° 1952-2017, consistentes en: 1) Copia simple de sentencia 30° Juzgado Civil de Santiago. Causa Rol: C-9399-2013. Caratulado: Schuster/Fisco de Chile de 21 de julio de 2017; 2) Copia simple de Informe Psicológico suscrito por Alejandra Repetto Seeger. Psicóloga Clínica y por Vanessa East Carrasco. Psicóloga Clínica. Fecha Examen: Junio 2015; 3) Copia simple de Informe Psicológico suscrito por Alejandra Repetto Seeger. Psicóloga Clínica y por Vanessa East Carrasco. Psicóloga Clínica. Fecha Examen: Junio 2015.

5.- El documento de fs. 3411, acompañado a fs. 3470, guardado en Custodia del Tribunal N° 1951-2017, consistente en: Copia simple de sentencia dictada por don Juan Cristóbal Mera Muñoz. Ministro en Visita Extraordinaria de 2 de Enero de 2013.

6.- Los documentos de fs. 3531, acompañados a fs. 3533, guardados en Custodia del



Tribunal N° 1984-2017, consistentes en: 1) Copia simple de Informe Psicológico suscrito por Jaime González Fuentealba. Coronel (OSS). Director Médico; 2) Copia simple de Certificado de Atención suscrito por María Danisa Vera Vera. Psicóloga Unidad ERIC-Psicología Laboral. Mutual de Seguridad C.CH.C; 3) Copia simple de Certificado. Dra. M. Cecilia Lastra Muñoz de 22 de abril de 2015.

7.- Los documentos de fs. 3554, acompañados a fs. 3555, guardados en Custodia del Tribunal N° 2013-2017, consistentes en: 1) Copia simple de Informe Médico Psiquiátrico, suscrito por Dra. Marianela Oberreuter Lavín. Médico cirujano/Psiquiatra de 18 de mayo de 2017; 2) Copia simple de Informe Médico, suscrito por Dr. Alejandro Koppmann Attoni de 8 de junio de 2017.

8.- Los documentos de fs. 3668, acompañados a fs. 3676, guardados en Custodia del Tribunal N° 2041-2017, consistentes en: 1) Copia simple de resolución de Corte Marcial de 21 de marzo de 2013; 2) Copia simple de sentencia de la Corte Suprema de 8 de abril de 2014 Rol N°1997-13 y Copia simple de Sentencia de Reemplazo de 8 de abril de 2014 de la Corte Suprema; 3) Copia simple de Auto de Procesamiento. Dictó doña Dobra Lucsic Nadal, Ministra en Visita Extraordinaria de 4 de enero de 2017; 4) Copia simple de actuación de 23 de agosto de 2016; 5) Copia simple de actuación. 30° Jdo. Civil. Rol 9399-2013. Schuster con Fisco de 8 de septiembre de 2014; 6) Copia simple de actuación. Juzgado: 30° Juzgado Civil de Santiago. Caratulado: “Schuster Pinto, Macarena con Fisco de Chile”. Rol: C-9399-2013 de 2 de octubre de 2014; 7) Copia simple de actuación. Juzgado: 30° Juzgado Civil de Santiago. Caratulado: “Schuster Pinto, Macarena con Fisco de Chile”. Rol: C-9399-2013 de 2 de octubre de 2014; 8) Copia simple de fs. 2713 y 2719; 9) Copia simple de fs. 2713 y 2717; 10) Copia simple de fs. 2347. Ejemplar N° 1. Hoja N° 4. POE 8/OPS-28. Clasificación: “Reservado”; 11) Copia simple de “Capítulo V. Normas y Procedimientos Específicos de Operación para el Material CASA 212”; 12) Copia simple de fs. 2733, 2734 y 2735; 13) Copia simple de COM 212-255. Fecha 20 de septiembre de 2002. Asunto: Rotura de Bulones de la Interconexión de las Columnas de Mando; 14) Copia simple de Reservado. Los Cerrillos, 25 Abr. 2012. De: Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea General de Aviación al Ministro en Visita Extraordinaria de la I. Corte Marcial; 15) Copia simple de Informe. Acerca de si las condiciones meteorológicas que enfrentó el avión CASA 212 de la FACH el día 02 de



septiembre de 2011 en las inmediaciones de la Isla Robinson Crusoe, pueden ser consideradas como condiciones previsibles o imprevisibles. Rodolfo Pacheco Varas. Meteorólogo. Diciembre 2017.

9.- Los documentos de fs. 3675, acompañados a fs. 3676, guardados en Custodia del Tribunal N° 2040-2017, consistentes en: 1) Copia simple de Certificado de Título. Alejandra Luz Repetto Seeger de 13 de noviembre de 2015; 2) Copia simple de Certificado de Título. Vanessa Gabriela East Carrasco de 24 de enero de 2006.

10.- Los documentos de fs. 3933, acompañados a fs. 3949, guardados en Custodia del Tribunal N° 117-2018, consistentes en una carpeta roja que contiene una carta de la familia Gatica Aburto y 29 fotografías y una carpeta roja que contiene 42 fotografías, un dibujo y copia de correos electrónicos.

11.- Los documentos de fs. 3947, acompañados a fs. 3950, guardados en Custodia del Tribunal N° 115-2018, consistentes en: 1) Copia simple de Finiquito. Televisión Nacional de Chile. Departamento de Personal de 27 de enero de 2012; 2) Copia simple de Liquidación de Remuneraciones. Fecha: Agosto 2011.

**DÉCIMO SEGUNDO:** Que el demandante en causa acumulada Rol N° 9385-2015, caratulada “Castaño con Fisco de Chile” rindió la siguiente prueba documental:

1.- Los documentos del primer otrosí de fs. 389, acompañados a fs. 448, consistentes en: 1) Certificado de matrimonio. Fecha Emisión 1 Julio 2013, que rola a fs. 384; 2) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Diego Roberto Palma Castaño. Fecha Emisión: 1 Julio 2013, que rola a fs. 385; 3) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Max Palma Castaño. Fecha Emisión: 1 Julio 2013; 4) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Santiago Palma Castaño. Fecha Emisión: 1 Julio 2013; 5) Certificado de Defunción. Nombre inscrito: Jorge Andrés Palma Calvo. Fecha Emisión: 1 Julio 2013.

2.- El documento del primer otrosí de fs. 486, acompañado a fs. 489, consistente en: Copia simple de sentencia. Juzgado: 30° Juzgado Civil de Santiago de 4 de septiembre de 2013, que rola de fs. 483 a 485.

3.- Los documentos del otrosí de fs. 674, acompañados a fs. 676, consistentes en: 1) Copia simple de resolución judicial. Juzgado: 30° Juzgado Civil de Santiago de 4 de septiembre de 2013, que rola de fs. 664 a 666; 2) Copia simple de En lo principal: Apelación.- Otrosí: Personería, Carátula: Schuster Pinto, Macarena y otros con Fisco, que rola de fs. 667 a



672; 3) Copia simple de resolución C.A. de Santiago de 29 de octubre de 2013, que rola a fs. 673.

4.- Los documentos de lo principal de fs. 3506, acompañados a fs. 3537, guardados en Custodia del Tribunal N° 1982-2017, consistentes en: 1) Copia simple de Repertorio N° 5410. Protocolización Certificado Médico de la Doctora María Carolina Muñoz Diemer a Luisella Castaño Ferralis de 8 de marzo de 2017; 2) Copia simple de Repertorio N° 5409. Protocolización Informe Psicológico del Doctor Rodolfo Alejandro Wagner Brizzi a Luisella Castaño Ferralis de 8 de marzo de 2017; 3) Copia simple de Repertorio N° 2897.- Protocolización Certificado de Informe Médico de la Doctora M. Pilar Larraín Barros a Max Palma Castaño de 3 de febrero de 2017 y Copia simple de Repertorio N° 2898. Protocolización Certificado de Informe Médico de la Doctora M. Pilar Larraín Barros a Diego Palma Castaño de 3 de febrero de 2017; 4) Copia simple de Repertorio N° 26.483. Protocolización Informe Rodolfo Pacheco Varas de 4 de diciembre de 2017.

5.- Los documentos de lo principal de fs. 3807, acompañados a fs. 4090, guardados en Custodia del Tribunal 2088-2017, consistentes en: 1) Copia simple de actuación “Don Jorge Claudio Rojas Avila”; 2) Copia simple de sentencia definitiva dictada por don Juan Cristóbal Mera Muñoz, Ministro en Visita Extraordinaria de 2 de enero de 2013; 3) Copia simple de Informe del Accidente del avión C-212-300 DF S/N 443 (Reg. 966), operado por la Fuerza Aérea de Chile, en la proximidad del Aeródromo de las Islas Juan Fernández, Chile, el 02 de septiembre de 2011 de 15 de junio de 2012; 4) Copia simple de noticia “El comandante en jefe de la FACH reconoció sobrepeso del CASA 212 ante Comisión de Defensa del Senado de 2 de mayo de 2012; 5) Copia simple de Procedimiento para los Vuelos Hacia y Desde la Isla Robinson Crusoe. Chile. Dirección General de Aeronáutica Civil. DAP 11 107; 6) Copia simple de Reglas de Vuelo y Operación General. Chile. Dirección General de Aeronáutica Civil. DAR 91; 7) Copia simple de P.O.E.-8 OPS-28. Operación en la Pista de Isla Robinson Crusoe en Material C-212-S300; 8) Copia simple de noticia “FACH asegura que tras accidente de Casa 212 se vuela con combustible suficiente para ir y volver a Juan Fernández” de 22 de agosto de 2012; 9) Copia simple de Declaración Jurada de 19 de marzo de 2013; 10) Copia simple de actuación de 7 de mayo de 2012; 11) Copia simple de noticia “La Tercera. Mecánica de Casa 212 accidentado afirma que removieron estanques que evitaban punto de no





retorno”; 12) Copia simple de Reservado. OBJ.: Remite manifiesto de pasajeros y plan de vuelo Casa 212, N° FACH 966; 13) Copia simple de actuación de 15 de mayo de 2012; 14) Copia simple de noticia “Fabricante de avión CASA 212 ante críticas: Está hecho para condiciones extremas”; 15) Copia simple de Airbus Defence & Space. Avión de Transporte militar C212/ NC212i. Madrid, 7 de enero de 2014; 16) Copia simple de noticia “Emol. Nacional. Experto: No hay nada peor para un piloto que no tener combustible para regresar”; 17.- Copia simple de noticia “Emol. Nacional. Instructor de Camiroaga molesto porque no le informaron condiciones de vuelo”; 18) Copia simple de fotografía de avión; 19) Copia simple de actuación de 6 de septiembre de 2011; 20) Copia simple de actuación de 7 de septiembre de 2011; 21) Copia simple de “De: Dirección Meteorológica de Chile. Para: Fiscalía de Aviación Santiago, signado por Myrna Araneda Fuentes. Directora”; 22) Copia simple de actuación de 5 de septiembre de 2011; 23) Copia simple de notifica “DGAC: Aeródromo de Juan Fernández no necesita torre de control”; 24) Copia simple de actuación de 21 de junio de 2012; 25) Copia simple de Formulación de Cargos, contenida en el Dictamen Fiscal de la investigación sumaria administrativa instruida con motivo del accidente del avión CASA 212 N° 966, realizada por el Fiscal en Comisión, General de Brigada Aérea (A) don Leopoldo Moya N.; 26) Copia simple de noticia “La declaración del general Rojas ante el juez de la tragedia en Juan Fernández”; 27) Copia simple de Resolución de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea; 28) Copia simple de Anexo “Ñ”. Operación en Isla de Robinson Crusoe de mayo de 2012; 29) Copia simple de “Capítulo V. Normas y Procedimientos Específicos de Operación para el Material CASA 212”; 30) Copia simple de “Capítulo IV. Normas y Procedimientos Específicos de Operación para DHC- 6 “Twin Otter” Serie 100”; 31) Copia simple de “NOE-IIª/OPS-49. Disposiciones para vuelos de aeronaves institucionales (...) y desde la Isla Robinson Crusoe, operando desde la IIª B.A”; 32) Copia simple de noticia “FACH da a conocer estado de avance de las medidas tomadas tras accidente en Juan Fernández” de 14 de agosto de 2012; 33) Copia simple de Resolución de la Dirección de Operaciones de 23 de mayo de 2012; 34) Copia simple de actuación “Comparece: Mauricio Enrique Solano Pereda”; 35) Copia simple de noticia “Emol. Nacional. FACH anuncia solicitud de retiro de dos generales y un comandante por accidente del CASA 212”; 36) Copia simple de noticia “Emol. Nacional. Caso Juan Fernández: FACH entrega sumario interno a



Allamand y dispone duras sanciones”; 37) Copia simple de noticia “Emol. Nacional. Informe establece que vientos y maniobra de piloto produjo el accidente en J. Fernández” de 19 de junio de 2012; 38) Copia simple de actuación de 17 de octubre de 2011; 39) Copia simple de actuación de 17 de octubre de 2011; 40) Copia simple de actuación de 17 de octubre de 2011; 41) Copia simple de Form. 22. República de Chile. Servicio de Impuestos Internos. N° 91524460; 42) Copia simple de Form. 22. República de Chile. Servicio de Impuestos Internos N° 90240661; 43) Copia simple de Form. 22. República de Chile. Servicio de Impuestos Internos N° 217022492; 44) Copia simple de Certificado. Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras. Chile; 45) Copia simple de Certificado. Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras. Chile; 46) Copia simple de Certificado. Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras. Chile; 47) Copia simple de Índice de Precios al Consumidor (IPC) desde Enero 2010 hasta la fecha; 48) Copia simple de Índice de Precios de 7 de enero de 2011; 49) Copia simple de Índice de Precios de 6 de enero de 2012; 50) Copia simple de Índice de Precios al Consumidor de 8 de enero de 2013; 51) Copia simple de Informe sobre Desarrollo Humano 2013. El ascenso sur: progreso humano en un mundo diverso; 52) Copia simple de noticia “Aumenta la esperanza de vida en Chile: 83 años en mujeres y 76 en hombres”; 53) Copia simple de noticia “ Conmoción por el accidente aéreo en Juan Fernández; 54) Copia simple de noticia “Emol. Nacional. Gobierno confirmó lo peor: No hay sobrevivientes en tragedia en Juan Fernández”; 55) Copia simple de noticia “Gobierno decreta dos días de duelo nacional por víctimas de Juan Fernández”; 56) Copia simple de noticia “Diversos homenajes a víctimas marcaron primer aniversario del accidente de Juan Fernández”; 57) Copia simple de noticia “misas y ceremonias, familiares recuerdan tragedia en Juan Fernández”; 58) Copia simple de Sentencia. Juzgado: 30° Juzgado Civil de Santiago de 27 de junio de 2014; 59) Copia simple de sentencia dictada por Juan Achurra Larraín. Árbitro de 30 de enero de 1998; 60) Copia simple de sentencia. Juzgado: 3° Juzgado Civil de Santiago de 4 de mayo de 2016; 61) Copia simple de sentencia dictada por don Juan Tudela Jiménez, Juez Suplente, Juzgado de Letras del Trabajo de Valparaíso de 28 de abril de 2009; 62) Copia simple de sentencia dictada por Alejandra Beatriz Aguilar Muñoz, Juez Titular del 1° Juzgado del Trabajo de Santiago de 29 de agosto de 2010; 63) Copia simple de sentencia pronunciada por doña Paulina Sánchez Campos, Juez Suplente de 31



de enero de 2011; 64) Copia simple de sentencia dictada por doña Cecilia Vega Adaros, Juez Titular de 28 de noviembre de 2011; 65) Copia simple de noticia “El País. Internacional. Cada familia del accidente aéreo del lago Constanza cobrará al menos 2,3 millones”; 66) Copia simple de Audiencia Provincial de Barcelona de 7 de mayo de 2012; 67) Copia simple de noticia “Tam reserva US\$ 1.500 millones para indemnizaciones”; 68) Copia simple de Repertorio N° 5410. Protocolización. Certificado Médico de la Doctora María Carolina Muñiz Diemer a Luisella Castaño Ferralis de 8 de marzo de 2017; 69) Copia simple de Repertorio N° 5409. Protocolización Informe Psicólogo (sic) del Doctor Rodolfo Alejandro Wagner Brizzi a Luisella Castaño Ferralis de 8 de marzo de 2017; 70) Copia simple de Repertorio N° 2897. Protocolización Certificado de Informe Médico de la Doctora M. Pilar Larraín Barros a Max Palma Castaño de 3 de febrero de 2017; 71) Copia simple de Repertorio N° 26.483. Protocolización Informe Rodolfo Pacheco Varas de 4 de diciembre de 2017; 72) Copia simple de actuación de 8 de septiembre de 2014; 73) Copia simple de Informe Acerca de si las condiciones meteorológicas que enfrentó el avión CASA 212 de la FACH el día 02 de septiembre de 2011 en las inmediaciones de la Isla Robinson Crusoe, pueden ser consideradas como condiciones previsibles o imprevisibles; 74) Copia simple de actuación de 19 de diciembre de 2017; 75) Copia simple de noticia “A cinco años de la tragedia del CASA 212 de la FACH. Nueva pista de Juan Fernández costará \$33 mil millones y construcción tomará dos años”; 76) Copia simple de ORD. DAP N° 364 de 8 de agosto de 2017; 77) Copia simple de sentencia y de sentencia de reemplazo pronunciadas por la Corte Suprema de 8 de abril de 2014; 78) Copia simple de Auto de Procesamiento de catorce de noviembre de enero de dos mil catorce (sic); 79) Copia simple de Auto de Procesamiento de 4 de enero de 2017; 80) Copia simple de Metaperitaje Accidente Casa-212/300 N° 966, Isla Juan Fernández, Septiembre de 2011; 81) Copia simple de actuación de 23 de agosto de 2016; 82) Copia simple de noticia “ CASA 212: Peritaje ratifica que baja altura, vientos y errores de pilotos causaron accidente aéreo”; 83) Copia simple de sentencia dictada por doña Claudia Pamela Salgado Rubilar. Juez Suplente de 21 de julio de 2017; 84) Copia simple de actuación de 2 de octubre de 2014; 85) Copia simple de actuación de 2 de octubre de 2014; 86) Copia simple de actuación de 2 de octubre de 2017; 87) Copia simple de noticia “Cuerpo encontrado junto a parte del fuselaje del CASA corresponde a



víctima ya identificada por el SML”; 88) Copia simple de POE-6/OPS-1013 del Grupo de Aviación N° 6 “Operación a la Isla Robinson Crusoe”.

6.- Los documentos de que rolan de fs. 4427 y siguientes, acompañados a fs. 4522, consistentes en: 1) Copia autorizada de escritura pública Repertorio N° 5409. Protocolización Informe Psicológico del Doctor Rodolfo Alejandro Wagner Brizzi a Luisella Castaño Ferralis de 8 de marzo de 2017 que rola a fs. 4427 y 4428; 2) Copia de Informe Psicológico signado por Rodolfo Wagner Brizzi. Psicólogo Clínico de 21 de diciembre de 2016 que rola de fs. 4429 a 4432; 3) Copia autorizada de escritura pública, Repertorio N° 2898. Protocolización Certificado de Informe Médico de la Doctora. M. Pilar Larraín Barros a Diego Palma Castaño de 3 de febrero de 2017, que rola a fs. 4433 y 4434; 4) Copia de Informe Médico Psiquiátrico signado por Dra. M. Pilar Larraín Barros Psiquiatra Infantojuvenil que rola de fs. 4435 a 4438; 5) Copia autorizada de escritura pública. Repertorio N° 5410. Protocolización Certificado Médico de la Doctora María Carolina Muñiz Demier a Luisella Castaño Ferralis de 8 de marzo de 2017 que rola de fs. 4439 a 4440 y 6) Copia de Certificado Médico signado por María Carolina Muñiz Demier. Médico Psiquiatra de 7 de noviembre de 2016 que rola a fs. 4441 a 4443.

7.- Los documentos del otrosí de fs. 4530, acompañados a fs. 4532, guardados en Custodia del Tribunal N° 1477-2018, consistentes en: 1) Copia de escrito En lo principal: Presentan Acuerdo Probatorio. En el otrosí: se oficie; 2) Copia de resolución del 3° Juzgado Civil de Valparaíso de 18 de diciembre de 2017 en causa Rol C-1145-2013, caratulada “Slie con Fisco de Chile”

**DÉCIMO TERCERO:** Que la demandante en causa acumulada Rol N° 2983-2014, caratulada “Camiroaga con Fisco de Chile”, rindió la siguiente prueba documental:

1.- Los documentos del segundo otrosí de fs. 781, acompañados a fs. 851, consistentes en: 1) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Felipe Humberto Camiroaga Fernández. Fecha Emisión: 5 de diciembre de 2013, que rola a fs. 847; 2) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Jorge Francisco Camiroaga Fernández. Fecha Emisión: 2 Enero 2014, que rola a fs. 848; 3) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: María Soledad Camiroaga Fernández. Fecha Emisión: 2 Enero 2014, que rola a fs. 849.

2.- Los documentos del segundo otrosí de fs. 865, acompañados a fs. 872, consistentes en: 1) Boleta Electrónica N° 124335647 Chilectra, que rola a fs. 862; 2) Aviso de Vencimiento



Chilena Consolidada. Pagar hasta 22/12/2014, que rola a fs. 863; 3) Detalle de Cuenta Abastible. Vencimiento 10/Dic/2014, que rola a fs. 864.

3.- Los documentos de lo principal de fs. 3444, acompañados a fs. 3471, guardados en Custodia del Tribunal N° 1957-2017, consistentes en: 1) Certificado signado por Dr. Carlos Téllez T. Psiquiatra, RUT 6.378.106-1, de 27 de marzo de 2017; 2) Informe Psicológico signado por Ximena Plubins M. Psicóloga Clínica de 29 de marzo de 2017; 3) Informe Médico signado por Berta Muñoz L. Psiquiatra Adultos de 22 de marzo de 2017.

4.- El documento del otrosí de fs. 3457, acompañado a fs. 3471, guardado en Custodia del Tribunal N° 1955-2017, consistente en: Copia simple de Sentencia dictada por doña Claudia Pamela Salgado Rubilar Juez Suplente de 21 de julio de 2017.

5.- Los documentos de lo principal de fs. 3615, acompañados a fs. 3657, guardados en Custodia del Tribunal N° 2037-2017, consistentes en: 1) Copia simple de sentencia pronunciada por la Corte Marcial de 21 de marzo de 2013; 2) Copia simple de sentencia pronunciada por la Corte Marcial de 8 de abril de 2014; 3) Copia simple de Auto de Procesamiento de 4 de enero de 2017; 4) Copia simple de noticia El Mercurio Nuevo informe fue encargado por parte de los familiares de las 21 personas que murieron en Juan Fernández. Casa 212: Peritaje ratifica que baja altura, vientos y errores de pilotos causaron accidente aéreo; 5) Copia simple de Metaperitaje Accidente Casa-212/300 N° 966, Isla Juan Fernández, Septiembre de 2011; 6) Copia simple de actuación de 23 de agosto de 2016; 7) Copia simple de actuación Schuster con Fisco de 8 de septiembre de 2014; 8) Copia simple de actuación de 2 de octubre de 2014; 9) Copia simple de actuación de 2 de octubre de 2014; 10) Copia simple de actuación de 2 de octubre de 2014; 11) Copia simple de fs. 2713 y de fs. 2719; 12) Copia simple de fs. 2713 y 2717; 13) Copia simple de fs. 2347; 14) Copia simple de Reservado. Capítulo V. Normas y Procedimientos Específicos de Operación para el Material CASA 212; 15) Copia simple de fs. 2733,2734 y 2735; 16) Copia simple de COM 212-255. Asunto: Rotura de Bulones de la Interconexión de las Columnas de Mando; 17) Copia simple de REF: Oficio N° 70 de 26 de abril de 2012; 18) Copia simple de carta signada por María Soledad Camiroaga Fernández; 19) Copia simple de noticia El Mercurio “El halcón y la hora de los buitres” de Domingo 01 de septiembre de 2013; 20) Copia simple de carta signada por Jorge Camiroaga P. de 22 de marzo de 2017.



6.- Los documentos de lo principal de fs. 3935, acompañados a fs. 3949, guardados en Custodia del Tribunal N° 116-2018, consistentes en: 1) Copia simple de fs. 1797; 2) Copia simple de fs. 2722; 3) Copia simple de fs. 571 signada por Ministro en Visita Extraordinaria; 4) Copia simple de fs. 2757; 5) Copia simple de fs. 1700 a fs. 1710. Dictó don Juan Cristóbal Mera Muñoz. Ministro en Visita Extraordinaria; 6) Copia simple de carta signada por Jorge Rojas Ávila de 28 de abril de 2012.

7.- Los documentos de que rolan de fs. 4427 y siguientes, acompañados a fs. 4522, consistentes en: 1) Copia autorizada de escritura pública Repertorio N° 5409. Protocolización Informe Psicológico del Doctor Rodolfo Alejandro Wagner Brizzi a Luisella Castaño Ferralis de 8 de marzo de 2017 que rola a fs. 4427 y 4428; 2) Copia de Informe Psicológico signado por Rodolfo Wagner Brizzi. Psicólogo Clínico de 21 de diciembre de 2016 que rola de fs. 4429 a 4432; 3) Copia autorizada de escritura pública, Repertorio N° 2898. Protocolización Certificado de Informe Médico de la Doctora. M. Pilar Larraín Barros a Diego Palma Castaño de 3 de febrero de 2017, que rola a fs. 4433 y 4434; 4) Copia de Informe Médico Psiquiátrico signado por Dra. M. Pilar Larraín Barros Psiquiatra Infantojuvenil que rola de fs. 4435 a 4438; 5) Copia autorizada de escritura pública. Repertorio N° 5410. Protocolización Certificado Médico de la Doctora María Carolina Muñiz Demier a Luisella Castaño Ferralis de 8 de marzo de 2017 que rola de fs. 4439 a 4440 y 6) Copia de Certificado Médico signado por María Carolina Muñiz Demier. Médico Psiquiatra de 7 de noviembre de 2016 que roa a fs. 4441 a 4443.

7.- Los documentos de lo principal de fs. 3940, acompañados a fs. 3949, guardados en Custodia del Tribunal N° 114-2018, consistentes en: 1) Copia simple de 51 fotografías; 2) Copia simple de Palabras de la familia en responso por Felipe Camiroaga Fernández Leídas por Paola Bontempi Fernández de 13 de septiembre de 2011.

8.- El documento de lo principal de fs. 4006, acompañado a fs. 4085, guardado en Custodia del Tribunal N° 131-2018, consistente en: Copia autorizada de Informe Médico signado por Prof. Dr. Otto Dörr de 10 de enero de 2018.

**DÉCIMO CUARTO:** Que la demandante en causa acumulada Rol N° 2322-2014, caratulada “Correa Vela con Fisco de Chile” acompañó la siguiente prueba documental:

1.- Los documentos del primer otrosí de fs. 892, acompañados a fs. 947, consistentes en:



1) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Laura Correa Vela. Fecha Emisión: 25 Septiembre de 2013, que rola a fs. 928; 2) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Sebastián Correa Vela. Fecha Emisión: 25 Septiembre 2013, que rola a fs. 929; 3) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Leonor Correa Vela. Fecha Emisión: 25 Septiembre 2013, que rola a fs. 930; 4) Certificado de Matrimonio. Fecha Emisión: 25 Septiembre 2013, que rola a fs. 931; 5) Certificado de Defunción. Nombre inscrito: Catalina Vela Montero. Fecha Emisión: 25 Septiembre 2013, que rola a fs. 932; 6) Certificado de Defunción. Nombre inscrito: Sebastián Andrés Correa Murillo. Fecha Emisión: 25 Septiembre 2013, que rola a fs. 933; 7) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Sebastián Andrés Correa Murillo. Fecha Emisión: 25 Septiembre 2013, que rola a fs. 934; 8) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Eugenio Ruperto Correa Murillo. Fecha Emisión: 25 Septiembre 2013, que rola a fs. 935; 9) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: María Consuelo Correa Murillo. Fecha Emisión: 25 Septiembre 2013, que rola a fs. 936; 10) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: María Soledad Correa Murillo. Fecha Emisión: 25 Septiembre 2013, que rola a fs. 937; 11) Certificado de Matrimonio. Fecha Emisión: 25 Septiembre 2013, que rola a fs. 938; 11) Copia autorizada de escritura pública Repertorio Nro. 41.794-2012. Mandato Judicial Correa Murillo Eugenio Ruperto y otros a Huerta Cordero, Daniel Andrés y otros, de 12 de diciembre de 2012, que rola de fs. 939 a 940 y Copia autorizada de escritura pública Repertorio Nro. 41.793-2012 Mandato Judicial Correa Alliende Eugenio Ruperto y otros a Huerta Cordero Daniel Andrés y otros de 12 de diciembre de 2012, que rola de fs. 941 a 943.

2.- Los documentos del tercer otrosí de fs. 3466, acompañados a fs. 3472, guardados en Custodia N° 1956-2017, consistentes en: 1) Copia simple de Informe de Evaluación Psicológica suscrito por Katherine Coronel Valdivieso. Psicóloga de 26 de mayo de 2016; 2) Copia simple de Informe Psicológico. Confidencial, signado por Trinidad Varas Cuevas. Psicóloga, de 15 de agosto de 2015; 3) Copia simple de Informe de Atención Psicológica signado por Andrea Pérez Dibarrart de octubre de 2015; 4) Copia simple de Certificado signado por Dr. Gino Ravera Arcos, Médico Psiquiatra de 5 de junio de 2015; 5) Copia simple de Certificado signado por M. Cecilia Jara Valdivia de 1 de junio de 2015; 6) Copia simple de Certificado signado por Dr. Carlos Téllez T. de 28 de abril de 2015; 7) Copia simple de Informe Social Pericial signado por Sandra Hener Núñez.



Asistente Social- Perito Judicial.

3.- Los documentos de lo principal de fs. 3711, acompañados a fs. 3794, guardados en Custodia del Tribunal N° 2072-2017, consistentes en: 1) Copia simple de Procedimiento para los Vuelos Hacia y desde la Isla Robinson Crusoe de 7 de febrero de 2005; 2) Copia simple de DAR 91, Reglas de Vuelo y Operación General. Dirección General de Aeronáutica Civil de 11 de diciembre de 2006; 3) Copia simple de Avión de Transporte militar C212/NC212i de 7 de enero de 2014; 4) Copia simple de OBJ: Remite manifiesto de pasajeros y plan de vuelo Casa 212, N° FACH 966 de 12 Sept 2011; 5) Copia simple de Ejemplar N° 3, Capítulo V. Normas y Procedimientos Específicos de Operación para el material CASA 212 de octubre de 2011; 6) Copia simple de Ejemplar N° 01 Anexo “Ñ” de mayo de 2012; 7) Copia simple de Manual de Operaciones de Vuelo Servicio Aerofotogramétrico Capítulo IV. Normas y Procedimientos Específicos de Operación para DHC-6 “Twin Otter” Serie 100 de abril de 2012; 8) Copia simple de Operación en la Pista de la Isla Robinson Crusoe En Materia de oct 2011; 9) Copia simple de POE-6/OPS-1013 del Grupo de Aviación N° 6 “Operación a la Isla Robinson Crusoe”; 10) Copia simple de NOE-II°/OPS-49 “Disposiciones para Vuelos de Aeronaves Institucionales (..) y desde la Isla Robinson Crusoe, operando desde la II° B.A.”; 11) Copia simple de Informe del Accidente del avión C-212-300 DF S/N 443 (Reg. 966), operado por la Fuerza Aérea de Chile, en la proximidad del Aeródromo de las Islas Juan Fernández, Chile, el 02 de septiembre de 2011 de 15 de junio de 2012; 12) Copia simple de Metaperitaje Accidente Casa-212/300 N° 966, Isla Juan Fernández, Septiembre de 2011. Perito Adjunto: Ronald Stanly Juica Gale; 13) Copia simple de Informe Acerca de si las condiciones meteorológicas que enfrentó el avión CASA 212 de la FACH el día 02 de septiembre de 2011 en las inmediaciones de la isla Robinson Crusoe, pueden ser consideradas como condiciones previsibles o imprevisibles. Rodolfo Pacheco Varas. Meteorólogo de agosto 2014; 14) Copia simple de Informe Meteorológico N° 259/11 de 23 de septiembre de 2011; 15) Copia simple de actuación. Comparece Jorge Claudio Rojas Ávila; 16) Copia simple de actuación. Don Jorge Claudio Rojas Ávila; 17) Copia simple de Declaración Jurada de 19 de marzo de 2013; 18) Copia simple de actuación de 7 de julio de 2014; 19) Copia simple de actuación de 6 de septiembre de 2011; 20) Copia simple de actuación de 17 de octubre de 2011. Comparece Pedro Tomás Forteza Donoso; 21) Copia simple de





actuación de 17 de octubre de 2011. Comparece Nicolás Rodrigo Vidal Hamilton- Toovey;

22) Copia simple de actuación de 5 de septiembre de 2011. Comparece Felipe Ignacio Paredes Vergara;

23) Copia simple de actuación de 23 de agosto de 2016. Comparece Ronald Stanly Juica Gale;

24) Copia simple de actuación Declara don Rodolfo Antonio Pacheco Varas;

25) Copia simple de sentencia dictada por don Juan Cristóbal Mera Muñoz. Ministro en Visita Extraordinaria de 2 de enero de 2013; el documento signado con el N° 26) no se acompaña;

27) Copia simple de noticia emol. Experto: No hay nada peor para un piloto que no tener combustible para regresar de 5 de septiembre de 2011;

28) Copia simple de noticia emol. FACH anuncia solicitud de retiro de dos generales y un comandante por accidente del CASA 212 de 28 de abril de 2012;

29) Copia simple de noticia emol. Caso Juan Fernández: FACH entrega sumario interno a Allamand y dispone duras sanciones (sic) de 28 de abril de 2012;

30) Copia simple de noticia. FACH da a conocer estado de avance de las medidas tomadas tras accidente en Juan Fernández de 14 de agosto de 2012;

31) Copia simple de noticia FACH asegura que tras accidente de Casa 212 se vuela con combustible suficiente para ir y volver a Juan Fernández de 22 de agosto de 2012;

32) Copia simple de noticia emol. Informe establece que vientos y maniobra de piloto produjo el accidente en J. Fernández de 19 de junio de 2012;

33) Copia simple de DGAC: Aeródromo de Juan Fernández no necesita torre de control de 6 de septiembre de 2011;

34) Copia simple de Armando familia tras la tragedia de Juan Fernández de sábado 22 de abril de 2017;

35) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Laura Correa Vela. Fecha Emisión: 25 septiembre 2013;

36) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Sebastián Correa Vela. Fecha Emisión: 25 septiembre 2013;

37) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Leonor Correa Vela. Fecha Emisión: 25 septiembre 2013;

38) Certificado de Matrimonio. Fecha Emisión 25 de septiembre 2013;

39) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Sebastián Andrés Correa Murillo. Fecha Emisión: 25 septiembre 2013;

40) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Eugenio Ruperto Correa Murillo. Fecha Emisión: 25 septiembre 2013;

41) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: María Consuelo Correa Murillo. Fecha Emisión: 25 septiembre 2013;

42) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: María Soledad Correa Murillo. Fecha Emisión: 25 septiembre 2013;

43) Certificado de Matrimonio. Fecha Emisión: 25 septiembre 2013;

44) Certificado de Defunción. Nombre inscrito: Catalina Vela Montero.



Fecha Emisión: 25 septiembre 2013; 45) Certificado de Defunción. Nombre inscrito: Sebastián Andrés Correa Murrillo. Fecha Emisión: 25 septiembre de 2013; 46) Copia simple de Cartola de Cuenta Corriente Banco Estado. Desde 31-12-2010 hasta 05-12-2011; 47) Copia simple de Cartola de Cuenta Corriente. BCI Banco de Crédito e Inversiones. Período: 28-10-2011 al 01-12-2011; 48) Copia simple de Estado de Cuenta Nacional de Tarjeta de Crédito VISA. Fecha Estado de Cuenta 24/07/2013; 49) Copia simple de Certificado de Cuotas BCI Asset Management; 50) Certificado sobre situación tributaria de retiros correspondientes al titular de una EIRL, socios de sociedades de personas, socios de sociedades de hecho, socios gestores de sociedades en comandita por acciones y comuneros. Ciudad y Fecha: 26-03-2010; 51) Certificado sobre situación tributaria de retiros correspondientes al titular de una EIRL, socios de sociedades de personas, socios de sociedades de hecho, socios gestores de sociedades en comandita por acciones y comuneros de. Ciudad y Fecha: 26-03-2011; 52) Certificado sobre situación tributaria de retiros correspondientes al titular de una EIRL, socios de sociedades de personas, socios de sociedades de hecho, socios gestores de sociedades en comandita por acciones y comuneros de. Ciudad y Fecha: 26-03-2013; 53) Liquidación de Remuneraciones Mes: Julio-2008. Trabajador. Sr. (a): Sebastián Correa Murrillo; 54) Liquidación de Remuneraciones. Mes: Diciembre-2008. Trabajador Sr (a) Sebastián Correa Murrillo; 55) Liquidación de Remuneraciones. Sebastián Correa Murrillo. Período: 1 de marzo de 2010 al 31 de marzo de 2010; 56) Liquidación de Remuneraciones. Sebastián Correa Murrillo. Período 1 de abril de 2010 al 30 de abril de 2010; 57) Copia autorizada de Balance General al 31 de diciembre de 2010 Correa Tres Arquitectos Ltda.; 58) Copia simple de Balance General al 31 de diciembre de 2011; 59) Copia simple de Balance General al 31 de diciembre de 2012; 60) Copia simple de Carpeta Tributaria al 31 de diciembre de 2013; 61) Copia simple de Año Tributario 2008. Impuestos Anuales a la Renta 07 N° 87232668; 62) Copia simple de Año Tributario 2010. Impuestos Anuales a la Renta 07 N° 61199630; 63) Copia autorizada de inscripción correspondiente a la sociedad "Correa Tres Arquitectos Limitada" que rola a fojas 17009 número 13546 del Registro de Comercio de Santiago del año 1999, de fecha 22 de septiembre de 2015; 64) Informe de Evaluación Psicológica suscrito por Katherine Coronel Valdivieso. Psicóloga de Mayo de 2016; 65) Informe Psicológico Confidencial de 15 de agosto de 2015 signado por Trinidad



Varas Cuevas, Psicóloga; 66) Copia simple de Informe de Atención Psicológica signado por Andrea Pérez Dibarrant Psicóloga UC; 67) Informe social signado por Sandra Hener Núñez. Asistente Social- Perito Judicial; 68) Certificado signado por Alejandro Gómez Chamorro de 2 de mayo de 2016; 69) Certificado signado por Alejandro Gómez Chamorro de 2 de mayo de 2016; 70) Certificado signado por Alejandro Gómez Chamorro de 2 de mayo de 2016; 71) Certificado signado por Dr. Gino Rivera Arcos. Médico Psiquiatra de 5 de junio de 2015; 72) Copia simple de certificado signado por M. Cecilia Jara Valdivia de 1 de junio de 2015; 73) Certificado signado por Dr. Carlos Téllez. Psiquiatra de 28 de abril de 2015; 74) Currículum Vitae. Datos Personales. Nombre: Isidro Alejandro Gómez Chamorro; 75) Copia simple de Experiencia Laboral Judicial Katherine Coronel Valdivieso.

4.- El documento de fs. 4004, acompañado a fs. 4084, guardado en Custodia del Tribunal N° 158-2018, consistente en: Copia simple de sentencia de 21 de julio de 2017, dictada por doña Claudia Pamela Salgado Rubilar Juez Suplente. 30° Juzgado Civil de Santiago. Caratulado: Schuster/Fisco de Chile.

5.- Los documentos de fs. 4228, acompañados a fs.4245, guardados en Custodia del Tribunal N°1476-2018, consistentes en: 1) Copia de resolución del 3° Juzgado Civil de Valparaíso, en causa Rol C-1145-2013, caratulada: Slier/Fisco de Chile de 20 de enero de 2017; 2) Copia de resolución del 3° Juzgado Civil de Valparaíso, en causa Rol C-1145-2013, caratulada: Slier/Fisco de Chile de 29 de noviembre de 2017; 3) Copia de escrito de Daniel Andrés Huerta Cordero que en lo principal acompaña lista de testigos; 4) Copia de Informe de Evaluación Psicológica signado por Katherine Coronel Valdivieso. Psicóloga. Perito de mayo de 2016; 5) Copia de Informe Psicológico Confidencial signado por Trinidad Varas Cuevas de 15 de agosto de 2015; 6) Copia de Informe de Atención Psicológica signado por Andrea Pérez Dibarrant. Psicóloga UC. Terapeuta de Juego; 7) Copia de Certificado signado por Dr. Gino Ravera Arcos. Médico Psiquiatra de 5 de junio de 2015; 8) Copia de Informe signado por M. Cecilia Jara Valdivia de 1 de junio de 2015; 9) Copia de Certificado signado por Dr. Carlos Téllez Psiquiatra de 28 de abril de 2015; 10) Copia de Informe Social signado por Sandra Hener Núñez. Asistente Social-Perito Judicial; 11) Copia de resolución del 3° Juzgado Civil de Valparaíso en causa Rol C-1145-2013, caratulada Slier/Fisco de Chile de 5 de diciembre de 2017.



6.- Los documentos del otrosí de fs. 4235, acompañados a fs. 4261, guardados en Custodia del Tribunal N°1475-2018, consistentes en: Copia de escrito de demanda y de su proveído de 12 de septiembre de 2014 del 2° Juzgado Civil de Valparaíso, caratulado Correa/Fisco de Chile.

**DÉCIMO QUINTO:** Que la demandante en causa acumulada Rol N° 3263-2014, caratulada “Oliva Vera con Fisco de Chile”, acompañó la siguiente prueba documental:

1.- Los documentos del primer otrosí de fs. 1151, acompañados a fs. 1185, consistentes en: 1) Copia autorizada de escritura pública Repertorio N° 2985-2014. Mandato Judicial Justo Emiliano Oliva Vera y Otra a Adil Brkovic Almonte de 7 de febrero de 2014, que rola de fs. 1180 a fs. 1181; 2) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Flavio Francisco Oliva Pino. Fecha Emisión: 29 Mayo 2014, que rola a fs. 1182; 3) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Justo Emiliano Oliva Vera. Fecha Emisión: 30 Mayo 2014, que rola a fs. 1183.

2.- El documento del cuarto otrosí de fs. 3420, acompañado a fs. 3470, consistente en: Copia simple de Informe Psicológico signado por Jeannette Rosentreter Zamora. Magíster en Psicología Clínica de Adultos, que rola de fs. 3414 a fs. 3419.

3.- El documento del otrosí de fs. 4244, acompañado a fs. 4261, guardado en Custodia del Tribunal N° 1474-2018, consistente en: Copia de Informe Psicológico signado por Alejandra Repetto Seeger. Psicología Clínica.

**DÉCIMO SEXTO:** Que la demandante en causa acumulada Rol N° 549-2015, caratulada “Miño con Fisco de Chile” acompañó la siguiente prueba documental:

1.- Los documentos del segundo otrosí de fs. 1273, acompañados a fs. 1304, consistentes en: 1) Copia autorizada de escritura pública Repertorio N° 2898-2013 Mandato Judicial y Especial Miño Benítez, Paola María Inés y Otros a Valenzuela Soto, René Luis de 20 de Noviembre del año 2013, que rola de fs. 1295 a fs. 1296; 2) Certificado de Matrimonio. Fecha Celebración: 21 Diciembre 1988 a las 19:00 horas, que rola a fs. 1297; 3) Certificado de Nacimiento. Fecha Emisión: 10 Febrero 2015, que rola a fs. 1298; 4) Certificado de Nacimiento. Fecha Emisión: 10 Febrero 2015, que rola a fs. 1299; 5) Certificado de Defunción. Fecha Emisión 10 Febrero 2015, que rola a fs. 1300; 6) Copia simple de inscripción de fs. 25779 N° 38907 del Conservador de Bienes Raíces de Santiago de 20 de abril de 2012 que rola a fs. 1301.



2.- Los documentos de fs. 3454, acompañados a fs. 3472, guardados en Custodia N°1954-2017, consistentes en: 1) Copia simple de Certificado Médico signado por Dr. Rodrigo Figueroa Cabello. Jefe de la Unidad de Trauma y Disociación. Departamento de Psiquiatría, Escuela de Medicina. Pontificia Universidad Católica de Chile de 15 de marzo de 2016; 2) Certificado simple de Certificado signado por Sra. Mónica Elgueta Riquelme. Terapeuta Familiar Sistémico y de Parejas. Terapeuta EMDR; 3) Impresión en blanco y negro de 17 fotografías.

3.- Los documentos de fs. 3519, acompañados de fs. 3533, guardados en Custodia N° 1983-2017, consistentes en: 1) Copia autorizada de inscripción de fojas 25779 número 38907 correspondiente al Registro de Propiedad del año 2012 del Conservador de Bienes Raíces de Santiago; 2) Certificados del Servicio de Registro Civil e Identificación: a) Certificado de Matrimonio. Fecha Celebración: 21 Diciembre 1988 a las 19:00 horas; b) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Rodrigo Matías Fernández Miño; c) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Pía Alejandra Fernández Miño; d) Certificado de Defunción. Nombre inscrito: Rodrigo De La Cruz Fernández Apablaza; 3) Copia simple de escritura pública Repertorio N° 2898-2013. Mandato Judicial y Especial. Miño Benítez, Paola María Inés y Otros a Valenzuela Soto, René Luis de 20 de noviembre de 2013.

4.- El documento de fs. 3683, acompañado a fs. 3686, guardado en Custodia N° 2046-2017, consistente en: Copia simple de Rp: signada por Dra. Elvira Vera Olivares.

**DÉCIMO SÉPTIMO:** Que el demandante en causa acumulada Rol N° 799-2015, caratulada “Párraga con Fisco de Chile”, acompañó la siguiente prueba documental: 1.- Los documentos del primer otrosí de fs. 1373 guardados en Custodia N°1120/2018, consistentes en: 1) Certificado de Matrimonio. Nombre del Marido: Mario Párraga San Román. Nombre de la Mujer: Galia Carolina Díaz Riffo. Fecha celebración: 26 de marzo de 2003 a las 10:25 horas; 2) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Sebastián Vicente Lozano Díaz. Fecha Emisión: 11 de marzo de 2015; 3) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Ainara Parraga Díaz. Fecha Emisión: 16 de marzo de 2015; 4) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Iñaki Parraga Díaz. Fecha Emisión: 16 de marzo de 2015; 5) Certificado de Defunción. Nombre inscrito: Galia Carolina Díaz Riffo. Fecha Emisión: 16 de marzo de 2015; 6) Copia autorizada de escritura pública, Repertorio



N° 5594/2014. Mandato Judicial. Sebastián Vicente Lozano Díaz a Cristián Arias Vicencio de 11 de abril de 2014, que rola de fs.1407 a fs. 1409; 7) Copia de sentencia de casación y sentencia de reemplazo Rol N° 1997-13 dictadas por la Excma. Corte Suprema de 8 de abril de 2014; 8) Copia de sentencia dictada por don Juan Cristóbal Mera Muñoz, Ministro en Visita Extraordinaria de 2 de enero de 2013 y 9) Copia de sentencia pronunciada por la Corte Marcial de 21 de marzo de 2013.

2.- El documento de lo principal de fs. 3641, acompañado a fs. 3658, guardado en Custodia del Tribunal N° 2036-2017, consistente en Copia simple de Informe Psicológico signado por Juan Carlos Roldán Z. Psicólogo Clínico U de Chile de 14 de diciembre de 2017.

3.- Los documentos de lo principal de fs. 4056, acompañados a fs. 4087, guardados en Custodia del Tribunal N° 162-2018, consistentes en: 1) Copia autorizada de escritura pública Repertorio N° 167-2018. Declaración Jurada de Norma María Monserrat Molina Martínez y Protocolización Informe Pericial Psicológico Confeccionado a Mario Párraga San Román y otros de 12 de enero de 2018; 2) Copias simples de los siguientes documentos referentes a Norma M. Molina Martínez: a) Título de Psicólogo. Universidad Católica del Norte de 17 de octubre de 2002; b) Diploma. Licenciado en Psicología. Universidad Católica del Norte de 17 de octubre de 2002; c) Título de Master Internacional en Psicología Forense XI Promoción 2011-2013; d) Diploma por su curso de atención psicológica en el Hospital Clínico Quirúrgico Hermanos Ameijeiras. 248 de 28 de febrero de 2002; e) Título de Terapeuta Familiar y de Parejas de 22 de noviembre del 2013; f) Diplomado en Psicología Jurídica. Especialización en Evaluación Psicológica Forense de noviembre de 2005; 3) Copia simple de Liquidación de Sueldo. Septiembre 2011. Nombre del Funcionario: Díaz Riffo Galia Carolina; 4) Copia simple de Resolución Exenta 06039 de 30 de diciembre de 2010. Procedencia: Consejo Nacional de La Cultura y Las Artes; 5) Copia simple de Resolución Exenta 05561 de 30 de noviembre de 2009. Procedencia: Consejo Nacional de La Cultura y Las Artes.

**DÉCIMO OCTAVO:** Que la demandante en causa acumulada Rol N° 1231-2015, caratulada “Vela Peebles con Fisco de Chile”, rindió la siguiente prueba documental:

1.- Los documentos del primer otrosí y segundo de fs. 1497, acompañados a fs. 1524, consistentes en: 1) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Diego José Vela Grau.



Fecha Emisión: 7 Enero 2015, que rola a fs. 1515; 2) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Catalina Vela Montero. Fecha Emisión: 21 octubre 2014, que rola a fs. 1516; 3) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Felipe Vela Montero. Fecha Emisión: 21 octubre 2014, que rola a fs. 1517; 4) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: María José Vela Montero. Fecha Emisión: 21 Octubre 2014, que rola a fs. 1518; 5) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Luz María Vela Montero. Fecha Emisión: 21 Octubre 2014, que rola a fs. 1519; 6) Certificado Defunción. Nombre inscrito: Catalina Vela Montero. Fecha Emisión: 21 Octubre 2014, que rola a fs. 1520; 7) Copia autorizada de escritura pública Mandato Judicial Vela Peebles, Patricio Eugenio y otros a Hermsilla Osorio, Juan Pablo y Otros de 12 de enero de 2015, que rola a fs. 1521.

2.- Los documentos del tercer otrosí de fs. 3479, acompañados a fs. 3503, guardados en Custodia del Tribunal N° 1964-2017, consistentes en: 1) Copia simple de Informe Psicológico. Nombre: Diego Vela Grau. Fecha Evaluación: Noviembre 2015, signado por Catalina Ignacia Sotomayor Gajardo; 2) Copia simple de Informe Psicológico. Nombre: Felipe Vela Montero. Fecha Evaluación: Noviembre de 2015, signado por Catalina Ignacia Sotomayor Guajardo; 3) Copia simple de Informe Psicológico. Nombre: María de la Luz Montero. Fecha Evaluación: Noviembre de 2015, signado por Catalina Ignacia Sotomayor Gajardo; 4) Copia simple de Informe Psicológico. Nombre: María José Vela Montero. Fecha Evaluación: Noviembre de 2015, signado por Catalina Ignacia Sotomayor Gajardo; 5) Copia simple de Informe Psicológico. Nombre: Luz María Vela Montero. Fecha Evaluación: Noviembre de 2015, signado por Catalina Ignacia Sotomayor Gajardo; 6) Copia simple de Informe Psicológico. Nombre: Patricio Vela. Fecha Evaluación: Noviembre 2015, signado por Catalina Ignacia Sotomayor Gajardo.

3.- El documento de fs. 3803, acompañado a fs. 4090, guardado en Custodia del Tribunal N°2083-2017, consistente en: Copia simple de sentencia de 2 de enero de 2013. Dictada por don Juan Cristóbal Mera Muñoz. Ministro en Visita Extraordinaria.

4.- El documento de fs. 3826, acompañado a fs. 4090, guardado en Custodia del Tribunal N°2081-2017, consistente en: Copia simple de sentencia de 21 de julio de 2017. Rol C-9399-2013. Dictada por doña Claudia Pamela Salgado Rubilar. Juez Suplente. Autoriza doña María José Contreras Morales. Secretaria Subrogante.

5.- El documento de fs. 3828, acompañado a fs. 4090, guardado en Custodia del Tribunal



N°2080-2017, consistente en: Copia simple de Repertorio N° 26483. Protocolización Informe. Rodolfo Pacheco Varas de 4 de diciembre de 2017.

6.- Los documentos del tercer otrosí de fs. 5263, acompañados a fs.5266, consistentes en: Copia de cinco actuaciones de 21 y 22 de diciembre de 2017 en causa Rol E- 744-2017. Caratulado Bruce. Tribunal 14° Juzgado Civil de Santiago, que rolan de fs. 5257 a 5261.

**DÉCIMO NOVENO:** Que la demandante en causa acumulada Rol N° 2437-2015, caratulada “Muñoz con Fisco de Chile”, rindió la siguiente prueba documental:

1.- Los documentos del primer otrosí de fs. 1676, acompañados a fs. 1708, guardados en Custodia del Tribunal N° 1270-2015, consistentes en: 1) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Eduardo Edison Estrada Muñoz. Fecha Emisión: 18 Enero 2013; 2) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: David Alejandro Estrada Muñoz. Fecha Emisión: 21 Agosto 2015; 3) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Carolina Andrea Estrada Muñoz. Fecha Emisión: 21 Agosto 2015; 4) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Alexis Osvaldo Estrada Cofré. Fecha Emisión: 21 Agosto 2015; 5) Ministro en Visita Extraordinaria. Corte Marcial de 15 de noviembre de 2012; 6) Copia simple de sentencia de 28 de junio de 2013. Rol V-13-2013. Dictada por doña Susana Ortiz Valenzuela, Juez Titular. Autoriza don Fernando A. Figueroa Garcés, Secretario Subrogante; 7) Copia autorizada de escritura pública. Repertorio N° 7.543-2015 de 23 de marzo de 2015; 8) Copia simple de sentencia de Corte Suprema de 8 de abril de 2014. Rol N° 1997-2013; 9) Copia simple de sentencia de 21 de marzo de 2013, pronunciada por la Corte Marcial. Rol N° 30-2013.

2.- Los documentos de lo principal de fs. 4073, acompañados a fs. 4089, guardados en Custodia del Tribunal N°163-2018, consistentes en: 1.- Copia autorizada de escritura pública Repertorio N° 168-2018 de 12 de enero de 2018, que contiene: a) Declaración Jurada de Norma María Montserrat Molina Martínez y Protocolización Informe Pericial Psicológico confeccionado a Osvaldo Jacinto Estrada Salgado y otros de 12 de enero de 2018; b) Copia autorizada de Informe de Evaluación Pericial Psicológica. Protocolizado N° 56. Repertorio N° 168-2018; 2.- Copia autorizada de escritura pública Repertorio N° 145-2018. Declaración Jurada Waldo Iván Salazar Tapia y otro de 12 de enero de 2018.

**VIGÉSIMO:** Que la demandante en causa acumulada Rol N° 2429-2015, caratulada “Rebolledo con Fisco de Chile”, rindió la siguiente prueba documental:





1.- Los documentos de lo principal de fs. 1907, acompañados a fs. 1908, guardados en Custodia del Tribunal N°1853-2015, consistentes en: 1.- Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Erwin Armando Núñez Rebolledo. Fecha de Emisión: 21 de agosto de 2015; 2.- Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Gustavo Nicolás Núñez Rebolledo. Fecha de Emisión: 21 de agosto de 2015; 3.- Certificado de Defunción. Nombre inscrito: Erwin Armando Núñez Rebolledo. Fecha Emisión: 2 de abril de 2012; 4.- Copia autorizada de escritura pública. Repertorio Notarial N° 1179/2015. Mandato Judicial María Alicia Rebolledo Castro y otro a Cristian Osvaldo Aldo Arias Vicencio de 19 de mayo de 2015, que rola de fs. 1905 a 1906; 5.- Copias de sentencias de casación y de reemplazo dictadas por la Excma. Corte Suprema el 8 de abril de 2014 y 6.- Copia de sentencia pronunciada por la Corte Marcial el 21 de marzo de 2013.

2.- El documento de lo principal de fs. 4061, acompañado a fs. 4088, guardados en Custodia del Tribunal N° 140-2018, consistente en: Copia simple de Informe Psicológico de 11 de diciembre de 2017, signado por Fabiola A. Mejías Campos. Psicóloga.

**VIGÉSIMO PRIMERO:** Que la demandante en causa acumulada Rol N° 2411-2015, caratulada “Valderrama con Fisco de Chile”, rindió la siguiente prueba documental:

1.- Los documentos de lo principal de fs. 2012, acompañados a fs. 2013, consistentes en: 1) Certificado de Matrimonio. Fecha celebración: 28 de septiembre de 2007. Fecha emisión: 26 de abril de 2012, que rola a fs. 1991; 2) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Constanza Belén Núñez Valderrama. Fecha emisión: 26 de abril de 2012, que rola a fs. 1992; 3) Certificado de Defunción. Nombre inscrito: Erwin Armando Núñez Rebolledo. Fecha emisión: 26 abril 2012, que rola a fs. 1993; 4) Copia autorizada de escritura pública. Repertorio 1949 de 19 de mayo de 2015, que rola a fs. 1994; 5) Copia simple de sentencia de Corte Suprema de 8 de abril de 2014, que rola de fs. 1995 a 2008 y copia simple de sentencia de reemplazo de Corte Suprema que rola fs. 2009 y 2010; 6) Copia simple de sentencia pronunciada por la Corte Marcial de 21 de marzo de 2013, que rola a fs. 2011.

2.- Los documentos de lo principal de fs. 4065, acompañados a fs. 4088, guardados en Custodia del Tribunal N° 137-2018, consistentes en: 1) Copia simple de escritura pública. Repertorio N° 66-2018 de 15 de enero de 2018; 2) Copia simple de Certificado signado por Susana Díaz Aguirre. Psicóloga Clínica de 15 de enero de 2018.

**VIGÉSIMO SEGUNDO:** Que la demandante en causa acumulada Rol N° 2427-2015, caratulada ”Mardones con Fisco de Chile”, rindió la siguiente prueba documental:

1.- Los documentos de fs. 2118, acompañados a fs. 2120, consistentes en: 1) Certificado de Matrimonio. Fecha celebración: 10 marzo 1998. Fecha emisión: 26 abril 2012, que rola a fs. 2096; 2) Certificado de



Nacimiento. Nombre inscrito: Natalia Jeannette Jones Mardones. Fecha Emisión: 26 Abril 2012, que rola a fs. 2097; 3) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Sebastián Eduardo Jones Mardones. Fecha Emisión: 26 de abril de 2012, que rola a fs. 2098; 4) Certificado Defunción. Nombre inscrito: Eduardo Antonio Jones San Martín. Fecha Emisión: 26 Abril 2012; 5) Copia autorizada de escritura pública de 13 de mayo de 2015, que rola a fs. 2100; 6) Copia simple de sentencia de 8 de abril de 2014 pronunciada por la Corte Suprema, que rola a fs. 2101 y 2114 y copia simple de sentencia de reemplazo de 8 de abril de 2017 que rola a fs. 2115 y 2116; 7) Copia simple de sentencia de 21 de marzo de 2013 pronunciada por la Corte Marcial, que rola a fs. 2117.

2.- Los documentos de lo principal de fs. 4069, acompañados a fs. 4088, guardados en Custodia del Tribunal N° 161-2018, consistentes en: Copia autorizada Repertorio N° 169-2018. Declaración Jurada de Norma María Montserrat Molina Martínez y Protocolización Informe Pericial Psicológico Confeccionado a Jeannette Del Pilar Mardones Barrientos y Otros de 12 de enero de 2018 y de 20 de diciembre de 2017.

VIGÉSIMO TERCERO: Que la demandante en causa acumulada Rol N° 2493-2015, caratulada “Quinteros con Fisco de Chile” rindió la siguiente prueba documental:

1.- Los documentos de fs. 2212, acompañados a fs. 2214, consistentes en: 1) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Carolina Andrea Fernández Quinteros. Fecha Emisión: 28 Agosto 2015, que rola a fs. 2208; 2) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Paulina Elizabeth Fernández Quinteros. Fecha Emisión: 28 Agosto 2015, que rola a fs. 2209; 3) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Jorge Ignacio Fernández Quinteros. Fecha Emisión: 28 Agosto 2015, que rola a fs. 2210; 4) Certificado de Defunción. Nombre inscrito: Carolina Andrea Fernández Quinteros. Fecha Emisión: 28 Agosto 2015, que rola a fs. 2211; 5) Copia autorizada de escritura pública. Repertorio N° 24.322-2015. Mandato Judicial María Graciela Quinteros Inostroza y otros a Maximiliano Alejandro Delgado González de 25 de agosto de 2015, que rola a fs. 2206 y 2207.

2.- Los documentos de fs. 4077, acompañados a fs. 4089, guardados en Custodia del Tribunal N° 164-2018, consistentes en: 1) Copia autorizada de escritura pública Repertorio N° 170-2018. Declaración Jurada de Norma María Montserrat Molina Martínez y Protocolización Informe Pericial Psicológico confeccionado a Jorge Alberto Fernández Morgado y otros de 12 de enero de 2018; 2) Copia autorizada de Informe de Evaluación Pericial Psicológica, signada por Norma Molina Martínez. Psicóloga Clínico Forense de 14 de diciembre de 2017; 3) Copia autorizada de Declaración Jurada Teresa Verónica Ramírez Contreras y otros. Repertorio 140-2018 de 12 de enero de 2018.

VIGÉSIMO CUARTO: Que la demandante en causa acumulada Rol N° 3645-2013, caratulada “Delgado con Fisco de Chile”, rindió la siguiente prueba documental:

1.- Los documentos del primer otrosí de fs. 2358, acompañados a fs. 2394, consistentes en: 1) Copia autorizada de escritura pública. Mandato Judicial Marlys Yolanda Delgado Carrillo a Alfredo Agustín Morgado Travezan y otro de 12 de noviembre de 2012, que rola de fs. 2322 a 2323; copia autorizada de escritura pública. Mandato Judicial Karina Fernanda San Martín Caro a Alfredo Agustín Morgado Travezan y otro de 7 de diciembre de 2012 que rola de fs. 2326 a 2327; copia autorizada de escritura pública.



Mandato Judicial Marcela Viviana Marchant Elizalde a Alfredo Agustín Morgado Travezan y otro de 12 de diciembre de 2012, que rola de fs. 2337 a 2338; copia autorizada de escritura pública. Mandato Judicial Jacqueline Norma Pino Miranda a Alfredo Agustín Morgado Travezan y otro de 29 de noviembre de 2012, que rola de fs. 2328 a 2329; copia autorizada de escritura pública. Henríquez Toro, Patricia Pamela a Morgado Travezan, Alfredo Agustín y otro. Mandato Judicial de 11 de diciembre de 2012, que rola de fs. 2324 a 2325; copia autorizada de escritura pública. Carlos Renzo Irrázaval Faggiani y otra a Pía Andrea Unda Isamit y otra. Mandato Judicial de 28 de diciembre de 2012, que rola de fs. 2344 a 2345; copia autorizada de escritura pública. Mandato Judicial. Zambrano Olivares, Cristian Gustavo a Unda Isamit, Pía Andrea y otra de 4 de enero de 2013, que rola de fs. 2339 a 2340; copia autorizada de escritura pública. Mandato Judicial De Amesti Cabezón Jorge Luis y otros a Unda Isamit Pía y otra de 14 de enero de 2013, que rola de fs. 2330 a 2331; copia autorizada Mandato Judicial. Félix Renato De Amesti Cabezón a Alfredo Agustín Morgado Travezan y otros, de 10 de diciembre de 2012 que rola a fs. 2335 a 2336. 2) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Valentina Javiera Lizama Henríquez. Fecha Emisión 22 Diciembre 2011, que rola a fs. 2350; Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Eduardo Andrés Lizama Delgado. Fecha Emisión: 9 Abril 2013, que rola a fs. 2349; Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Vanessa Camila Alexandra Pérez Pino. Fecha Emisión: 8 octubre 2012, que rola a fs. 2351; 3) Certificado de Defunción. Nombre inscrito: Romina Isabel Irrázaval Faggiani, que rola a fs. 2348; Certificado de Defunción. Nombre inscrito: Flavio Francisco Oliva Pino. Fecha Emisión: 9 de abril 2013, que rola a fs. 2346; Certificado de Defunción. Nombre inscrito: Joel Abraham Lizama Nahuelhual. Fecha Emisión: 9 Abril 2013, que rola a fs. 2347; 4) Copia simple escrito Materia: Declaración de Muerte Presunta, que rola de fs. 2352 a 2356.

2.- El documento del primer otrosí de fs. 2397, acompañado a fs. 2399, consistente en: Copia autorizada de escritura pública. Mandato Judicial Juan Eduardo Lizama Ruz a Pía Andrea Unda Samit de 25 de julio de 2013, que rola de fs. 2395 a 2396.

3.- Los documentos del segundo otrosí de fs. 2417, acompañados a fs. 2459, consistentes en: 1) Copia simple de resolución del 30° Juzgado Civil de Santiago de 4 de septiembre de 2013, que rola de fs. 2425 a 2426; 2) Copia simple de resolución del 3° Juzgado Civil de Santiago de 30 de septiembre de 2013, que rola de fs. 2422 a 2424; 3) Copia simple de resolución del 6° Juzgado Civil de Santiago de 22 de mayo de 2013, que rola a fs. 2427; 4) Copia simple de sentencia pronunciada por la Cuarta Sala de la Itma. Corte de Apelaciones de Santiago. N° 1654-2009 de 14 de agosto de 2009, que rola a fs. 2433; 5) Copia simple de Sentencia. 27° Juzgado Civil de Santiago de 22 de diciembre de 2011, que rola de fs. 2434 a 2455; 6) Copia simple de sentencia pronunciada por la Quinta Sala de la Itma. Corte de Apelaciones de Santiago. N° Civil-1909-2013, que rola a fs. 2457.

4.- Los documentos de fs. 2498, acompañados a fs. 2499, consistentes en: 1) Copia autorizada de Protocolización. Mandato Judicial Félix Renato de Amesti Cabezón a Pía Andrea Unda Isamit Olga Prieto Vera Cruz de 7 de noviembre de 2013, que rola a fs. 2493; 2) Copia autorizada Mandato Judicial Félix Renato de Amesti Cabezón a Pía Andrea Unda Isamit y otra de 17 de octubre de 2013, que rola de fs. 2494 a 2495.



- 5.- El documento del primer otrosí de fs. 2537, acompañado a fs. 2538, consistente en: Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Vanessa Camila Alexandra Pérez Pino. Fecha Emisión: 14 octubre de 2013, que rola a fs. 2536
- 6.- El documento del otrosí de fs. 2540, acompañado a fs. 2547, consistente en: Certificado de Matrimonio. Fecha celebración: 14 Enero 1986 a las 10:45 horas. Fecha Emisión: 11 Mayo 2015, que rola a fs. 2539.
- 7.- Los documentos del otrosí de fs. 2667, acompañados a fs. 2669, consistentes en: Copia simple de Individualización de Audiencia de Procedimiento abreviado, apercibimiento de cierre de la Investigación y revisión de prisión preventiva, que rola a fs. 2664 y 2665 y copia simple de escrito solicita certificación que se indica, que rola a fs. 2666.
- 8.- El documento del tercer otrosí de fs. 3497, acompañado a fs. 3504, guardado en Custodia del Tribunal N° 1963-2017, consistente en copia simple de Informe Psicológico emanado de Julio Ardiles Sotomayor. Psicólogo Universidad Católica. Rut: 6.377.727-7 de diciembre de 2016.
- 9.- El documento de fs. 3685, acompañado a fs. 3686, guardado en Custodia N° 2047-2017, consistente en: Copia simple de Informe Psicológico signado por Sandra Molina C. Psicóloga. 8.913.983-K, de agosto de 2016.
- 10.- El documento de fs. 4012, acompañado a fs. 4085, guardado en Custodia N° 157-2018, consistente en: copia simple de Informe del Accidente del avión C-212-300 DF S/N 443 (Reg. 966), operado por la Fuerza Aérea de Chile, en la proximidad del Aeródromo de las Islas Juan Fernández, Chile, el 02 de septiembre de 2011. Airbus Military.
- 11.- El documento de fs. 4014, acompañado a fs. 4085, guardado en Custodia N° 156-2018, consistente en: copia simple de sentencia 30° Juzgado Civil de Santiago de 21 de julio de 2017. Caratulado Schuster/Fisco de Chile.
- 12.- Los documentos de fs. 4016, acompañados a fs. 4085, guardados en Custodia N° 132-2018, consistentes en: 1) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Rodrigo Adrián Cabezón de Amesti. Fecha Emisión: 3 de enero 2018; 2) Certificado de Defunción. Nombre inscrito: Rodrigo Adrián Cabezón de Amesti. Fecha Emisión: 3 de enero de 2018; 3) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Jaime Gonzalo Cabezón de Amesti. Fecha Emisión: 25 diciembre 2017; 4) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Félix Renato de Amesti Cabezón. Fecha Emisión: 25 diciembre 2017; 5) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Jorge Luis de Amesti Cabezón. Fecha Emisión: 25 de diciembre 2017; 6) Certificado de Defunción. Nombre inscrito: Joel Abraham Lizama Nahuelhual. Fecha Emisión: 3 Enero 2018; 7) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Eduardo Andrés Lizama Delgado. Fecha Emisión: 3 de enero 2018; 8) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Valentina Javiera Lizama Henríquez. Fecha Emisión: 8 de enero de 2018; 9) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Juan Eduardo Lizama Ruz. Fecha Emisión: 3 Enero 2018; 10) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Flavio Francisco Oliva Pino. Fecha Emisión: 3 enero de 2018; 11) Certificado de Defunción. Nombre inscrito: Flavio Francisco Oliva Pino. Fecha Emisión: 3 enero 2018; 12) Certificado de Matrimonio. Fecha Celebración: 1 de agosto 2009. Fecha Emisión: 28 diciembre 2017; 13) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Vanessa Camila



Alexandra Pérez Pino. Fecha Emisión: 3 enero 2018; 14) Certificado de Defunción. Nombre inscrito: Romina Isabel Irrázaval Faggiano. Fecha emisión: 3 enero 2018; 15) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Romina Isabel Irrázaval Faggiano. Fecha Emisión: 3 enero 2018; 16) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Carlos Renzo Irrázaval Faggiano. Fecha Emisión: 28 diciembre 2017.

13.- Los documentos de fs. 4019, acompañados a fs. 4085, guardados en Custodia N° 130-2018, consistentes en: 1) Copia simple de Informe Médico signado por Dr. Rodrigo Agurto Rivera. Médico Psiquiatra. Empleado Civil FACH de 14 de octubre de 2011; 2) Copia simple de Informe Médico emanado de Eltón Paez Paredes. Médico Psiquiatra. Hospital Militar del Norte de 9 de julio de 2012; 3) Copia simple de Hoja de Identificación. Fecha Admisión: 14 de noviembre de 2011; 4) Copia simple de Informe Estudiante Karina Fernanda San Martín Pedagogía Educación Física signado por Paula Rocío Sagredo Astudillo. Directora Pedagogía Educación Física. UPV Sede Antofagasta de 29 de noviembre de 2012; 5) Copia simple de Certificado signado por Carlos Torrico Tejada. Médico Psiquiatra. COSAM.SUR de 2 de junio de 2016.

14.- El documento de fs. 4022, acompañado a fs. 4085, guardado en Custodia N° 155-2018, consistente en: Causa Rol N° 32-2011. Cuaderno de Documentos Secreto N° 16. Informe del Accidente Aéreo Clase (A) ocurrido el 2 de septiembre de 2011. Avión Casa 212/300 N° 966 del Grupo de Aviación N° 8. Junta Investigadora de Accidentes JIA.

15.- Los documentos de fs. 4024, acompañados a fs. 4086, guardados en Custodia N°153-2018, consistentes en: 1) Copia simple de sentencia de 2 de enero de 2013. Dictada por don Juan Cristóbal Mera Muñoz. Ministro en Visita Extraordinaria; 2) Copia simple de sentencia de 21 de marzo de 2013 Rol N° 30-2013 pronunciada por la Corte Marcial; 3) Copia simple de sentencia de 8 de abril de 2014. Pronunciada por la Segunda Sala de la Corte Suprema de 8 de abril de 2014; 4) Copia simple de sentencia de reemplazo de 8 de abril de 2014.

16.- Los documentos de fs. 4027, acompañados a fs. 4086, guardados en Custodia N°154-2018, consistentes en: 1) Copia simple de Metaperitaje Accidente Casa 212/300 N° 966, Isla Juan Fernández, Septiembre de 2011; 2) Copia simple de actuación de 23 de agosto de 2016.

17.- Los documentos de fs. 4040, acompañados a fs. 4086, guardados en Custodia N° 129-2018, consistentes en: copia simple de noticia emol de 20 de agosto de 2012; copia simple de noticia El Mercurio.com de 4 de septiembre de 2012; copia simple de noticia El Mercurio.com de 3 de septiembre de 2012; copia simple de noticia El Pingüino.com de 31 de agosto de 2012.

18.- Los documentos del segundo otrosí de fs. 5175, acompañados a fs.5179, consistentes en: 1) Copia de Certificado de Defunción. Nombre inscrito: Jorge Hugo Cabezón Cartagena. Fecha Emisión: 5 de abril de 2018, que rola a fs. 5171; 2) Copia de Certificado signado por Dr. José Armijo Muñoz. Médico Cirujano. Neurólogo de 30 de enero de 2018, que rola a fs. 5172 y 5173 y a fs. 5219 y 5220.

19.- Los documentos del segundo otrosí de fs. 5215 y de fs. 5222, acompañados a fs. 5223, consistentes en: 1) Copia de Certificado signado por Dr. José Armijo Muñoz. Médico Cirujano. Neurólogo de 30 de enero de 2018, que rola a fs.5211 y 5212; 2) Copia de Certificado de Defunción. Nombre inscrito: Jorge Hugo



Cabezón Cartagena. Fecha Emisión: 5 de abril de 2018, que rola a fs. 5213.

VIGÉSIMO QUINTO: Que la demandante en causa acumulada caratulada “Sanhueza con Fisco de Chile” Rol 19371-2015, rindió la siguiente prueba documental.

1.- Los documentos del primer y tercer otrosí de fs. 2755, acompañados a fs. 2831, consistentes en: 1) Certificado de Matrimonio. Fecha celebración: 3 Agosto 2002, que rola a fs. 2816; 2) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Martina Isidora Bruce Sanhueza. Fecha Emisión: 17 de agosto de 2015, que rola a fs. 2817; 3) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Rafaela Andrea Bruce Sanhueza. Fecha Emisión: 17 agosto de 2015, que rola a fs. 2818; 4) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Roberto Andrés Bruce Pruzzo. Fecha Emisión: 17 de agosto de 2015, que rola a fs. 2819; 5) Certificado de Matrimonio. Fecha de Emisión: 17 Agosto 2015, que rola a fs. 2820; y, copia autorizada de escritura pública. Repertorio N° 17.121 Mandato Judicial Marisa Paula Pruzzo Stone y otros a Eduardo Ugarte Díaz y otros de 24 de julio de 2015, que rola de fs. 2821 a 2822.

2.- Los documentos del otrosí de fs. 2881, acompañados a fs. 2903, consistentes en: 1) copia simple de sentencia de 30 de septiembre de 2013. Resolvió doña Claudia Pamela Salgado Rubilar. Juez Suplente, que rola de fs. 2862 a 2864; 2) copia simple de sentencia de 16 de diciembre de 2013. Pronunciada por la Novena Sala de la Corte de Apelaciones de Santiago, que rola de fs. 2865 a 2866; 3) Copia simple de sentencia de 4 de septiembre de 2013, que rola de fs. 2867 a 2868; 4) copia simple de sentencia de 29 de octubre de 2013. Pronunciada por la Primera Sala de la Corte de Apelaciones de Santiago que rola a fs. 2869; 5) copia simple de resolución de 3 de noviembre de 2014, que rola a fs. 2870; 6) copia simple de escrito timbrado con fecha 7 de noviembre de 2014, que rola de fs. 2871 a 2879; 7) copia simple de sentencia de 6 de julio de 2015, que rola a fs. 2880.

3.- Los documentos del otrosí de fs. 2900, acompañados a fs. 2903, consistentes en: 1) copia simple de resolución de 31 de agosto de 2015, que rola a fs. 2898; 2) copia simple de escrito timbrado el 16 de septiembre de 2015, que rola a fs. 2897; 3) copia simple de actuación de 23 de octubre de 2015, que rola a fs. 2899.

4.- Los documentos de lo principal de fs. 3567, acompañados a fs. 3656, guardados en Custodia del Tribunal N° 2035-2017, consistentes en: 1) copia simple Informe psiquiátrico paciente Marisa Pruzzo S. signado por Dra. Catherine Iribarne Wiff Psiquiatra Tratante de 22 de diciembre de 2016; 2) Copia simple Currículum Vitae. Antecedentes personales. Nombre: Catherine Helen Iribarne Wiff; 3) Copia simple Informe Psicológico signado por Karla Álvarez Kozubová Psicóloga Rgo, 1.614. de 12 de septiembre de 2016; 4) Copia simple Currículum Vitae Karla Álvarez Kozubová.

5.- Los documentos de lo principal de fs. 3583, acompañados a fs. 3656, guardados en Custodia del Tribunal N° 2039-2017, consistentes en: 1) Copia simple de Informe acerca de si las condiciones meteorológicas que enfrentó el avión CASA 212 de la FACH el día 02 de septiembre de 2011 en las inmediaciones de la Isla Robinson Crusoe, pueden ser consideradas como condiciones previsibles o imprevisibles. Rodolfo Pacheco Varas. Meteorólogo. Santiago, diciembre 2017 y 2) Copia simple “Declara don Rodolfo Antonio Pacheco Varas, cédula de identidad N° 6.474.179-9”.



6.- El documento de lo principal de fs. 3587, acompañado a fs. 3656, guardado en Custodia del Tribunal N° 2038-2017, consistente en: Copia simple de Informe de Daño por Lucro Cesante. Roberto Bruce Pruzzo de 14 de diciembre de 2017.

7.- Los documentos de lo principal de fs. 3735, acompañados a fs. 3794, guardados en Custodia del Tribunal N° 2076-2017, consistentes en: 1) Copia simple Metaperitaje Accidente Casa-212/300 N° 966 Isla Juan Fernández, septiembre de 2011. Perito Adjunto: Ronald Stanly Juica Gale; 2) Copia simple Informe del Accidente Aéreo Clase “A” ocurrido el 02 sept. 2011 Avión Casa 212/300 N° 966 del Grupo de Aviación N° 8; 3) Copia simple de actuación de 23 de agosto de 2016. Comparece Ronald Stanly Juica Gale.

8.- Los documentos de fs. 3745, acompañados a fs. 3794, guardados en Custodia del Tribunal N° 2077/2017, consistentes en: Archivador Tomo: I 1) Copia simple actuación de 21 de junio de 2012. Comparece: Mauricio Andrés Barría Ruiz; 2) Copia simple Dictamen Fiscal: Los Cerrillos, a 27 días del mes de abril de dos mil doce; 3) Copia simple de actuación de 3 de mayo de 2012. Comparece: Jorge Claudio Rojas Ávila; 4) Copia simple Oficio Reservado N° 343 Del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea de Chile al Ministro en Visita Extraordinaria de la I. Corte Marcial DN. Juan Cristóbal Mera Muñoz de 27 de junio de 2012; 5) Copia simple Ejemplar N° 3/Hoja N° 1. Capítulo V. Normas y Procedimientos Específicos de Operación para el Material CASA 212; 6) Copia simple Ejemplar N° 01/ Hoja N° 01 Clasificación: “Reservado” Anexo “Ñ” de 2 de mayo de 2012; 7) Copia simple Manual de Operaciones de Vuelo Servicio Aerofotogramétrico Capítulo IV Normas y Procedimientos Específicos de Operación para DHC-6 “Twin Otter” Serie 100 de abril de 2012; 8) Copia simple Ejemplar N° 1 POE-6/OPS-1013 Del Grupo Aviación N° 6 “Operación a la Isla Robinson Crusoe de 17 de enero de 2012”; 9) Copia simple Ejemplar N° 1 Grupo de Aviación N° 8 POE-8/ OPS 28 “Operación en la Pista de la Isla Robinson Crusoe en material C-212 S300 de octubre de 2011; 10) Copia simple NOE-II°/OPS-49 “Disposiciones para vuelos de aeronaves institucionales hacia y desde la Isla Robinson Crusoe, operando desde la II° B.A” de 14 de junio de 2012; 11) Copia simple de noticia “FACH da a conocer el estado de avance de las medidas tomadas tras accidente en Juan Fernández” de 14 de agosto de 2012; 12) Copia simple de sentencia dictada por don Juan Cristóbal Mera Muñoz, Ministro en Visita Extraordinaria el 2 de enero de 2013; 13) Copia simple de sentencia pronunciada por la Segunda Sala de la Excma. Corte Suprema el 8 de abril de 2014. Archivador Tomo II: 1) Copia simple de sentencia dictada por don Juan Cristóbal Mera Muñoz. Ministro en Visita Extraordinaria de fs. 2985 a fs. 2990; 2) Copia simple de actuación de 6 de septiembre de 2011. Comparece José Hernán González Flores; 3) Copia simple Informe del Accidente del avión C-212-300 DF S/N 443 (Reg. 966), operado por la Fuerza Aérea de Chile, en la proximidad del Aeródromo de las Islas Juan Fernández, Chile, el 02 de septiembre de 2011 de 15 de junio de 2012; 4) copia simple actuación de 7 de septiembre año ilegible. Comparece: Manuel Ecequiel Chamorro González. Además, en el mismo archivador, acompaña los siguientes documentos: 1) Copia simple Resolución de la Dirección de Operaciones de la Fuerza Aérea de Chile. Estado Mayor General de 23 de mayo de 2012; 2) Copia simple de Resolución de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea. Ministerio de Defensa Nacional. Fuerza Aérea de Chile, signada por Jorge Rojas Ávila. General del Aire Comandante en Jefe; 3) Copia simple de noticia emol “FACH anuncia solicitud de retiro de dos



comandante por accidente del CASA 21” de 28 de abril de 2012; 5) Copia simple de actuación en que constan fs. 2428, 2474, sin número, 2481,2484, sin número, 2487, 2489 y 2490; 6) Copia simple de Ejemplar N° 1 Hoja N° 1 P.O.E- 8 / OPS-28. Grupo de Aviación N° 8 Operación en la Pista de Isla Robinson Crusoe en Material C-212 S300 de octubre de 2011; 7) Copia simple Informe Pericial de Sonido y Audiovisuales. Laboratorio de Criminalística Central. PDI Policía de Investigaciones de 8 de mayo de 2012; 8) Copia simple de fs. 2444 y 2477; 9) Copia simple de fs. 6; 10) Copia simple de actuación de 15 de mayo de 2012. Comparece: Jaime Antonio Fernández Vera; 11) Copia simple de dos fojas sin numeración; 12) copia simple de fs. 5; 13) Copia simple de foja de numeración ilegible. Asimismo, acompaña los siguientes documentos: 1) Copia simple DMC OF. N° 10/2/1 1134 Dirección General de Aeronáutica Civil. Dirección Meteorológica de Chile. Sección Climatología de 23 de septiembre de 2011; 2) Copia simple de Product & Flight Safety. Airbus Military de 15 de junio de 2012; 3) Copia simple de actuación de 6 de septiembre de 2011. Comparece José Hernán González Flores; 4) Copia simple actuación Diligencia de Videoconferencia. Contacto Audiovisual con José Hernán González Flores; 5) Copia simple de actuación de 13 de junio de 2012. Comparece Claudia Andrea Ponce Cisternas; 6) Copia simple de actuación de 14 de junio de 2012. Comparece Edita Luz Amador Cajas; 7) Copia simple de actuación de 27 de junio de 2012. Comparece: Patricio Andrés Velásquez Álvarez; 8) Copia simple Informe de sucesos relacionados a accidente de Isla Robinson Crusoe del turno 31 de agosto y 01-02 Septiembre 2011 correspondiente a secuencia del Meteorólogo Prevencionista Patricio Andrés Velásquez Álvarez; 9) Copia Ref.: Of. (O) N° 91 del 3 de agosto de 2012 de Dirección General de Aeronáutica Civil Para: Ministro en Visita Extraordinaria Sr. Juan Cristóbal Mera Muñoz; 10) Copia simple de actuación de 17 de mayo de 2012. Comparece: María Graciela Quinteros Inostroza; 11) Copia simple de fs. 2985 y 2986; 12) Copia simple Voz Masculina 2: Vale, gracias, chao. Fin transcripción archivo; 13) copia simple fs. sin numeración que consigna del 69.- al 74.-; 14) Copia simple de fs. 6. Archivador Tomo III: 1) Copia simple actuación don Jorge Claudio Rojas Ávila; 2) Copia simple DAP 11 107 Procedimiento para los Vuelos Hacia y desde la Isla Robinson Crusoe. Chile. Dirección General de Aeronáutica Civil; 3) Copia simple Reglas de Vuelo y Operación General. Chile Dirección General de Aeronáutica Civil DAR 91; 4) Copia simple Manual de Fase del Avión CASA-212 Serie 300. Fuerza Aérea de Chile. V° Brigada Aérea Grupo de Aviación N° 8 de febrero de 2007; 5) Copia simple Ejemplar N° 1/ Hoja N° 4. POE 8/OS-28. Clasificación “Reservado”; 6) Copia simple de foja 3038 signada por Luis Antonio Torrejón Ovalle; 7) Copia simple de noticia Mecánico de Casa 212 accidentado afirma que removieron estanques que evitaban punto de no retorno; 8) Copia simple de “Passenger Manifest” de 2 de septiembre de 2011; 9) Copia simple de actuación de 17 de octubre de 2011. Comparece: Pedro Tomás Forteza Donoso; 10) Copia simple de actuación de 15 de mayo de 2012. Comparece Jaime Antonio Fernández Vera; 11) Copia simple noticia emol “Experto: No hay nada peor para un piloto que no tener combustible para regresar” de 26 de agosto de 2015; 12) Copia simple de Airbus Defence & Space. Avión de Transporte Militar C212/NC212i de 7 de enero de 2014; 13) Copia simple de noticia. La Tercera “FACH asegura que tras accidente de CASA 212 se vuela con combustible suficiente para ir y volver a Juan Fernández” de 26 de agosto de 2015; 14) Copia simple de noticia emol “Instructor de Camiroaga molesto





porque no le informaron condiciones de vuelo” de 26 de agosto de 2015; 15) Impresión a color de fotografía. Además se acompañaron los siguientes documentos: 1) Copia simple de actuación. Comparece: Felipe Ignacio Paredes Vergara; 2) Copia simple de actuación de 17 de octubre de 2011. Comparece Ricardo Enrique Scháfer; 3) Copia simple actuación de 17 de octubre de 2011. Comparece Pedro Tomás Forteza; 4) Copia simple de actuación de 17 de octubre de 2011. Comparece Nicolás Rodrigo Vidal Hamilton-Toovey; 5) Copia simple actuación de 31 de julio de 2012. Comparece César Rodrigo Pineda Troncoso; 6) Copia simple de actuación de 13 de septiembre de 2016. Comparece Guillermo Armando Eduardo Castro Guzmán; 7) Copia simple de actuación de 13 de septiembre de 2016. Comparece Luis Bernardo Ili Salgado; 8) Copia simple Ejemplar N° 1/Hoja N° 1. POE-6 OPS-1013 Del Grupo de Aviación N° 6 “Operación a la Isla Robinson Crusoe”; 9) Copia simple de fs. 2891,2892,2893,2894, 2988, 2989 y 2990. Que además acompaña los siguientes documentos: 1) Copia simple de Contrato de 11 de enero de 2011; 2) Copia simple de Contrato Co-Animador TVN/ Roberto Bruce Programa “La Dieta del Lagarto” de 26 de mayo de 2011; 3) Copia simple de Contrato de Trabajo de 1 de julio de 2003; 4) Copia simple de Modificación de Contrato de Trabajo de 1 de enero de 2011; 5) Copia simple de Liquidación de Remuneraciones. Nombre: Roberto Andrés Bruzzo Puzzo de septiembre de 2010; 6) Copia simple de Liquidación de Remuneraciones. Nombre: Roberto Andrés Bruce Pruzzo de octubre de 2010; 7) Copia simple de Liquidación de Remuneraciones. Nombre: Roberto Andrés Bruce Pruzzo de noviembre de 2010; 8) Copia simple de Liquidación de Remuneraciones. Nombre: Roberto Andrés Bruce Pruzzo de Diciembre de 2010; 9) Copia simple Liquidación de Remuneraciones. Nombre: Roberto Andrés Bruce Pruzzo. Fecha: Enero 2011; 10) Copia simple Liquidación de Remuneraciones. Nombre: Roberto Andrés Bruce Pruzzo. Fecha: Febrero 2011; 11) Copia simple Liquidación de Remuneraciones. Nombre: Roberto Andrés Bruce Pruzzo de marzo de 2011; 12) Copia simple Liquidación de Remuneraciones. Nombre: Roberto Andrés Bruce Pruzzo de Abril de 2011; 13) Copia simple Liquidación de Remuneraciones. Nombre: Roberto Andrés Bruce Pruzzo de Mayo de 2011; 14) Copia simple Liquidación de Remuneraciones. Nombre: Roberto Andrés Bruce Pruzzo de junio de 2011; 15) Copia simple Liquidación de Remuneraciones. Nombre: Roberto Andrés Bruce Pruzzo de julio de 2011; 16) Copia simple Liquidación de Remuneraciones. Nombre: Roberto Andrés Bruce Pruzzo de agosto de 2011; 17) Copia simple de 13 Boletas de Honorarios Electrónicas N° 6; N° 12; N° 15; N°17; N° 18; N° 22; N° 23; N° 24; N° 25; N° 28; N° 32; N° 33 y N° 34 de Roberto Andrés Bruce Pruzzo; 18) Copia de noticia “ Manuel Pérez presente a su casero famoso, el reportero matinal Roberto Bruce: Este cabro es como tonto pa’ la fruta”; 19) Copia de noticia “El Buenos Días arrastra a Bruce” La Cuarta 11 de noviembre de 2010”; 20) Copia simple de “La Fiesta Popular Por el Copihue los famosos pelearon hasta las últimas de 10 de diciembre de 2010”; 21) Copia simple de noticia El Mercurio de 6 de enero de 2011 “¿Dónde la viste?” es la nueva apuesta de TVN; 22) Copia simple de noticia La Cuarta de 10 de enero de 2011 “Bruce se pegó el salto de notero a Animardorsh”; 23) Copia simple de propaganda “Donde la viste” Nuevo Programa/Humor/Enero en El Mercurio de 14 de enero de 2011; 24) Copia simple reportaje Roberto Bruce y su salto a la Animación “Quiero que todo Fluya de Manera Natural en Revista Vea N° 3204 del 14 al 27 de febrero del 2011; 25) Copia simple de Informe sobre Desarrollo Humano 2013 El ascenso del sur: Progreso



humano en un mundo diverso. Archivador Tomo IV: 1) Copia simple de Reportaje “Estoy feliz con mis tres mujeres” en Revista TV grama de 7 de mayo de 2010; 2) Copia simple de Portada Las Últimas Noticias de 28 de septiembre de 2011 “Andrea Sanhueza mandó a sus hijas al colegio y volvió a la pega. Viuda de Bruce: “Voy a salir adelante” y en página 30, Retomó un diplomado, mandó a sus hijas al colegio y regresa a la pega. Andrea viuda de Roberto Bruce: “Vamos a salir adelante”; 3) Copia simple de Reportaje Andrea Sanhueza, viuda de Roberto Bruce, Periodista de TVN Víctima de la Tragedia en Juan Fernández “Estoy aprendiendo a vivir de nuevo” en Revista Ya El Mercurio de 15 de noviembre de 2011; 4) Copia simple de portada y reportaje de página 32 de Las Últimas Noticias “Me estoy dando la oportunidad”, dice Andrea Sanhueza. La Nueva vida de la viuda de Roberto Bruce de miércoles 2 de octubre de 2013; 5) Copia simple de sentencia del 30° Juzgado Civil de Santiago de 27 de junio de 2014; 6) Copia simple de sentencia pronunciada por la Primera Sala de la Corte Suprema el 30 de noviembre de 2017; 7) Copia simple de sentencia núm.230/2012 Audiencia Provincial de Barcelona de 7 de mayo de 2012; 8) Copia simple de sentencia dictada y signada por Juan Achurra Larraín Árbitro y signada por José Alfonso Jasmen Sepúlveda Actuario de 30 de enero de 1998.

9.- El documento de fs. 3830, acompañado a fs. 4090, guardado en Custodia N° 2079-2017, consistente en: Copia simple de sentencia del 30° Juzgado Civil de Santiago caratulado Schuster/Fisco de Chile de 21 de julio de 2017 Dictada por doña Claudia Pamela Salgado Rubilar Juez Suplente.

VIGÉSIMO SEXTO: Que el demandado, Fisco de Chile, en la causa caratulada “Slier con Fisco de Chile” y en todas las demás causas acumuladas rindió la siguiente prueba documental:

1.- Los documentos del cuarto otrosí de fs. 46, acompañados a fs. 59, guardados en Custodia del Tribunal N° 1150/2013, consistentes en: 1) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Rodrigo Adrián Cabezón de Amesti. Fecha Emisión: 27 Junio 2013; 2) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Felipe Humberto Camiroaga Fernández. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 3) Certificado de Matrimonio. Nombre del marido: Roberto Andrés Bruce Pruzzo. Nombre de la mujer: Andrea Alejandra Sanhueza Carrasco. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 4) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Martina Isidora Bruce Sanhueza. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 5) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Rafaela Andrea Bruce Sanhueza. Fecha Emisión 27 junio 2013; 6) Certificado de Matrimonio. Nombre del marido: Sebastián Andrés Correa Murillo. Nombre de la mujer: Catalina Vela Montero. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 7) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Catalina Vela Montero. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 8) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Sebastián Andrés Correa Murillo. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 9) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Laura Correa Vela. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 10) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Sebastián Correa Vela. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 11) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Leonor Correa Vela. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 12) Certificado de Matrimonio. Nombre del Marido: Felipe Cubillos Sigall. Nombre de la mujer: Amalia Toro Riveros. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 13) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Felipe Cubillos Sigall. Fecha emisión: 27 junio 2013; 14) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: María Amalia Cubillos Toro. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 15) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: María Sofía



Cubillos Toro. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 16) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Felipe José Cubillos Toro. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 17) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Florencia María de Lourdes Cubillos Toro; 18) Certificado de Matrimonio. Nombre del Marido: Joel Abraham Lizama Nahuelhual. Nombre de la mujer: Marlys Yolanda Delgado Carrillo. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 19) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Joel Abraham Lizama Nahuelhual. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 20) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Eduardo Andrés Lizama Delgado. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 21) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Juan Eduardo Lizama Ruz. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 22) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Valentina Javiera Lizama Henríquez. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 23) Certificado de Matrimonio. Nombre del Marido: Jorge Andrés Palma Calvo. Nombre de la mujer: Luisella Castaño Ferralis. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 24) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Jorge Andrés Palma Calvo. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 25) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Diego Roberto Palma Castaño. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 26) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Max Palma Castaño. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 27) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Santiago Palma Castaño. Fecha Emisión: 27 Junio 2013; 28) Certificado de Matrimonio. Nombre del Marido: Joaquín Arnolds Reyes. Nombre de la Mujer: Macarena Schuster Pinto. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 29) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Joaquín Arnolds Reyes. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 30) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Agustín Arnolds Schuster. Fecha Emisión 27 junio 2013; 31) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Josefa Arnolds Schuster. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 32) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Vicente Arnolds Schuster. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 33) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Matilde Arnolds Schuster. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 34) Certificado de Matrimonio. Nombre del Marido: Mario Párraga San Román. Nombre de la mujer: Galia Carolina Díaz Riffo. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 35) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Galia Carolina Díaz Riffo. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 36) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Sebastián Vicente Lozano Díaz. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 37) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Iñaki Párraga Díaz. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 38) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Ainara Párraga Díaz. Fecha Emisión: 27 junio 2013; 39) Certificado de Nacimiento. Nombre inscrito: Romina Isabel Irrázaval Faggiani. Fecha Emisión: 27 junio 2013.

2.- Los documentos del otrosí de fs. 236, acompañados a fs. 204, guardados en Custodia del Tribunal N° 308-2014, consistentes en: 1) Copia simple de escrito de demanda de indemnización de perjuicios presentada ante el 3° Juzgado Civil de Santiago Rol 9385-2013. Castaño- Fisco de Chile. Ordinario y 2) Copia simple de escrito de demanda de indemnización de perjuicios presentada ante el 30° Juzgado Civil de Santiago Rol 9399-2013 Schuster- Fisco de Chile. Ordinario.

3.- Los documentos del primer otrosí de fs. 307, acompañados a fs. 314, guardados en Custodia del Tribunal N° 1492-2014, consistentes en: 1) Copia de escrito demanda de indemnización de perjuicios interpuesta ante el 29° Juzgado Civil de Santiago. Rol 3645-2013. Partes: Delgado con Fisco de Chile. Notificada el 5 de septiembre de 2013; 2) Copia de escrito de demanda de indemnización de perjuicios interpuesta ante el 3°



Juzgado Civil de Santiago. Rol N° 14338-2013 Correa y otros con Fisco de Chile notificada el 5 de noviembre de 2013; 3) Copia de escrito de demanda de indemnización de perjuicios interpuesta ante el 19° Juzgado Civil de Santiago. Rol 57-14 “Camiroaga con Fisco” notificada el 6 de enero de 2014; 4) Copia de escrito de demanda de perjuicios interpuesta ante el 18° Juzgado Civil de Santiago Rol 9811-2014 “Oliva con Fisco” notificada el 8 de julio de 2013.

4.- Los documentos del primer otrosí de fs. 350, acompañados a fs. 356, guardados en Custodia del Tribunal N° 1991-2014, consistentes en: 1) Copia de escrito de demanda de indemnización de perjuicios interpuesta ante el 1° Juzgado Civil de Valparaíso; 2) Copia de escrito de demanda de indemnización de perjuicios interpuesta ante el 2° Juzgado Civil de Valparaíso.

5.- Los documentos del primer y segundo otrosí de fs. 467, acompañados a fs. 474, consistentes en: 1) Copia resolución de 22 de mayo de 2013 del 6° Juzgado Civil de Santiago, que rola a fs. 454; 2) Copia de escrito Rol 518-13 “En lo principal” Deduce incidente de previo y especial pronunciamiento solicitando que se ordene poner la demanda en conocimiento de personas que señala para efectos que indica que rola de fs. 455 a 466; y, 3) Certificado signado por Keny Miranda Ocampo. Secretario Abogado. Consejo de Defensa del Estado de 16 de agosto de 2013, que rola a fs. 453.

6.- El documento del otrosí de fs. 494, acompañado a fs. 500, consistente en: Copia de Resolución Número 218 de Consejo de Defensa del Estado que nombra en calidad de titular Abogado Procurador Fiscal de Santiago a persona que indica de 9 de julio de 2011, que rola a fs.493.

7.- El documento del otrosí de fs. 504, acompañado a fs. 571, que rola a fs. 503, consistente en: Certificado signado por Keny Miranda Ocampo. Secretario Abogado. Consejo de Defensa del Estado. Santiago de 11 de octubre de 2013.

8.- Los documentos del primer otrosí de fs. 1060, acompañados a fs. 1065, guardados en Custodia del Tribunal N° 974-2015, consistentes en: copias de escritos de demanda y su providencia de 12 de diciembre de 2014, escrito cumple lo ordenado, providencia de 17 de diciembre de 2014, notificación de 22 de enero de 2015, escrito de contesta demanda, providencia de 11 de febrero de 2015, copia de escrito de réplica, providencia de 19 de febrero de 2015, escrito de dúplica y providencia de 27 de febrero de 2015, todas de causa sustanciada ante el 4° Juzgado Civil de Valparaíso; causa rol: C-3262-2014; caratulado Oliva/Fisco de Chile.

9.- El documento del primer otrosí de fs. 1114, acompañado a fs. 1119, que rola de fs.1093 a 1113, consistente en: Copia de escrito de demanda de indemnización de perjuicios por daños en accidente aéreo presentada ante el 4° Juzgado Civil de Valparaíso el 18 de febrero de 2015.

10.- Los documentos del primer otrosí de fs. 1128, acompañados a fs. 1133, guardados en Custodia del Tribunal N° 975-2015, Lugar Especial, consistentes en: Copias de escrito de demanda de indemnización de perjuicios; y de escrito “En lo principal: contesta demanda”.

11.- Los documentos del primer y segundo otrosí de fs. 2403, acompañados a fs. 2416, consistentes en: 1) Copia de resolución de 22 de mayo de 2013 del 6° Juzgado Civil de Santiago, que rola a fs. 2401 y 2) Copia de Resolución Núm. 218 de Consejo de Defensa del Estado. Nombra en calidad de titular al Abogado



Procurador Fiscal de Santiago a Persona que indica de 9 de junio de 2011, que rola a fs. 2402.

12.- Los documentos del primer y segundo otrosí de fs. 2464, acompañados a fs. 2466, consistentes en: 1) Copia de sentencia Rol N° 8746-2010 Pronunciada por la Tercera Sala de la Excma. Corte Suprema de fecha 18 de enero de 2011, que rola de fs. 2460 a 2462; y, 2) Certificado signado por Keny Miranda Ocampo. Secretario Abogado. Consejo de Defensa del Estado. Santiago, 8 de octubre de 2013, que rola a fs. 2463.

13.- El documento del otrosí de fs. 2562, acompañado a fs. 2650, consistente en: Certificado signado por Keny Miranda Ocampo. Secretario Abogado. Consejo de Defensa del Estado. Santiago 29 de julio de 2015, que rola a fs. 2561.

14.- Los documentos del primer y segundo otrosí de fs. 2849, acompañados a fs. 2861, consistentes en: 1) Copia de resolución del 6° Juzgado Civil de Santiago. Causa Rol C-3590-2013 de 22 de mayo de 2013, que rola a fs. 2836; 2) Copia de resolución de 3° Juzgado Civil de Santiago. Causa Rol C-14338-2013 del 3° Juzgado Civil de Santiago de 24 de diciembre de 2013, que rola a fs. 2837 y 2838, confirmada por resolución de la Iltma. Corte de Apelaciones Santiago de 22 de agosto de 2014, que rola a fs. 2839; 3) Copia de resolución de 19° Juzgado Civil de Santiago. Causa Rol C-57-2014 de 12 de marzo de 2014 que rola a fs. 2844 y 2845, confirmada por resolución de la Iltma. Corte de Apelaciones de 22 de agosto de 2014, que rola a fs. 2846; 4) Copia de resolución del 2° Juzgado Civil de Chillán. Causa Rol C-6592-2013 de 3 de enero de 2014, que rola a fs. 2847; 5) Copia de resolución del 26° Juzgado Civil de Santiago. Causa Rol C-23404-2011 de 12 de julio de 2012, que rola de fs. 2840 a 2842, confirmada por resolución de la Iltma. Corte de Apelaciones de Santiago de 3 de octubre de 2012, que rola a fs. 2843; 6) Copia de resolución Núm. 218 de Consejo de Defensa del Estado Nombra en calidad de titular a Abogado Procurador Fiscal de Santiago a persona que indica de 9 de junio de 2011, que rola a fs. 2848.

15.- El documento del otrosí de fs. 3036, acompañado a fs. 3038, consistente en: Certificado signado por Keny Miranda Ocampo. Secretario Abogado. Consejo de Defensa del Estado. Santiago 28 de diciembre de 2015, que rola a fs. 3035.

16.- Los documentos del primer otrosí de fs. 3521, acompañados a fs. 3533, guardados en Custodia del Tribunal N° 1985-2017, consistentes en: 1) Copia de escrito “En lo principal: Casación en la Forma, Primer otrosí: Apelación, Segundo otrosí: Personería y en el Tercer Otrosí, Patrocinio” Tipo causa: Juicio de Hacienda. Rol: C-9399-2013. Carátula: Schuster Pinto, Macarena y otros con Fisco. Cuaderno: Principal”; 2) Copia de escrito “En lo principal, se tenga presente. Otrosí, como medida para mejor resolver, solicita se tenga por acompañado documento.” Tipo causa: Juicio de Hacienda. Rol: C-9399-2013. Carátula: Schuster Pinto, Macarena y otros con Fisco. Cuaderno: Principal.

17.- Los documentos del primer otrosí de fs. 3872, acompañados a fs. 3874, guardados en Custodia del Tribunal N° 1473-2018, consistentes en: 1) Copia de escrito “Confiere Poder” signado por Michael Wilkendorf Simpfendorfer; 2) Copia de resolución Judicial de 5 de octubre de 2017 en causa RIT T-413-2017 y RUC 17-4-0059305-1

18.- Los documentos de lo principal de fs. 3920, acompañados a fs. 4148, guardados en Custodia del Tribunal N° 181-2018, consistentes en: Los documentos guardados en Caja N° 1: 1) Copia de Investigación



Sumaria Administrativa. Resolución de la Dirección de Operaciones (S) N° E-79 de 2 de septiembre de 2011 Tomo I; Tomo II; Tomo III; Tomo IV; Tomo V y Tomo VI; 2) Copia de Cuaderno Separado (Proceso Formativo TTE. (A) Mallea). Investigación Sumaria Administrativa y 3) Copia Cuaderno Separado (Recursos) Investigación Sumaria Administrativa. Los documentos guardados en Caja N° 2: 1) Tomo VII Investigación Sumaria Administrativa; 2) Tomo VIII (Dictamen Fiscal) Investigación Sumaria Administrativa; 3) Tomo IX Investigación Sumaria Administrativa; 4) Tomo X Investigación Sumaria Administrativa; 5) Tomo XI Investigación Sumaria Administrativa; 6) Tomo XII Investigación Sumaria Administrativa; 7) Tomo XIII (Ampliación Dictamen Fiscal) Investigación Sumaria Administrativa; 8) Tomo XIV Investigación Sumaria Administrativa y 9) Tomo XV Investigación Sumaria Administrativa. Los documentos guardados en Caja N° 3: Copia de Investigación Sumaria Administrativa ordenada instruir por Resolución de la Dirección de Operaciones (S) N° E-079, de fecha 02. Sept.2011 y ampliada por Resolución de la Dirección de Operaciones (S) N° E-134, de fecha 1.DIC.2011: 1) “Anexo N° 1. Volumen 1 de 2”; 2) Anexo N° 1 Volumen 2 de 2; 3) Anexo N° 2. Volumen 1 de 3. Parte 1. Parte 2. Parte 3; 4) Anexo N° 2. Volumen 2 de 3. Parte 1; Parte 2; Parte 3; Parte 4; Parte 5; 5) Anexo 2. Volumen 3 de 3; 6) Anexo N° 3. Volumen 1 de 2. Parte 1 y Parte 2; 7) Anexo N° 3 Volumen 2 de 2; 8) Anexo N° 3 A. Volumen 1 de 2. Parte 1; Parte 2; Parte 3; Parte 4 y Parte 5; 9) Anexo N° 3 A. Volumen 2 de 2. Los documentos guardados en Caja N° 4: Copia Investigación Sumaria Administrativa ordenada instruir por Resolución de la Dirección de Operaciones (S) N° E-079 de fecha 02. SEPT.2011 y Ampliada por Resolución de la Dirección de Operaciones (S) N° E-134, de Fecha 01. DIC.2011 1) Anexo N° 4. Volumen 1 de 6; 2) Anexo N° 4. Volumen 2 de 6; 3) Anexo N° 4. Volumen 3 de 6; 4) Anexo N° 4. Volumen 4 de 6; 5) Anexo N° 4. Volumen 5 de 6; 6) Anexo N° 4. Volumen 6 de 6; 7) Anexo N° 5; 8) Anexo N° 5 A; 9) Anexo N° 6; 10) Anexo N° 7; 11) Anexo N° 8. Los documentos guardados en Caja N° 5: Copia de Investigación Sumaria Administrativa ordenada instruir por Resolución de la Dirección de Operaciones (S) N° E-079 de fecha 02.SEPT.2011 y Ampliada por Resolución de la Dirección de Operaciones (S) N° E-134 de fecha 01. DIC.2011; 2) Anexo N° 10; 3) Anexo N° 11; 4) Anexo N° 12.

19.- Los documentos de fs. 3961, acompañados a fs. 4081, guardados en Custodia del Tribunal N°123-2018, consistentes en: 1) Copia de Currículum Vitae. Julio Eduardo Mella Morales; 2) Copia de licencia Piloto de Transporte de Línea Aérea (Avión) Air Line Transport Pilot (Airplane).

20.- Los documentos de fs. 3981, acompañados a fs. 4083, guardados en Custodia del Tribunal N° 124-2018, consistentes en: 1) Copia de Currículum Vitae. Rodrigo Esteban Fajardo Rossel; 2) Copia de Certificado de Título. Escuela Técnica Aeronáutica de 7 de diciembre de 1995 signada por Víctor Ramírez Naranjo. Director.

21.- Los documentos de fs. 3984, acompañados a fs. 4083, guardados en Custodia N°150-2018, consistentes en: Los documentos signados bajo la Letra A 1) Copia de Concentración de Notas para otorgar Título Profesional de Carolina Andrea Fernández Quinteros; 2) Copia de Concentración de Notas para otorgar Título Profesional de Juan Pablo Ignacio Mallea Lagos; 3) Copia de Certificado de Estudios de Carolina Andrea Fernández Quinteros suscrito por Luis Deantes Monzo Coronel de Aviación (I). Director; 4) Copia



de Certificado de Estudios de Juan Pablo Ignacio Mallea Lagos signado por Luis Deantas Monzo Coronel de Aviación (I). Director. Los documentos signados bajo la Letra B. Copia de Anexo Antecedentes de Tripulaciones que volaron al Archipiélago Juan Fernández signado por Cristina Fabry Moyano. Capitán de Bandada (J). Auditor VA. Brigada Aérea; 2) Copia de Informe de Vuelo. Tipo Avión N° FACH C-212 966 de 8 de marzo de 2010; 3) Copia de Informe de Vuelo. Tipo Avión y N° FACH C-212 965. Fecha 18 de febrero de 2010; 4) Copia de Informe de Vuelo. Tipo Avión y N° FACH C-212 965. Fecha 19 de diciembre 2010; 5) Copia Informe de Vuelo Tipo Avión y N° FACH C-212 966. Fecha 11 de marzo de 2010; 6) Copia de informe autenticado 10.1; 7) Copia de Informe de Vuelo. Tipo de Avión y N° FACH C-212/965. Fecha 21 de diciembre de 2010; 8) Copia de Informe de Vuelo, Tipo Avión y N° FACH C-212 965. Fecha 29 de junio de 2011; 9) Copia de informe “2. 2200 lts 4.9”; 10) Copia de Informe de Vuelo Tipo Avión y N° Fach. C-212 965. Fecha 30 de junio de 2011; 11) Copia de Informe “2.2240 lts. 5.2; 12) Copia de Informe de Vuelo. Tipo Avión y N° FACH C-212 966 de 25 de febrero de 2011. Los documentos signados bajo la Letra C, consistentes en: 1) Copia de Criptograma C.C. DIVOPS “R” N° 37/3254/14353 2930; 2) Copia de Criptograma C.C. DIVOPS “R” N° 87/3403/14929 2101 signado por Guillermo Castro Guzmán Coronel de Aviación (A) Jefe E.M. del Cdo. Combate.

22.- Los documentos de fs. 3990, acompañados a fs. 4084, guardados en Custodia del Tribunal N° 151-2018, consistentes en: 1) Copia Currículum Vitae Eduardo Fernández Yaru □; 2) Copia de Certificado de Título de Administrador de Aeropuertos. Dirección de Aeronáutica; 3) Copia de Diploma del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial de don Eduardo Fernández Yaru; 4) Copia de Certificado de U.S. Department of Transportation Federal Aviation Administration. International Airport Management Course.

23.- Los documentos de fs. 3992, acompañados a fs. 4084, guardados en Custodia del Tribunal N° 165-2018, consistentes en: 1) Copia de Currículum Vitae. Personal Área Meteorológica a Nivel Nacional. Edita Luz Amador Cajas; 2) Copia de Certificado de Título Meteorólogo otorgado a doña Edita Luz Amador Cajas por Universidad de Valparaíso. Chile; 3) Copia de Diploma otorgado por Universidad de Santiago de Chile. Facultad de Ingeniería. Postítulo en Gestión y Ordenamiento Ambiental de 16 de agosto de 2000; 4) Copia de Diploma. Escuela Técnica Aeronáutica. “Meteorología Operativa” signado por Ricardo Bermúdez Sanhueza. Director; 5) Copia de Certificado otorgado por la Sociedad Meteorológica de Cuba IV Congreso Cubano de Meteorología , dado el La Habana del 4 al 8 de diciembre de 2007; 6) Copia de Certificado de Dirección General de Aeronáutica Civil. Sistema Integrado de Gestión Aeronáutica signado por Edmundo Fuentes Grossling Director de 6 de enero de 2010; 7) Copia de Certificado de la Dirección de Aeronáutica Civil. “Aplicaciones de Canales Satelitales a Meteorología de Latitudes Medias signado por Fernando González Bruzzone. Director de 24 de noviembre de 2011.

24.- Los documentos de fs. 3995, acompañados a fs. 4084, guardados en Custodia del Tribunal N° 125-2018, consistentes en: 1) Copia de Currículum Vitae de Claudia Andrea Ponce Cisternas; 2) Copia de Certificado de Título de Ingeniero de Ejecución en Meteorología signado por Víctor Ramírez Naranjo Director de 7 de diciembre de 1995.



25.- Los documentos de fs. 3997, acompañados a fs. 4084, guardados en Custodia del Tribunal N° 127-2018, consistentes en: 1) Copia de Currículum Vitae Carlos Parra Arenas; 2) Copia de Certificado de Título Meteorólogo Aeronáutico de Universidad Tecnológica Metropolitana de 15 de enero de 2001.

26.- Los documentos de fs. 3999, acompañados a fs. 4084, guardados en Custodia del Tribunal N°128-2018, consistentes en: 1) Copia de Currículum Vitae Joseph Esteban Rozas Rozas; 2) Copia de Certificado de Título. Fuerza Aérea de Chile. División de Educación. Academia Politécnica Aeronáutica de 8 de septiembre de 2015.

27.- Los documentos de fs. 4035, acompañados a fs. 4086, guardados en Custodia del Tribunal N° 152-2018, consistentes en: 1) Copia de Resolución SS. FF.AA(A) Depto. Prev. Soc. N°3904. Concede pensión de montepío y asignación familiar Miño Benítez, Paola María Inés de 8 de noviembre de 2011; 2) Copia de Resolución SS.FF.AA. (A). Depto. Prev. Soc. N° 4100. Concede pensión de montepío y otros beneficios. Mardones Barrientos, Jeannette Del Pilar de 6 de diciembre de 2011; 3) Copia de Resolución SS.FF.AA (A). Depto. Prev. Soc. N° 991. Reconoce servicios, reliquida pensión de montepío y concede otros beneficios. Miño Benítez Paola María Inés de 20 de marzo de 2012; 4) Copia de Resolución SS. FF.AA (A). Depto. N° 1476. Concede pensión de montepío y otros beneficios. Quinteros Inostroza, María Graciela de 9 de mayo de 2012; 5) Copia de Resolución SS. FF.AA. (A) Depto. N° 2527. Concede pensión de montepío y otros beneficios. Estrada Gutiérrez, Christopher Eduardo de 1 de agosto de 2012; 6) Copia de Resolución SS.FF.AA (A) Depto. N° 2528. Concede pensión de montepío y otros beneficios. San Martín Caro, Karina Fernanda de 1 de agosto de 2012; 7) Copia de Resolución SS.FF.AA (A) Depto. N° 4046. Concede pensión de Montepío y otros beneficios. Valderrama Rojas, Carolina del Carmen de 28 de noviembre de 2011; 8) Copia de Beneficios otorgados por el Departamento de Pensiones a Familiares y Parientes de las Víctimas del Accidente Aéreo del 2 de septiembre de 2011; 9) Copia de Liquidación de Siniestro. LIQ: 0000007262. Mutualidad del Ejército y Aviación. Nombre Beneficiario: Fernández Morgado Jorge Alberto y Quinteros Inostroza María Graciela de 16 de septiembre de 2011.; 10) Copia de Liquidación de Siniestro. LIQ: 0000007275. Mutualidad del Ejército y Aviación. Nombre Beneficiario: Mardones Barrientos Jeannette de 29 de septiembre de 2011; 11) Copia de Liquidación de Siniestro. LIQ: 0000007288. Mutualidad del Ejército y Aviación. Nombre Beneficiario: Muñoz Arteaga Lilian M. Gutiérrez Navarro Bárbara Andrea y Osvaldo Washington Estrada Salgado; 12) Copia de Liquidación de Siniestro. LIQ 0000007261. Mutualidad del Ejército y Aviación. Nombre Beneficiario: Valderrama Rojas Carolina del Carmen de 14 de octubre de 2011; 13) Copia de Liquidación Seguros de Vida de fallecidos en accidente de aviación (FACH). Archipiélago Juan Fernández de 2 de septiembre de 2011.

28.- Los documentos de fs. 4042, acompañados a fs. 4087, guardados en Custodia del Tribunal N°134-2018, consistentes en: 1) Copia de Informe respecto del estudio meteorológico realizado por Rodolfo Pacheco signado por Rodrigo Fajardo Rossel y Claudia Patricia Cruz Silva; 2) Copia de Análisis de las Condiciones de Viento Predominante en el Aeródromo Juan Fernández sector La Punta Período 2013-2015.

29.- El documento de fs. 4044, acompañado a fs. 4087, guardado en Custodia del Tribunal N° 139-2018, consistente en: Análisis Técnico del Informe Pericial. Fuerza Aérea de Chile. Estado Mayor General.





Dirección de Operaciones signado por Albert Widmer Thomas. General de Brigada Aérea (A). Director de Operaciones.

30.- El documento de fs. 4046, acompañado a fs. 4087, guardado en Custodia del Tribunal N°159-2018, consistente en: Repertorio Número 200-2018. Proctolización de Copia de Informe: Análisis Crítico de los Antecedentes del Accidente de la Aeronave C212-300 N° 966 de la FACH en el Archipiélago de Juan Fernández de 15 de enero de 2018.

31.- El documento de fs. 4048, acompañado a fs. 4087, guardado en Custodia del Tribunal N°138-2018, consistente en: Copia de POE-6/OPS-1013 del Grupo de Aviación N° 6 “Operación a la Isla Robinson Crusoe”, signado por Jaime Reyes Lillo. Comandante del Grupo (A). Comandante del Grupo de Av. N° 6.

32.- Los documentos de fs. 4050, acompañados a fs. 4087, guardados en Custodia del Tribunal N° 160-2018, consistentes en: Copia de sentencia de casación y copia de sentencia de reemplazo, ambas 1 de junio de 2016. Rol N° 10.649-2015. Pronunciadas por la Primera Sala de la Corte Suprema.

33.- Los documentos de fs. 4053, acompañados a fs. 4087, guardados en Custodia del Tribunal N°133-2018, consistentes en: 1) Copia de Anexo A al Oficio DF. SDP.PF OD. Res. N° 2/8723 A.G. signada por Carlos Ketterer Droguetti. Coronel de Aviación (AD) Subdirector de Presupuestos; 2) Copia de Anexo B al Oficio DF. SDP. PF. OF. Res. N° 2/8723 A.G., signada por Carlos Ketterer Droguetti. Coronel de Aviación (AD) Subdirector de Presupuestos; 3) Copia de Anexo “A” Al Oficio CP. DAF.SDT.SR “P” N° 2248 de 16 de octubre de 2015; 4) Copia de Anexo “B” Al Oficio CP.DAF. SDT. SR. “P” N°2248 de 16 de octubre de 2015.

34.- Los documentos del tercer otrosí de fs. 4095, acompañados a fs. 4101, guardados en Custodia del Tribunal N° 166-2018, consistentes en: Copias de actuaciones de 14, 15 y 16 de diciembre de 2017 practicadas en E-744-2017 tramitado ante el 14° Juzgado Civil de Santiago.

35.- Los documentos del otrosí de fs. 4186, acompañados a fs. 4716, guardados en Custodia del Tribunal N° 187-2018, consistentes en: 1) Copia de ORD. : N° 001760. De: Abogado Procurador Fiscal de Valparaíso. A: Señor Director de Televisión Nacional de Chile de 16 de Octubre de 2017; 2) Copia de ORD.: N° 002001. De: Abogado Procurador Fiscal de Valparaíso. A: Señor Director de Televisión Nacional de Chile de 7 de Diciembre de 2017.

36.- El documento del otrosí de fs. 4234, acompañado a fs. 4261, guardado en Custodia del Tribunal N° 1472-2018, consistente en: Copia de Resolución TRA N° 45/142/2017 RM Región Metropolitana de 28 de agosto de 2017.

37.- El documento del otrosí de fs. 4346, acompañado a fs. 4347, guardado en Custodia del Tribunal N°1470-2018, consistente en: Copia de Resolución N° 131 del Consejo de Defensa del Estado de 22 de diciembre de 1992.

38.- El documento del primer otrosí de fs. 4405, acompañado a fs. 4407, guardado en Custodia del Tribunal N°1471-2018, consistente en: Copia de Resolución N° 151 del Consejo de Defensa del Estado de 23 de enero de 2012.

39.- El documento del otrosí de fs. 4426, acompañado a fs. 4522, guardado en Custodia del Tribunal N°



1469-2018, consistente en: Copia de Resolución del Consejo de Defensa del Estado TRA N°45/142/2017. RM Región Metropolitana de 28 de agosto de 2017.

40.- El documento del otrosí de fs. 4461, acompañado a fs. 4522, guardado en Custodia del Tribunal N°1468-2018, consistente en: Copia de Resolución del Consejo de Defensa del Estado TRA N°45/142/2017. RM Región Metropolitana de 28 de agosto de 2017.

41.- El documento del otrosí de fs. 4510, acompañado a fs. 4529, guardado en Custodia del Tribunal N°1467-2018, consistente en: Copia de Certificado signado por Marjorie Cárdenas Deramond. Secretario Abogado (S) Consejo Defensa del Estado de 20 de diciembre de 2017.

42.- El documento del otrosí de fs. 4547, y del otrosí de fs. 4570, acompañado a fs. 4569, guardado en Custodia del Tribunal N°1466-2018, consistente en: Copia de Resolución del Consejo de Defensa del Estado TRA N°45/142/2017. RM Región Metropolitana de 28 de agosto de 2017.

43.- El documento del otrosí de fs. 5070, acompañado a fs.5077, consistente en: Copia de carta signada por Hernán Triviño Oyarzún. Gerente de Asuntos Legales. Televisión Nacional de Chile de 13 de febrero de 2018, que rola de fs. 5067 a 5068.

44.- El documento del otrosí de fs. 5089, acompañado a fs. 5093, consistente en: Copia de resolución del Consejo de Defensa del Estado N° 131 de 22 de diciembre de 1992, que rola a fs. 5086 y 5087 y 5091 y 5092.

45.- El documento del otrosí de fs. 5126, acompañado a fs. 5130, consistente en: Copia de Resolución TRA N°45/142/2017. RM Región Metropolitana de 28 de agosto de 2017, que rola a fs. 5123 y 5124.

46.- El documento del otrosí de fs. 5137, acompañado a fs. 5150, consistente en: Copia de resolución del Consejo de Defensa del Estado TRA N°45/142/2017. RM Región Metropolitana de 28 de agosto de 2017, que rola a fs. 5134 y 5135.

47.- El documento del segundo otrosí de fs. 5184, acompañado a fs. 5186, consistente en: Copia de resolución del Consejo de Defensa del Estado TRA N°45/142/2017. RM Región Metropolitana de 28 de agosto de 2017, que rola a fs. 5181 y 5182.

48.- El documento del otrosí de fs. 5201, acompañado a fs. 5209, consistente en: Copia de Certificado signado por Keny Pedro Miranda Ocampo de 19 de marzo de 2018, que rola a fs. 5199.

49.- El documento del otrosí de fs. 5684, acompañado a fs. 5694, consistente en: Copia de resolución del Consejo de Defensa del Estado TRA N°45/142/2017. RM Región Metropolitana de 28 de agosto de 2017, que rola a fs. 5681 y 5682.

50.- El documento del segundo otrosí de fs. 6211, acompañado a fs. 6213, consistente en Copia de resolución del Consejo de Defensa del Estado TRA N°45/61/2018 autorizada el 22 de junio de 2018, que rola a fs. 6207.

51.- El documento del otrosí de fs. 628, acompañado a fs. 6315, consistente en Copia de resolución del Consejo de Defensa del Estado TRA N°45/142/2017. Tomado de Razón el 30 de agosto de 2017, que rola a fs. 6280.

VIGÉSIMO SÉPTIMO: Que la demandante en causa Rol N° 1145-2013, caratulada “Slir con



Fisco de Chile”, rindió la siguiente prueba testimonial:

1.- Que a fs. 5310, comparece Guillermo Andrés Carter Pereira, individualizado a fs. 3398, quien previamente juramentado, declara sobre el sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que como conoce a la familia desde antes del accidente o del suceso en Juan Fernández, puede dar fe que ellos modificaron su esencia de vida desde que perdieron a Silvia; que antes eran una familia alegre, optimista, muy positiva y después de este evento se transformaron en una familia apática, depresiva y triste; que hoy en día ellos giran en torno a explicar la pérdida de su hija; que ha habido medicación permanente para sobrellevar el dolor de la pérdida de su hija y hermana, ya que los trastornos del sueño y del ánimo eran evidentes; que a los nietos e hijos de la familia que son niños pequeños tienen que explicarle la pérdida de su tía; que la situación se ve agravada por la resonancia mediática, lo que también ha influido en no poder olvidarla y superarla; que hay un perjuicio físico de pérdida de peso evidente y un menoscabo en todos los integrantes de la familia; que el monto de los perjuicios es incalculable; que no puede tener la desfachatez de cuantificar el valor de los perjuicios; que no existe un monto que pueda reparar la pérdida de una hija, hermana y tía y todos los momentos que perdió para siempre la familia. Agrega que, trabajó con Luis Felipe Slier mucho antes del accidente, y fue testigo de varios encuentros a la hora de almuerzo entre él y su hermana Silvia, por lo que deduce que era una relación muy estrecha; que recuerda haber asistido a un cumpleaños de Luis Felipe, donde fue testigo de la excelente mancomunidad existente entre padres e hijos; que en las misas de celebración de aniversario de fallecimiento, el único tema de conversación es tratar de encontrar una respuesta ante la pérdida; que le han manifestado su cambio de ánimo evidente y su tristeza permanente frente a los hechos acaecidos; que, hace unos años en un encuentro de amigos en común donde una hija menor de Luis Felipe, le pregunta a su papá sobre lo acaecido, él no pudo responder y para pasar su pena se fue al baño; que, respecto a la mamá de Silvia, en un encuentro casual, trató de conversar otros temas con ella, para que olvide lo sucedido, pero fue imposible, ya que, ni las alegrías de sus nietos pueden hacerla evadir el dolor en su pensamiento por lo sucedido con Silvia; que Luis Felipe es otra persona con actitudes de apatía y silencio permanente e introspección; que hoy, producto de la pérdida de su hermana, su personalidad es



distinta.

2.- Que a fs. 5408, comparece doña Rosa Margarita Ascui Piza, individualizada a fs. 3398, quien previamente juramentada, declara sobre el sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que puede hablar especialmente por los papás de Carolina y también por su hermana; que una muerte desarma a una familia en lo emocional; que Carolina era muy apegada a su familia por lo que ésta se vio muy afectada en lo emocional, sufrieron depresiones; que su papá estuvo muy grave y que su familia en general sufrió mucho dolor; que esto lo sabe y le consta porque ha vivido con ellos el proceso desde la muerte de Carolina desde el 2011 hasta hoy; que fue un sufrimiento que se vive por toda la vida, ya que uno no está preparado para la muerte de un hijo; que ella también sufrió la muerte de un hijo; que lo normal es que un hijo entierre a su padre, no al revés. Agrega que la depresión llevó al padre de Carolina a cambios o enfermedades de salud, agravándose una enfermedad que tenía; que se hizo un trasplante de hígado y estuvo grave; que finalmente la depresión lleva a querer morir y eso pasa la cuenta; que según dichos de Carolina, ella era muy apegada a su familia en general; que su tío la crió desde pequeña, por lo que había un lazo muy cercano con él; que ayudó en su crianza, en su niñez y era muy apegada a ellos; que se enteró ahora que su tío Sergio y su señora eran sus padrinos; que al momento del accidente, Carolina Gatica vivía con sus papás, pero estaba en un proceso de transición porque se había comprado un departamento; que su hermana Claudia Gatica vivía en casa de sus padres junto a Carolina; que Carolina tenía 29 años y Claudia tendría 2 o 3 años menos y la relación era muy apegada; que la veía como mamá ya que era muy protectora de su hermana; que obviamente la amaba mucho.

3.- Que a fs. 5412, comparece María José Pinto Godoy, individualizada a fs.3398, quien previamente juramentada, declara sobre el sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que son tres integrantes de la familia Slier; que la señora Silvia Muñoz es la mamá, Luis Slier es el papá y Luis Felipe es el hermano; que los perjuicios son de índole emocional; que ha visto un gran sufrimiento de la familia, los padres y el hermano porque ellos eran una familia muy unida; que Silvia era bien cercana a sus padres y a su hermano también y para ellos ha sido terrible haber perdido a Silvia de forma tan inesperada; que ve un vacío familiar que no se va a llenar nunca;



que el mayor perjuicio es la pérdida irrecuperable de Silvia; que los ve mucho en el cementerio para los aniversarios, cumpleaños, fallecimiento, en las misas que hacen para Silvia, se puede ver el dolor que está ahí y el continuo recuerdo y esfuerzo para seguir manteniendo viva la memoria de Silvia; que, también en su hermano el sufrimiento de haber perdido a su única hermana es difícil de explicar; que la emotividad que uno ve, a pesar que han pasado como 6 años, es la misma desde que ocurrió el accidente; que también se vislumbra dolor en los símbolos que ellos tienen como fotos y recuerdos de ella; que sabe que los papás viven en el departamento que era de ella; que demuestran un dolor que para ellos no va a acabar nunca; que mantienen reuniones con gente que conoció a Silvia, amigos, familia, tratando de mantener su recuerdo vivo; que ellos siempre están haciendo un llamado a su cumpleaños, aniversarios y al día de los difuntos.

4.- Que a fs. 5145, comparece Evelyn Margarita Aravena Neira, individualizada a fs. 3398, quien previamente juramentada, declara sobre el sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que ellos se vieron afectados en su núcleo como familia; que la señora Silvia ha tenido un deterioro físico desde el fallecimiento de su hija; que don Luis también se vio menoscabado; que en misas y eventos con amigos don Luis se ve como un hombre absolutamente dañado, con mucha pena y depresión, al igual que sus padres; que el fallecimiento de Silvia les provocó un menoscabo como personas que trajo como consecuencia problemas de salud; que ve, particularmente en la señora Silvia, un deterioro importante en términos de salud y de ánimo, al igual que en Luis su hermano. Agrega que se provocó un quiebre en la familia como grupo y de quienes están cerca de ellos; que hay mucho dolor y se han provocado muchos problemas de salud desde el accidente. Que sabe lo anterior porque ha participado en actividades que se han hecho en memoria de Silvia en el cementerio; que en las conversaciones se percibe que el deterioro físico y emocional que ha tenido la familia a partir del fallecimiento de Silvia es evidente y que los veía en actividades familiares cuando Silvia estaba viva, en cumpleaños, eventos que hacían, juntas y ambas participaban. Que antes del accidente, la familia de Silvia era muy alegre y entretenida, llena de actividades y proyectos; que siempre estaban pensando en hacer cosas como familia; que la señora Silvia y don Luis tenían proyectos de viajes con ella,



de hacer muchas cosas de vida; que eran tremendamente unidos e inseparables; que siempre hablaba de sus padres, hermano y sobrinos; que hablaba de los logros de su hermano, de las cosas que él estaba logrando en términos académicos; que Luis ha tenido una baja en su capacidad académica y en lo familiar, con su señora, producto de la depresión; que esto lo sabe por las conversaciones que han sido convocadas en memoria de Silvia.

5.- Que a fs. 5418, comparece don Miguel Ángel González Arcos, individualizado a fs. 3398, quien previamente juramentado, declara sobre el sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que los perjuicios que ha sufrido la familia de Carolina Gatica son psicológicos y emocionales; que ha visto el sufrimiento de ellos hasta hoy; que les ha afectado muchísimo y llevarán el dolor por siempre; que lo más probable es que no sean las mismas personas que eran antes del accidente; que todavía no han podido aceptar la muerte de Carolina; que sienten dolor, siguen llorando por ella su pérdida; que con el accidente hay cosas que ni siquiera tienen ganas de hacer. Agrega que, en ciertas fechas, su ánimo se resiente más, debido a que no está Carolina; que, por ejemplo, la Navidad y los cumpleaños los pasan con más reserva; que sabe lo anterior por conversaciones con la mamá de Carolina Gatica y porque a la época del accidente él era pololo de Carolina Gatica. Que la relación entre Carolina y su familia era muy buena y unida y que el sufrimiento los unió más; que conoce a Sergio Aburto y a su cónyuge; que él era el tío de la mamá y tenía una relación muy cercana y unida con ellos; que no sabe quiénes eran los padrinos de Carolina Gatica.

6.- Que a fs. 5421, comparece doña Carola Alejandra Flores Guzmán, individualizada a fs. 3398, quien previamente juramentada, declara sobre el sexto punto de prueba que no tiene la menor idea del monto, pero sabe que sufrieron perjuicios a nivel emocional, familiar e individualmente; que se desmoronaron pero se unieron como familia para seguir viviendo y para llevar la causa de que se haga justicia; que los padres de Silvia se tuvieron que ir a vivir a Santiago para poder ver todas las aristas que involucraba el caso y comenzar a resolver; que, en su momento los vio deprimidos y Luis Felipe estuvo muy mal; que tuvieron que hacer muchos esfuerzos para poder salir adelante hasta el día de hoy; que sabe lo anterior porque su relación con Silvia Slier le hizo tener contacto con sus padres y su hermano; que la alegría de ellos se notaba por tener a sus hijos al



lado; que ellos cambiaron, de vez en cuando los ve en misas o en situaciones recordatorias a la memoria de Silvia Slier; que muy de vez en cuando hablan por teléfono. Que la relación de Silvia Slier con sus hermanos era de mucha unción y comunicación sobre todo con su madre; que eran muy buenas amigas y cómplices; que con Luis Felipe eran muy buenos hermanos, preocupados del otros; que ella siempre le comentaba situaciones de él; que sentían apego de hermanos y se apoyaban incondicionalmente; que ella habría dado la vida por cualquiera de sus miembros; que era preocupada de su familia y confidente con su padre; que, en forma general, los padres de Silvia y sus hermano cambiaron su estado anímico a estar más depresivos, con la carencia permanente de Silvia.

7.- Que a fs. 5424, comparece Alejandra Luz Repetto Seeger, individualizada a fs. 3398, quien previamente juramentada, declara sobre el sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que los perjuicios están descritos en los informes psicológicos que entregó y se refieren básicamente a daños en las áreas sociales, afectivas y familiares de los entrevistados; que se pueden calificar como muy graves; que por la familia Slier entrevistó al padre, madre y hermano de Silvia Slier; que respecto de Carolina Gatica, entrevistó al padre, madre, abuelo, hermana y tíos; que los daños a que se refieren los informes psicológicos dicen relación con el accidente sufrido en el viaje a Juan Fernández del equipo de TVN y sobre todo con la falta de información respecto de lo ocurrido en este accidente, lo que genera gran parte del daño; que sabe lo anterior a partir del relato efectuado por los familiares de las víctimas y de la observación clínica hecho por ella y su colega. Que, exhibidos los informes psicológicos acompañados el 18 de diciembre de 2017 al E-2386-2017 del 2º Juzgado Civil de Concepción, reconoce su firma y ratifica su contenido y conclusiones.

8.- Que a fs. 5426, comparece Vanessa East Carrasco, individualizada a fs. 3398, quien previamente juramentada, declara sobre el sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que los daños son psicológicos, morales, sociales y económicos; que el daño sufrido ha implicado cambios u detrimentos en sus vidas normales; que ha destruido su estilo de vida anterior al suceso mencionado, sobre todo en términos psicológicos; que ha implicado tratamientos y patologías asociadas a depresión, uso de farmacología y estrés post traumático; que han habido consecuencias



a nivel individual y familiar. Que, exhibidos los informes psicológicos acompañados el 18 de diciembre de 2017 al E-2386-2017 del 2° Juzgado Civil de Concepción, reconoce su firma y ratifica su contenido y conclusiones, señalando que los realizó con su colega Alejandra Repetto.

**VIGÉSIMO OCTAVO:** Que el demandante en la causa acumulada caratulada “Castaño con Fisco”, Rol C-9385-2013, rindió la siguiente prueba testimonial:

1.- Que a fojas 4514, comparece doña Lorena Alexandra Bascur Holmes individualizada en la lista de testigos de fs. 3487, reiterada a fs. 3537, quien previamente juramentada de decir la verdad, declara respecto del noveno punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 708, modificada a fs.734, que la demandante sí sufrió perjuicios emocionales y económicos, pero no sabe su monto; que lo sabe porque lo ha visto; que en lo emocional sufrió por la angustia de no saber qué había pasado con su marido al momento del accidente, para que luego de varios días de espera recibiera noticias de que había fallecido; de no poder hacer un entierro formal sino con tan solo pequeñas partes de su cuerpo; que a ello se suma la cobertura mediática que el accidente en cuestión tuvo y el no dejar de bombardear de información pública a ella y los niños, incluso hasta antes de tener información oficial de la muerte de su padre; que la Lela se sumió en una pena profunda que le impedía físicamente comer; que tuvo que sacar fuerzas de alguna parte para ayudar a los niños a entender que el papá no iba a volver; que durante los años transcurridos, Lela y los niños han estado en tratamiento psicológico y psiquiátrico, para ayudarlos a sobrellevar la pena y la falta de imagen paterna, que es tan necesaria a su edad; que de hecho el menor, Santiago, al momento de fallecer su padre tenía sólo 4 años y hace un par de años atrás, el 2015, le dijo a su mamá que se estaba olvidando del papá; que para la Lela y los niños ha sido doblemente difícil aminorar la pena de la muerte de Jorge, porque lamentablemente varias veces al año hacen un reportaje en la TV y los diarios en donde vuelven a revivir el accidente, la angustia y la pérdida; que en lo económico, Lela se encontró en la necesidad de volver a trabajar, cosa que no había hecho desde la práctica universitaria, porque Jorge se encargaba de la mantención de la familia en su totalidad; que el volver a trabajar implicó dejar a los niños en casa sin ella estar presente, lo que les afectó directamente en su vida escolar y en lo anímico, haciendo hacer sentir doblemente la pérdida; que la Lela no ha superado la muerte de Jorge y los niños han crecido con el apoyo económico





y emocional de su madre, lo que no ha sido fácil por la intensidad del trabajo de Luisella y porque no tiene relación alguna con lo que estudió originalmente; que ella tuvo que aprender un oficio ajeno a su profesión e intereses para poder mantener un nivel de vida lo más parecido al que tenía cuando Jorge estaba vivo. Que el hecho de tener que trabajar de lunes a viernes en jornada completa causa un efecto directo con las emociones de los niños y por defecto a ella también.

2.- Que a fojas 4518, comparece doña Patricia Paula Correa Martin, individualizada en la lista de testigos de fs. 3487, reiterada a fs. 3537, quien previamente juramentada de decir la verdad, declara sobre el noveno punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 708, modificada a fs. 731, que por supuesto que la demandante sufrió perjuicios, emocionales y económicos; que ello le consta porque para ella fue un golpe muy duro perder a su marido, de tener que hacerse cargo de todo lo que una pareja hace con sus hijos y económicos porque ella tuvo que empezar por primera vez a hacerse cargo de su familia; que el monto de los perjuicios los desconoce; que a ella la vio muy triste, complicada, con mucha pérdida de peso y preocupada por sus hijos; que una pérdida así es irreparable, sobre todo cuando es tan mediática porque es muy difícil, tanto para ella como para sus hijos, cerrar un ciclo de duelo cuando sale en las noticias cada cierto tiempo y vuelve a recordarse todo lo vivido; que en el duelo a cada uno le tocado vivir cosas distintas por sus edades, pero sabe que han tenido tratamiento psicológico los tres; que los perjuicios económicos consisten en que ella por primera vez tuvo que trabajar para hacer lo que realizaba su marido, es decir, ser el sustento principal de su familia, ya que antes no lo hacía; que conoció al señor Jorge Palma; que sus cualidades eran ser una persona honesta, trabajadora y muy preocupado por su familia; que eso es lo que sabe; que el señor Palma con sus hijos eran muy cercanos, era un padre muy presente y tenían un vínculo muy estrecho; que sabe que hacían deportes juntos; que antes del fallecimiento del señor Palma, la señora Castaño con una amiga repartían pan en su barrio; que Luisella ha tenido que recibir atención psicológica y siquiátrica; que a la fecha Luisella y sus hijos no han podido superar su muerte.

3.- Que a fojas 4523, comparece doña María Carolina Muñoz Diemer, individualizada en la lista de testigos de fs. 3487, reiterada a fs. 3537, quien debidamente juramentada, declara sobre el noveno punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de



fs. 708, modificada a fs. 731 que la demandante sí sufrió perjuicios, por un cuadro depresivo mayor secundario por la pérdida de su marido, el que requiere tratamiento integral de fármacos y psicoterapia durante años; que esa patología se cronificó, por lo que el tratamiento se extendió; que hubo perjuicios psicológicos, emocionales, ambientales y cognitivos; que ella requería consultas psiquiátricas mensuales y psicoterapia semanal, más el costo farmacológico en cuanto al tratamiento; que en lo emocional su desempeño bajó porque está cognitivamente afectada; que le consta porque fue su médico y la vio frecuentemente en ese período, con una buena adherencia al tratamiento psicológico y psiquiátrico; que reconoce el informe realizado por ella, su firma y timbre, que se encuentra acompañado en bajo el numeral 1 de la presentación de fs. 3506 y que se tuvo por acompañado por resolución de 13 de diciembre de 2017 de fs. 3536; que como experiencia profesional como médico psiquiatra egresó el año 200 de la Universidad de Los Andes, hizo su especialidad en el Hospital de El Salvador bajo el régimen de la Universidad de Chile y reconocida por Conacem 2005; que actualmente trabaja en la Universidad Católica como médico psiquiatra, de hace 8 años.

4.- Que a fojas 4524, comparece don Rodolfo Wagner Brizzi, individualizado en la lista de testigos de fs. 3487, reiterada a fs. 3537, quien debidamente juramentado, declara sobre el noveno punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 708, modificada a fs. 731, que la demandante sufrió perjuicios, entendido psicológicamente como un evento traumático por lo súbito; que por lo mediático fue muy difícil para Luisella y su familia, así como en términos económicos, de pareja, proyecto de vida conjunta y de paternidad, quedando la madre a cargo de las múltiples funciones de una familia sola; que ello se tradujo clínicamente en un cuadro depresivo mayor, producto de un duelo traumático que no pudo ser procesado mentalmente y que es lo que se hace en psicoterapia; que lo que hacen es convertir una angustia intolerable y traumática en dolores humanamente tolerables, pero las pérdidas se mantienen y hay que asumirlas; que le constan sus dichos ya que trató a la demandante durante el tiempo que especificó y con la coordinación de la doctora Muñiz, que es lo habitual entre fármacos y psicoterapia y lo recomendable en salud mental; que reconoce el informe, su firma, carnet de identidad, como también todas y cada una de las palabras escritas por ella; que como experiencia profesional estudió psicología seis años en la Universidad



Gabriela Mistral, titulándose el año 94-95, con un post-grado en la Sociedad Chilena de Psicoanálisis ICHPA desde el año 1997 al 2000, con un segundo post-grado en el Instituto Chileno de Terapia Familiar entre el 2009 y 2011; que su experiencia clínica es desde el año 1997 como psicólogo clínico en sicoterapia y psico-diagnóstico, tanto individual como de familia; que además, desde septiembre de 2003, trabaja en el servicio de psiquiatría del Hospital Militar de Santiago en labores similares; que hay un efecto traumático y en el caso se cronifica; que los efectos mismos de la pérdida duran toda la vida, por la ausencia de un ser querido y cambia el cómo se puede llevar; que afecta los aspectos de seguridad, autoestima y ánimo, generando ansiedad, angustia y sintomatología depresiva, alteraciones de sueño, apetito, irritabilidad, anergia, anhedonia, de los roles familiares como madre y sustento de la familia; que la muerte del marido de Luisella sí impactó en la vida de los hijos, por la pérdida del padre, en su vida diaria y como figura paterna en todas las instancias, como el colegio y actividades; que como son tres niños hombres, se va acrecentando aún más en la adolescencia; que el segundo componente del impacto es el carácter mediático del accidente, lo que es un componente retraumatizador, es decir, se agrega al trauma inicial de la muerte, de la ausencia del padre y sus funciones, reiterados episodios que vuelven a traumatizar a los niños, lo cual aumenta considerablemente el riesgo de cronificación; que sí afectó de una manera muy significativa, generando una depresión mayor con síntomas angustiosos y reactiva a la situación traumática; que por los síntomas descritos anteriormente, impacta el área de pareja económico-laboral, de carácter de compañero de vida y proyecto conjunto; que además hubo que tomar los roles paternos con los hijos; que no atendió como paciente a los hijos de Luisella Castaño, pero sí tuvo información constante respecto del estado sintomático de los niños, los que fueron derivados a un psiquiatra, de la orientación a la madre y guía psico-educativa de cómo manejarlo.

**VIGÉSIMO NOVENO:** Que, el demandante en la causa acumulada caratulada “Camiroaga con Fisco”, Rol C-2983-2014, rindió la siguiente prueba testimonial:

1.- Que a fs. 4236, comparece doña Alexandra Rosario Bradbury Goycolea, individualizada en la lista de testigos de fs. 3434, quien previamente juramentada, declara sobre el quinto y sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145 que tuvo la suerte de compartir mucho con la familia Camiroaga a raíz de la amistad



que tenía con Felipe; que practicaban mucho deporte juntos y tenían muchos intereses en común; que siempre la invitaba a compartir asados y eventos en su casa, donde siempre estaba su familia, es decir, sus hermanos y su padre; que los almuerzos y asados eran muy llenos de alegría; que Felipe era gozador y entretenido; que él los unía a todos; que Felipe tenía una vida pública, pero en esencia era muy privado y siempre quería estar con su familia e íntimos amigos; que ocurrió el accidente y fue traumático; que se enteró por la radio como a las 6 de la tarde de ese día viernes y se fueron juntando en su departamento donde se dieron cuenta de la información en la televisión; que estuvieron 2 o 3 días turnándose frente a la televisión, desesperados, intentando ver en qué momento podría aparecer Felipe, querían que pasara un milagro; que se juntaron los días siguientes en casa de amigos íntimos para estar juntos esperando saber algo; que eran días muy terribles donde alternaba la sensación de esperanza y tragedia; que los hermanos de Felipe y su papá hicieron lo que podían para mantenerse fuertes, pero habían cosas que fueron demasiado; que, en un momento tuvo que ir sola a una prueba de ADN para poder comprobar restos; que fue terrible; que no se sabía en ese momento si había habido un accidente o no y cuál era su implicancia; que finalmente se encontró el avión y los restos y Sole tuvo que ir a identificar; que sufrió mucho cuando le pusieron los pedacitos del tatuaje de Felipe para que los identificara; que paso meses o años sin poder dormir bien; que tanto ella como Francisco y Jorge quedaron completamente traumatados por la forma en que murió; que se fueron enterando de todo lo que pasó en la televisión de una forma bastante pública y también tuvieron que hacer su luto público; que, a su parecer, nunca se van a recuperar del trauma y de saber que Felipe pasó sus últimos momentos de esta forma y murió así. Agrega que Felipe tenía una relación muy cercana con su padre y hermanos; que la invitaba mucho a su casa y casi siempre había familia presente; que la Sole vivía en una casita al lado de la suya y tenían una conexión, más allá de hermanos, a través de los animales y la naturaleza; que le apoyaba en todo su día a día cuando él no podía estar ahí; que, desde que lo conoció, casi todas sus vacaciones eran con su familia, con uno u otro hermano; que subían a esquiar, iban a la playa o viajaban juntos; que con Pancho también se veían muy seguido y gozaban, como todos lo deberían hacer; que Felipe se veía con Francisco una o dos veces a la semana; que Felipe tenía un departamento en Santiago y se juntaban durante la semana allá y los fines de semana en Colina; que su papá siempre estaba muy presente, no sólo



físicamente sino que también hablaban mucho por teléfono y compartían; que la muerte de Felipe tuvo un efecto de muchísima tristeza y fue traumática para ellos; que el saber cómo murió los dañó inmensamente; que ha tenido un efecto de que sean más retirados, menos sociales; que hasta el día de hoy llevan una tristeza muy grande; que la Sole sigue viviendo donde vivía Felipe y sigue acordándose y se preocupa de todo lo que se preocupaba antes, de los animales, las cosas; que tienen un altar en la casita con una que otra cosa de Felipe y siempre tienen flores frescas y fotos; que dicen que para un padre lo peor es que su hijo muera antes que él; que haya muerto de esa forma es irrecuperable; que él sigue con una tristeza y un estrés producido por el accidente; que Francisco también sigue muy afectado; que los primeros días compartió con ellos desde que se enteraron que había llegado el avión de Felipe a la isla y les vio con la tristeza y los problemas que el accidente le produjo; que no podían dormir, comer, salir; que tenían ganas de vivir ese momento sin que la prensa se enterara dónde estaban; que se enteraban de toda la información a través de la televisión; que ésta era la única forma de enterarse; que se turnaban para ver la tele y saber si Felipe estaba vivo; que antes del accidente compartía con una familia muy alegre y gozadora y hoy recuerdan a Felipe e intentan mantener el espíritu que tenían antes, siendo una familia mucho más triste; que ve la tristeza reflejada en sus ojos; que sigue compartiendo con ellos; que la siguen invitando a Colina, y va por lo menos 2 veces al mes a gozar de un buen asado; que Felipe sigue muy presente; que Jorge sigue con el peso de la muerte de su hijo y todas las responsabilidades que ha tenido que asumir por la responsabilidad que tenía Felipe; que Pancho vive al lado de la Sole, más retirado de lo que vivía antes; que cree que ya las pesadillas han ido pasando, pero los problemas para dormir no necesariamente; que ella conoció a Felipe cuando era chica porque pololeaba con una prima grande suya; que después lo volvió a encontrar el año 2006 o 2007 y ahí empezaron a compartir muchísimo, a raíz de los caballos, el polo; que jugaban en el mismo equipo, así conoció a su familia y empezó a compartir con ellos y partió la amistad.

2.- Que a fs. 4239, comparece doña María Senta Wachholtz Ureta, individualizada en la lista de testigos de fs. 3434, quien previamente juramentada, declara sobre el sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, en particular, sobre el dolor de Soledad Camiroaga, que ve día a día en su trabajo; que trabaja con ella, regularmente, desde el año 2014; que vio un cambio en ella por la gran pena debida a la



muerte de su hermano; que vio la pena en ella día a día desde el accidente, pero antes Soledad también había hecho unos trabajos, por lo cual en esa época, veía en ella una actitud alegre, comunicativa y sociable; que después del accidente la ha visto muy retraída, quebrándose emocionalmente a diario; que tiene una actitud triste y día a día le habla del dolor de ver y vivir el recuerdo y el drama de reconocer el tatuaje en un pedacito de su hermano; que recuerda permanentemente las imágenes del accidente en sí; que ello la lleva a un menoscabo laboral; que llega tarde a trabajar; que no sabe si es muy frío decirlo, pero rinde menos; que es dolorosa su situación; que ella a diario debe escuchar su dolor; que ella siente que no merece haber sufrido lo sucedido; que todos los días ve la pena enorme que sufre y eso la ha llevado a involucrarse emocionalmente; que el dolor humano que ve es desgarrador; que cuando le habla de las imágenes del accidente, le habla sobre el avión destruido por completo; que su cambio de actitud anímico se complica a diario y es vulnerable; que escucha su dolor pero también le habla del dolor desgarrador que siente su padre, que es una persona mayor y Felipe era sus ojos; que Francisco tiene un aislamiento con el mundo cada vez mayor. Agrega que desde el 2014 Soledad trabaja con ella con contrato fijo indefinido y con mayor presencia física en el horario de oficina; que ella hace el trabajo de marketing y diseño y eso requiere estar en la oficina, en locales y fuera de los puntos; que están juntas y almuerzan dentro del horario de colación y que tienen una relación cotidiana.

3.- Que a fs. 4253, comparece doña Berta Andrea Muñoz López, individualizada en la lista de testigos de fs. 3434, quien juramentada en forma legal, declara respecto al quinto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145 que reconoce su firma, timbre y el contenido del informe médico realizado el 22 de marzo del año 2017, acompañado en autos y que se le exhibe en ese acto, al tenor del artículo 346 N°1 del CPC.

4.- Que a fojas 4254, comparece doña Ximena Plubins Matas, individualizada en la lista de testigos de fs. 3434, quien juramentada en forma legal, declara respecto del quinto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que reconoce el informe psicológico de fecha 29 de marzo de 2017, acompañado en autos y que se le exhibe en ese acto, al tenor del artículo 346 N°1 del CPC; que tiene su firma y timbre y que fue informado por ella; que luego de atender a Francisco Camiroaga concluyó que él no sólo tuvo la pérdida de su hermano, sino que también todo lo que significaba su protección;



que Felipe cubría todas las funciones económicas y emocionales de todos sus hermanos, incluido su padre; que eran muy cercanos ellos, por lo que el duelo de Francisco fue un poco más complejo en cuanto a la duración y sanación de su dolor; que el tratamiento de Francisco Camiroaga empezó como en septiembre del año 2012 hasta la fecha, no con la frecuencia anterior, pero todavía con controles esporádicos; que ello se ha alargado ya que el hecho provocó un impacto en la familia, quedando descabezada totalmente, como huérfanos.

5.- Que a fojas 4256, comparece doña María Virginia Castillo Rojas, individualizada en la lista de testigos de fs. 3434, quien juramentada en forma legal declara respecto al quinto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que lo que ha visto es un cambio emocional en la familia Camiroaga debido a la muerte de Felipe, un quiebre; que él era un pilar importantísimo para sus hermanos y su padre, tanto emocional como económicamente; que sin duda el daño es indescriptible y destructor de su familia, ya que quedó indefensa moralmente y sin el pilar fundamental que cumplía Felipe en la misma, que siempre actuó como padre y madre de sus hermanos, a la vez que era un apoyo fundamental en la vida de su padre; que era una familia donde no existía madre y él fue quien asumió ese papel en la casa; que sus hermanos Soledad y Francisco, como también su padre Jorge, se apoyaban y dependían mucho de él; que definitivamente él era el jerarca de la casa; que la familia nunca volvió a ser lo que era, bien constituida, increíblemente unida y sobretodo muy alegre; ello por una profunda tristeza y falta de soporte emocional, de unidad y apoyo económico; que dicho papel lo ejercía Felipe de una forma extraordinaria; que ahora la familia está marcada; que Felipe tenía una relación extraordinariamente buena y protectora con sus hermanos y su padre; que era un hombre muy presente en la vida de cada uno de ellos en todos los sentidos; que Felipe se ocupaba de la vida y comodidad de su padre, como de los estudios de sus hermanos; que él se ocupaba personalmente de cómo y dónde vivía su padre, además de almorzar con él cuando menos tres veces por semana; que lo mismo hacía con sus hermanos; que él se ocupaba de los costos y gastos de ellos tres; que igualmente él los invitaba a su casa dos o tres veces por semana, manteniendo un estrecho contacto de su vida diaria; que muchas veces Felipe fue el apoyo económico en negocios emprendidos por sus hermanos, además de costar los deportes que compartía con ambos; que con Soledad, por ejemplo, disfrutaban



el amor por los caballos, practicando casi a diario ese deporte; que con Francisco compartía el amor por los animales, las pinturas y el arte, por el cual juntos estaban trabajando en un proyecto que quedó inconcluso al momento de su muerte; que con su padre tenían el oficio común de la fotografía; que disfrutaba profundamente estar con él, pasar muchos fines de semana juntos y conversar, además de viajar; que eran increíblemente unidos; que Soledad estudió fotografía en España y se mantuvo económicamente todo ese tiempo gracias a su hermano, poniéndose a trabajar con Felipe cuando volvió a Chile hasta el día de su muerte, quedando el trabajo inconcluso; que la muerte de Felipe produjo un cambio dramático en su estructura como familia y sus personalidades; que le consta que cambió el carácter de Soledad, se volvió infinitamente más retraída y triste, lo que la llevó a un tratamiento psicológico para tratar de sobrellevar el trauma de la pérdida, el cual continua hasta el día de hoy; que Francisco igualmente debió asistir, hasta el día de hoy, a un tratamiento psicológico por no aceptar la muerte de su hermano; que Jorge, su padre, infinitamente quedó afectado y desde la muerte de Felipe ha sufrido diversas enfermedades; que de hecho era un hombre muy sano y envejeció muy rápido, debilitándose física y emocionalmente.

6.- Que a fojas 4272, comparece don Daniel Alejandro Sagues Jiménez, individualizado en la lista de testigos de fs.3434, quien juramentado en forma legal, declara sobre el sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que desde que se produjo el accidente en adelante, ha tenido la posibilidad de compartir en distintas ocasiones con la familia, en el grupo y en forma individual; que se ha tocado el tema de Felipe, de la pena y el dolor que han sufrido en forma individual cada uno de ellos producto de su ausencia y de cómo fueron los hechos; que en particular ha tenido más relación con Jorge y Soledad; que en el caso particular de Francisco la relación ha sido menor ya que tiene la sensación que él ha estado más alejado y más ausente, se imagina producto del dolor de los hechos; que con Soledad han conversado muchas veces y ella siempre le ha manifestado su pena constante, su sentimiento de pérdida y que extraña mucho a su hermano; que ellos tenían una relación muy cercana y Felipe siempre estuvo al lado de ella acompañándola, apoyándola en todo momento mientras estuvo viviendo en el extranjero y después en Chile; que en el caso de Jorge Camiroaga, tiene una relación más cercana porque vivieron más cerca y habitualmente lo visita para saber cómo está, siendo





recurrente en sus conversaciones el tema de Felipe, cuanto lo extraña Jorge y que día a día se le acrecienta el dolor porque le ha manifestado que con el tiempo se le ha hecho más difícil y dolorosa la pérdida de su hijo, tanto en la intimidad de su casa y también porque donde él está o va, el recuerdo de Felipe siempre está presente por toda la gente con que comparte; que hace tiempo le manifestó que tomó que la decisión de ir a un especialista y le diagnosticaron que tenía depresión producto de una pena que tenía acumulada desde hace algún tiempo; que en esa medida, las personas que fueron cercanas a Felipe, como es su caso, han tratado de acompañarlo y apoyarlo; que en el caso de Soledad, han compartido en varias ocasiones después del accidente y siempre la pérdida como también el dolor por la ausencia de Felipe es un tema a tratar; que ha visto en ella una pena constante y el dolor de no tener a su hermano que era un pilar fundamental en su vida; que en el caso particular de Francisco, luego del accidente de Felipe, se alejó en forma paulatina del grupo; que ha estado más ausente y casi no se toca el tema de Felipe; que en el último aniversario de su muerte vio a Francisco dejar flores en un rincón que tiene en su casa con recuerdos de su hermano, luego participaron de un almuerzo y él se retiró, sin compartir más; que imagina, por lo que han hablado con Soledad y Jorge, que él extraña mucho a su hermano y prefiere estar ausente; que en cuanto a los montos de los cuales le hablan, no entiende, ya que su relación con ellos luego del accidente ha sido preferentemente de amistad, compañía y apoyo, tratando de disminuir el dolor de la pérdida de Felipe; que respecto a la relación de Felipe con cada uno de los demandantes siempre le llamó la atención que a pesar que en la familia Camiroaga, por la historia que le contaba Felipe, era difícil estar juntos, él se preocupaba de reunirlos en fechas importantes y tratar siempre de que se mantuvieran unidos; que siempre fue un apoyo en los proyectos de Francisco que realizó en Chile y en el extranjero, apoyándolo en todo lo que se proponía; que en el caso de Soledad, siempre estuvo al lado de ella, apoyándola mientras ella estuvo viviendo en Europa y después recibéndola en Chile en su casa, donde compartió y vivió con Felipe los últimos años de vida, incluso construyeron una casa al lado de la de Felipe para estar juntos; que entre Jorge y Felipe Camiroaga siempre hubo un estrecho vínculo, como es lo típico en una relación entre un padre e hijo; que ellos tenían un contacto habitual donde se veían todas las semanas, se juntaban a almorzar; que Jorge iba a la casa de Felipe los fines de semana y él siempre se preocupaba de que a su papá nunca le faltara nada en términos de sus



necesidades básicas y su estado de salud.

7.- Que a fojas 4275, comparece doña Karen Yael Rosenberg Wallerstein, individualizada en la lista de testigos de fs.3434, quien juramentada en forma legal, declara sobre el sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145 que los perjuicios se traducen en una pena profunda, depresión de los tres intensificada más en el padre de Felipe, mucha impotencia por no tener más información del accidente; que la relación de Felipe con los demandantes era muy estrecha, era una familia muy unida, muy amigos entre ellos, compartían su vida; que en cuanto al sufrimiento de los demandantes expresa que ha visto al padre con mucho desánimo, muy envejecido y deprimido; que a Francisco lo ha notado muy recluso y a la Soledad con altos y bajos anímicos, recordando a Felipe con mucha angustia y dolor; que han sufrido mucho.

8.- Que a fojas 4277, comparece don Mauricio Fernando Correa Godoy, individualizado en la lista de testigos de fs. 3434, quien juramentado en forma legal, declara sobre el sexto punto de prueba que Felipe era el articulador de su familia, tenía una relación muy estrecha por lo que él le contaba; que conversaban de los emprendimientos de su hermana, de su hermano y de las actividades que él realizaba con su papá; que una de las cosas más tristes que él ha escuchado de parte de su papá Jorge, es que él le cuenta que en algunas oportunidades entra al baño de su departamento, llama por teléfono a Felipe y ahí puede llorar tranquilo, desahogarse; que lo otro que sabe es que ambos hermanos se fueron a vivir al terreno que tenía Felipe, como que se aislaron de todo; que eso se lo contó el papá. Agrega que si bien es cierto que Jorge es una persona bastante reservada, han tenido conversaciones muy profundas de como él ha tenido que asumir, ahora ya a sus 80 años, sacar adelante la pena y el dolor por la muerte de Felipe, para de esa manera ayudarlos para que puedan continuar con sus vidas y no vivir enclaustrados en el terreno de Colina.

9.- Que a fojas 4302, comparece don Carlos Fernando Téllez Téllez, individualizado en la lista de testigos de fs. 3434, quien juramentado en forma legal, declara sobre el quinto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que reconoce el certificado médico que se le exhibe en el acto, ya que fue emitido por él en la Clínica Alemana, el 27 de marzo de 2017; que tiene su sello y su firma.

10.- Que a fojas 4320, comparece don Daniel Hernán Sagredo Stevens, individualizado en la lista de testigos de fs. 3434, quien previamente juramentado, declara sobre el tercer



punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que el día 2 de septiembre del 2011 supo del accidente del Casa 212 en Juan Fernández en el momento en que él estaba dando una entrevista en la radio El Conquistador; que supo de los primeros antecedentes, eso es, un avión en el que viajaba Felipe Camiroaga, entre otras personas, que se encontraba desaparecido y transcurridas las horas fue tomando conocimiento de los otros detalles del accidente como, por ejemplo, que viajaban en un avión de la Fuerza Área del tipo Casa 212 y que las personas desaparecidas eran 21 en total; que con respecto al tipo de avión fue obviamente una sorpresa saber que se trataba de esa inapropiada aeronave para ese tipo de vuelo; que además supo que los pilotos tenían prácticamente nula experiencia y que la cantidad de pasajeros era un exceso sumado al de carga y que, además, las condiciones meteorológicas eran adversas, como también otra serie de antecedentes que hicieron que el accidente se produjera; que el modelo Casa 212 es inapropiado para ese tipo de vuelos, primero, al ser un avión muy lento; segundo, la capacidad del avión coincide con su modelo, es decir, su primer “2” significa la cantidad de motores y el “12” quiere decir la cantidad de pasajeros, por lo que obviamente al ir 19 pasajeros era un despropósito; que en total murieron 21 personas, es decir los 19 pasajeros más los 2 pilotos; tercero; es un avión no presurizado, lo que quiere decir que su nivel de vuelo no puede sobrepasar los 10.000 pies de altitud; que respecto a si el sobrepeso afecta en el consumo de combustible indica que toda aeronave tiene un peso máximo de despegue, lo que quiere decir que sumado el peso del avión, el de los pasajeros, el de la carga y el del combustible no pueden sobrepasar al primero; que si se suma el peso de la aeronave, el de los pasajeros con su equipaje y el peso de la carga que los pasajeros llevaban, la cantidad de combustible a llenar no podía superar el máximo de despegue, por lo que la cantidad que la tripulación pudo cargar fue la mínima aceptable; que obviamente mientras más pesado es el avión más combustible consume; que claramente si existen otras formas de saber que la cantidad de combustible que la tripulación pudo cargar fue la mínima aceptable, ya que si se carga mayor cantidad se sobrepasa el peso máximo de despegue y no podían llenar con más combustible debido al peso de la nave; que las condiciones meteorológicas eran adversas fundamentalmente por el fuerte viento reinante en la zona del noroeste, es decir, que viene del norte y del oeste, no del sureste, lo que evidentemente perjudicaría la velocidad ya lenta de la aeronave, extendiendo el tiempo de



vuelo más allá de lo previsto; que absolutamente esos vientos son algo común en Juan Fernández; que todos los pilotos saben por experiencia que los vientos en el océano pacífico provienen del oeste y que la isla se caracteriza por ser afectada permanentemente por los mismos; que los pilotos tenían prácticamente nula experiencia ya que 300 horas de vuelo declaradas por la Fuerza Aérea es muy poca experiencia para un piloto en general para un vuelo común y corriente, por lo que para ese tipo de vuelos a la isla de Juan Fernández esa cantidad de horas de experiencia de los pilotos es prácticamente nada, ya que para volar a esa isla se requiere a lo menos 2000 horas de vuelo y haber ido para allá como co-piloto al menos unas 20 veces; que la pista de aterrizaje de Juan Fernández está orientada en dirección este-oeste y se trata de una pista que los pilotos denominan corta, por lo que los vientos predominantes del noroeste le afectan considerablemente; que la pista tiene un alto grado de dificultad justamente porque es afectada por vientos cruzados para el aterrizaje de los aviones, lo que se resuelve gracias a la experiencia de los pilotos; que tomó conocimiento de los detalles del accidente porque los pilotos tienen una red de comunicación instantánea como es el teléfono y antecedentes proporcionados por funcionarios de la DGAC; que tomó conocimiento de las condiciones meteorológicas imperantes al momento del accidente, primero a través de la página web de la DGAC y por medio de diferentes páginas web que proporcionan todas las condiciones meteorológicas del mundo, fundamentalmente ese día que había vientos que sobrepasaban los 40 nudos al nivel de vuelo de ese avión; que el sobrepeso del avión se conoció a través de declaraciones de la Fuerza Aérea; que el sobrepeso del avión fue evidente de acuerdo a lo declarado por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, el que reconoció que la aeronave despegó con un evidente sobrepeso; que no se acuerda si eran 89 o 90 kilos, no recordando exactamente la cantidad; que la cantidad o el peso máximo de despegue de cada aeronave está claramente establecido en su respectivo manual de vuelo, exactamente no recuerda el peso máximo de despegue de esa aeronave en particular; que no sabe cuánto combustible había cargado el avión Casa 212, ya que la Fuerza Aérea negó esa información, pero por los antecedentes por todos conocidos el combustible fue insuficiente; que no hay un reglamento que especifique el requerimiento de experiencia para efectuar ese tipo de vuelos; que en estricto rigor y visto desde el ámbito civil la respuesta es que los pilotos no cumplían con los requisitos para pilotear el avión Casa 212 hacia Juan Fernández, ya que



ellos no contaban con licencia de piloto otorgada por la DGAC; que ignora si desde el ámbito militar para pilotear aviones de la FACH los pilotos cumplían con los requisitos legales; que no sabe exactamente si el modelo de avión Casa 212 ha realizado con anterioridad el trayecto, por lo menos no ha tenido conocimiento ya que ese tipo de avión es militar, por lo que los vuelos no son conocidos normalmente por los civiles. Sobre el cuarto punto de prueba de la precitada resolución que recibe la causa a prueba, declara que si la demandada hubiera actuado en forma profesional ese accidente no se habría producido, ya que el hecho de la designación del avión como el de la tripulación para ese vuelo resultó absolutamente negligente; que en relación a si conoce otras decisiones equivocadas u omisiones de la FACH, agrega que posterior al accidente la DGAC omitió antecedentes relacionados con el mismo; que la causa del accidente de acuerdo a todos los antecedentes que se saben fue por la falta de combustible; que le consta que el avión no tenía suficiente combustible por lo que ha dicho, todos los antecedentes indican eso; que es especial la falta de la mancha de combustible que existe en todo accidente aéreo sobre el agua; que además la posición final de las hélices de la aeronave evidencian, sin lugar a dudas, que impactaron en el agua sin propulsión, además del hecho de que los pilotos ascendieron durante el trayecto a 16.000 pies de altitud, con el único y exclusivo propósito de tratar de disminuir el consumo de combustible; que básicamente por esas tres circunstancias le consta que el avión se cayó por falta de combustible; que la falta de mancha de combustible existe cuando una aeronave que impacta en el agua o en cualquier otra superficie rompe sus estanques derramando el líquido combustible y al ser éste más liviano que el agua, la presencia del primero es evidente su superficie, sirviendo normalmente para ubicar el avión en el fondo del agua; que ello por lo demás, lo aprende todo piloto en el curso básico de vuelo; que supo la posición final de las hélices por medio de fotografías tomadas por los buzos tácticos de la Armada que las encontraron, las que fueron publicadas en todos los medios de comunicación; que no realizó una investigación formal para determinar las causas del accidente, pero si informal.

**TRIGÉSIMO:** Que, el demandante en la causa acumulada caratulada “Correa Vela con Fisco”, Rol C-2322-2014, rindió la siguiente prueba testimonial:

1.- Que a fojas 4262, comparece doña Sandra Margarita Hener Núñez, individualizada en la lista de testigos de fs. 3466, quien legalmente juramentada, declara respecto del sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que sufrieron un gran



perjuicio emocional y económico; que le consta porque a través del informe que emitió se desprende la situación que vivían como familia previo al accidente y luego de él; que el costo económico implicó para los demandantes reestructurar su propia vida, hacer cambios radicales en cuanto vivienda, volver a buscar una propiedad que esta vez los albergara a ellos y a los tres niños; que sus propios hijos tuvieron que adecuar sus vidas, cambiarse de hogar y vivir en tres casas colindantes, con el fin de apoyarse como familia, apoyar a los demandantes en la crianza y educación de los tres niños que quedaron huérfanos, lo que implicó un gasto económico bastante alto; que en el informe emitido se hizo un estudio de todos los gastos realizados para adecuar las viviendas, insertar a los niños en un colegio distinto y procurarles todas las atenciones médicas que conllevaran a la reparación del daño sufrido con la pérdida de los padres; que se realizó un cálculo año a año, desde el 2011 en los meses posteriores al accidente, el 2012, 2013 y 2014, cuantificándose 47 meses; que luego se prorratearon mes a mes y se calculó por cada niño; que debe agregar que al momento de entrevistar a los demandantes, ellos habían incurrido en la adquisición de un departamento para asegurar el futuro de sus nietos, es decir, los tres niños que quedaron huérfanos; que los montos están en el informe debidamente detallados; que el informe al que se refiere en su declaración es el que se le exhibe en ese acto, que fue acompañado el 14 de diciembre de 2017; y, la firma que aparece en él le corresponde. Sobre el quinto punto de prueba de la precitada resolución que recibe la causa a prueba, declara que ello ya está respondido en el punto anterior y en el informe escrito.

2.-Que a fojas 4263, comparece doña Katherine Coronel Valdivieso, individualizada en la lista de testigos de fs. 3466, quien legalmente juramentada, declara respecto del sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que se afectó su indemnidad psíquica; que a la fecha de su evaluación habían transcurrido cuatro años aproximadamente del accidente; que es de público y notorio conocimiento que los tres, don Eugenio Correa Allende, doña María Consuelo Murillo Baeza y don Eugenio Correa Murillo, mantenían sintomatología asociada a estrés post-traumático, depresión, sensación de indefensión y vulnerabilidad; que perdieron seguridad y control de su vida personal; que se pesquisan indicadores crónicos de una depresión en doña María Consuelo; que la exposición a un estrés crónico de una depresión afecta significativamente la memoria y otros aspectos cognitivos; que en el caso de Eugenio Correa Murillo se instala una



fragilidad y sensación de terror frente a un nuevo evento; que visualiza riesgos en sus propios hijos y sobrinos; que el accidente para él marcó un antes y un después con consecuencias absolutamente negativas, el deterioro de su vida laboral o incremento de consumo de sustancias, como una forma de evadir la pérdida; que en el caso de Eugenio Correa Alliende hay una desregulación emocional evidente, falta de energía y flashbacks del momento del accidente; que en general en los tres hay una desregulación emocional importante, dificultad para narrar los hechos y trauma evidente; que el informe al que se refiere en su declaración es el que se le exhibe en el acto y fue acompañado el 14 de diciembre de 2017, señala que es suyo y es su firma. Sobre el quinto punto de prueba de la precitada resolución que recibe la causa a prueba declara que hay una afectación emocional y síntomas que efectivamente han provocado un perjuicio y lo que más destaca es la pérdida de su seguridad personal.

3.- Que a fojas 4279, comparece doña Trinidad Varas Cuevas, individualizada en la lista de testigos de fs. 3466, quien legalmente juramentada, declara sobre el sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145 que hubo perjuicios graves y ello porque atendió a Laura Correa Vela de septiembre de 2011 a mayo de 2012, con controles hasta diciembre de ese mismo año y a Leonor Correa Vela de abril de 2012 a diciembre del mismo año; que en la evaluación realizada a Laura se observa estrés pos traumático con sintomatología depresiva grave, observándose un trastorno angustioso con ideación de muerte, trastorno de alimentación y del sueño, bloqueo cognitivo, evitación social, pérdida volitiva y del sentido de la vida; que en Leonor el diagnóstico observado fue estrés post traumático con trastorno oposicionista desafiante, observándose disociación ideo-afectiva, respuestas catastróficas (pataletas agudas, conducta acting-out), trastorno de la conducta grave y de tipo regresivo; que ello constituye un psicotrauma gravísimo, ya que la edad de ambas niñas en que lo sufrieron está dentro del marco de mayor vulnerabilidad en la constitución de su estructura emocional, por lo que a lo largo de su vida es altamente probable que requieran acompañamiento profesional, ya que el psicotrauma se reedita en distintos momentos biográficos; que el informe al que se refiere en su declaración y que se le exhibe en ese acto, acompañado el 14 de diciembre de 2017 lo elaboró ella y la firma es suya; que al momento de evaluarlas Laura Correa Vela tenía 11 años y Leonor Correa Vela 5 años; que el informe lo realizó tres años después de la evaluación; que para la realización



del informe no tuvo presencia clínica de las menores, porque en el mismo describe el diagnóstico observado al momento del psicotrauma; que los perjuicios tienen una sola causa y es la muerte de ambos padres. Sobre el quinto punto de prueba de la precitada resolución que recibe la causa a prueba, se remite al informe realizado.

4.- Que a fojas 4299, comparece don Carlos Fernando Téllez Téllez, individualizado en la lista de testigos de fs. 3466, quien previamente juramentado, declara respecto del quinto y sexto punto de prueba de la sentencia interlocutoria que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que la señora Correa al momento del accidente se encontraba embarazada; que perdió a su hermano y cuñado, lo que significó un tremendo daño psicológico y desarrolló lo que técnicamente se llama un trastorno adaptativo; que adicionalmente la señora Carmen y sus padres debieron hacerse cargo del cuidado y mantención de sus sobrinos; que en cuanto al monto, lo desconoce; que reconoce el contenido del documento que le exhibe; que es su firma y sello. Señala que hay una directa relación de causalidad entre la patología psiquiátrica, por la cual atendió a la señora Correa y el accidente donde falleció su hermano y cuñada.

5.- Que a fs. 6316, comparece doña María Cecilia Jara Valdivia, individualizada en la lista de testigos de fs. 3466, quien previamente juramentada, declara sobre el quinto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 315 que el accidente del hermano y la cuñada de Soledad Correa le produjo un intenso estrés post traumático; que además del duelo tuvo que dejar su lugar de trabajo y el lugar donde vivía para trasladarse a hacerse cargo de sus sobrinos; que además estaba embarazada de su segundo hijo; que el padre de su hijo quedó fuera de Santiago; que sabe lo anterior porque fue su terapeuta; que ella llegó con mucha ansiedad, dificultad de concentración, dificultad para la toma de decisiones y muy ansiosa por tener que asumir la crianza de cinco niños y además tener que buscar los medios económicos para sostener a sus dos hijos y a sus tres sobrinos. Sobre el sexto punto de prueba de la precitada resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, declara que los perjuicios y daños psicológicos ya están señalados; que por mucho tiempo estuvo con ansiedad, angustia, pena y parálisis para asumir responsabilidades que no tenía previstas en su vida; que tuvo que cambiar todo su proyecto de irse a vivir a Isla de Pascua por irse a Santiago a vivir con sus sobrinos. Que, cuando se le exhibe el documento denominado Informe de 1 de junio de 2015 sobre atención profesional a doña Soledad Correa, reconoce





el texto y la firma.

6.- Que a fs. 6317, comparece Andrea Pérez Dibarrant, individualizada en la lista de testigos de fs. 3466, quien previamente juramentada, declara respecto del quinto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que en el caso de su paciente, Sebastián Correa, la causalidad fue muy evidente apareciendo en sesiones de evaluación y tratamiento del niño; que tenía 10 años, y signos evidentes de traumas psicológicos por haber perdido a sus padres y específicamente por la forma trágica en la que los perdió; que fue su paciente durante seis meses, en su calidad de psicológica infantil. Sobre el sexto punto de prueba de la precitada resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, declara que hubo una evidencia de impacto psicológico; que, en un principio, los síntomas por los que consultó su familia fueron más bien inespecíficos; que en el proceso de evaluación y tratamiento aparecieron indicios de sintomatología de estrés post traumático y de una alta carga emocional, asociada a que a temprana edad el niño sentía la necesidad de hacerse cargo del bienestar emocional de su familia; que ello es totalmente disfuncional a su edad de 10 años y que le genera una alta carga de ansiedad; que otro tema relevante es que este niño muy tempranamente empieza a hacerse cuestionamientos de cómo va a ejercer su propia paternidad sin el modelo de su propio padre; que este es un tema que va a tener que trabajar durante toda su adolescencia y adultez. Que exhibido el informe de atención psicológica de octubre de 2015, sobre atención profesional a Sebastián Correa Vela, reconoce su texto y firma

**TRIGÉSIMO PRIMERO:** Que la demandante en la causa acumulada caratulada “Oliva Vera con Fisco”, Rol C-3262-2014, rindió la siguiente prueba testimonial:

1.-Que a fojas 4288, comparece doña Jeannette Elizabeth Rosentreter Zamora, individualizada en la lista de testigos de fs. 3420, quien previo juramento de rigor, declara respecto del quinto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145 que de la evaluación, del relato del señor Justo Oliva, hablan de que tenía una comunicación muy fluida con Flavio, de lo cual, como se encontraba al tanto de la realización de algún vuelo, en ese caso particular de ese vuelo; que su hijo lo había llamado antes de la partida, señalando que no estaba confirmado el vuelo por malas condiciones climáticas; que finalmente el vuelo salió y se produjo el accidente, de lo cual la familia piensa que existieron decisiones inadecuadas o no tomaron en consideración todos los elementos necesarios para autorizar el vuelo; que por lo mismo responsabilizan a



quien tenía que tomar esa decisión que era la Fuerza Área, eso a raíz de la conversación telefónica que tuvieron; que hacen una relación directa en que puede ser el Estado quien tenga responsabilidad en la pérdida irreparable de un miembro de la familia, ya que en ese caso en verdad el daño y perjuicio no se puede resarcir de ninguna manera; que ellos le manifestaron que la pérdida era irreparable, ese es un hecho objetivo donde no cabe la restitución como en otros casos, donde puede volverse a la condición anterior, por lo que es evidente que existe un daño; que ella logra establecer esa relación de causalidad a través de la evaluación psicológica, que da cuenta del hecho particular que el cuerpo de Flavio nunca pudo ser encontrado; que solo se encontraron algunos elementos personales de él; que no tenía una sepultura y no se pudo hacer un funeral propiamente tal; que la familia solicitó al Cementerio General para que hicieran un espacio simbólico; que un duelo sin cuerpo es una situación altamente traumática, el hecho que las condiciones anteriores que de ellos refiere eran básicamente normales en materia de salud, física y emocional, tanto de la señora Ana como de don Justo; que no habían eventos que se pudieran distinguir como importantes sino desde el accidente del avión; que para su informe, aparte de lo relatado por los demandantes ha tenido como fuente de información solamente lo aparecido en la prensa; que fue un caso muy mediático y conocido, donde había mucha información al respecto. Sobre el sexto punto de prueba declara que en el caso de la señora Ana Vera, al momento de la evaluación presentaba depresión severa, lo cual es un cuadro de alto riesgo considerando que ella está en una etapa más terminal de su vida; que por lo mismo ese trastorno se tendió a hacer crónico; que había un modo de evidenciar la situación extraña, en el sentido que era fantasioso en relación a la realidad que estaba viviendo, porque si bien es cierto que sabía que Flavio no estaba, lloraba y estaba deprimida por eso, desarrollaba un pensamiento de negación al respecto y tenía varias fantasías que seguramente la llevaban a sobrellevar la situación; que en el caso del señor Justo, antes de la pérdida del hijo, tenía una situación de salud normal y posterior al accidente se le diagnosticó un aneurisma, un hipotiroidismo y una depresión severa, ya que había realizado un tratamiento psicológico posterior al accidente, de largo tiempo, como de un año y medio, con pocos resultados; que al momento de evaluarlos, efectivamente presentaban indicadores de stress post-traumático y de depresión severa todavía; que posterior a la evaluación, como indicó en el proceso estaba establecida la realización de un



informe; que para hacer su informe, no tuvo ningún documento a la vista, solo el testimonio de don Justo Oliva para determinar que había sido sometido a un tratamiento psicológico anterior; que para hacer su informe, no tuvo ningún documento a la vista, solo el relato del demandante para determinar que había sufrido un accidente de diagnóstico de aneurisma e hipotiroidismo; que no tuvo a la vista ningún documento para hacer su informe, además de la relación de los demandantes para determinar que ellos se encontraban en una situación de salud normal con anterioridad al accidente del 2011.

2.- Que a fojas 4294, comparece doña Alejandra Luz Repetto Seeger, individualizada en la lista de testigos de fs. 3420, quien previamente juramentada, declara respecto del quinto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que dentro del daño que se observa, generado por la muerte de Flavio Oliva, tiene importancia el hecho de que no haya habido una explicación que a la señora Ana le pareciera suficiente y que más bien parezca que hubo negligencia en la forma en que se dio el accidente; que no ha habido actos reparatorios que permitieran procesar el duelo por la muerte, cerrar el ciclo de la misma; que está agravada además por el hecho de que el cuerpo no ha logrado encontrarse; que si realizó un informe psicológico de diciembre de 2017, posterior a la entrevista clínica de la señora Ana Vera que se le exhibe, ratificando sus conclusiones y firma; que entiende que la señora Ana Vera no continúa en terapia psicológica; que para la confección del informe además de la relación de la demandante, tuvo sólo algunos antecedentes que aportó su hijo, de los hechos propiamente tales, de las actividades que realizaba su hijo en la FACH.

3.- Que a fojas 4296, comparece doña Irene del Carmen Morales Fernández, individualizada en la lista de testigos de fs. 3420, quien previamente juramentada, declara respecto del tercer punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que todos saben que fue en septiembre; que corrió el rumor que Flavio estaba en el avión; que fue fuerte porque la abuelita materna de Flavio era amiga de su madre; que vivían al lado; que toda la familia materna eran amigos de ellos y por lo tanto tampoco era solo una historia de vecinos; que ellos vieron crecer a Flavio; que estaban haciendo algo puntual en la casa y llegó ese rumor del accidente, hasta que les confirmaron que era así; que veían a Justo mal y no podían preguntar; que a medida que pasaba el tiempo se iban enterando de más cosas. Sobre el sexto punto de prueba declara que los perjuicios fueron



emocionales; que ella vio a Justo muy mal, adelgazó mucho, fumaba mucho; que lo veía pasar con una mirada perdida y fija; que la verdad no era la persona que ella conocía de toda la vida; que era la muerte de su hijo; que de la señora Anita no sabe de dónde saca tanta fortaleza porque había perdido a su marido y al tiempo a su nieto; que obviamente la señora Anita estaba muy mal, ella era muy para adentro; que de todas maneras ha existido un perjuicio económico, porque en ese tiempo Justo por la depresión que le dio no pudo trabajar y estuvo yendo al psiquiatra; que la señora Anita igual, la mantenían con medicamentos para poder sobrellevar todo eso; que tuvo conocimiento de esos hechos por su hermana Ximena, porque ella era como la más cercana para poder preguntarle como estaba Justo y su mamá; que ella le contó de esa situación.

4.- Que a fojas 4327, comparece doña Marisol América Tello Barahona, individualizada en la lista de testigos de fs. 3420, quien juramentada de forma legal, declara respecto del quinto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que cree que le causó un perjuicio en la parte psicológica, que por causa del accidente Justo Oliva lo pasó mal, estuvo con tratamiento psicológico; que lo sabe y le consta porque a través de su hermano, se fue enterando del proceso que él fue viviendo; que don Justo Oliva estuvo con tratamiento aproximadamente un año; que Justo Oliva es el padre de Flavio Oliva; que la relación afectiva que ellos mantenían era muy estrecha, con mucha comunicación; que respecto al sufrimiento que han experimentado los demandantes lo tiene más claro en Justo Oliva, quien no ha podido superar su depresión y hay momentos en que él está como ido, sin asumir aún la muerte o la supuesta muerte de don Flavio Oliva; que su mamá tiene entendido que lo pasó muy mal, teniendo ella la sensación de que él va a volver; que se refiere a una supuesta muerte de Flavio Oliva porque su cuerpo nunca ha aparecido y por lo mismo ellos no han podido darle una sepultura, que era lo que querían; que la muerte de don Flavio Oliva ha dañado la salud mental y física de ambos, don Justo se ve muy decaído y a veces no hila las ideas; que su mamá, por lo que le cuentan, tampoco ha estado muy bien y lo ha pasado mal. Sobre el sexto punto de prueba de la precitada resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, declara que aparte del daño psicológico, Justo Oliva estuvo sin trabajo por bastante tiempo, no tiene claro cuánto y lo que lo llevó a incurrir en gastos para su tratamiento, del cual él no contaba siempre, recibiendo ayuda de sus familiares; que eso lo sabe y le consta todo a través de su hermano José Oliva, aunque en



algunas ocasiones ha hablado con él para saludarlo y saber cómo está; que sobre el monto de los perjuicios no lo tiene claro; que don Justo Oliva trabajaba antes de que Flavio tuviera el accidente, pero luego él ya estaba sin trabajo porque tenía que estar haciendo trámites referentes al mismo accidente, averiguaciones y faltaba al trabajo; que no conoce el tiempo exacto que don Justo estuvo sin trabajar, pero sí fue bastante, unos tres o cuatro años aproximadamente.

5.- Que a fojas 4330, comparece doña Rosa María Contreras Muñoz, individualizada en la lista de testigos de fs. 3420, quien juramentada de forma legal, declara sobre el quinto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que sabe que hubo perjuicios en lo sentimental y económico a causa del accidente y de la pérdida de Flavio, ya que no hay un lugar donde ellos puedan ir a dejar una florcita siquiera y que, debido a eso, también la salud decayó; que Justo estuvo con depresiones y, por eso mismo, no sabe por cuánto tiempo, estuvo sin trabajo; que respecto a la señora Ana, hasta ahora cree que ella espera que llegue su nieto; que lo sabe y le consta por lo que se habla con los vecinos, también porque ha podido conversar con él para saber cómo se encuentra; que algo sabe de la relación que mantenía don Flavio con su padre y su abuela; que ellos se llevan súper bien y con la abuela también eran bastante unidos, ya que ella prácticamente lo crió; que don Flavio fue criado por su abuela, la mamá se lo entregó al papá, don Justo, porque no tenía una estabilidad y un lugar donde tenerlo; que don Flavio vivió como 4 o 5 años con su padre, don Justo, y con su abuela materna, doña Ana; que la relación antes del accidente de don Justo y doña Ana era normal, súper de piel con su abuela y con su padre; que salían Justo con Flavio y tenían muy buena relación ellos. Sobre el sexto punto de prueba declara que, por lo que le han contado los vecinos, sí los han tenido, ya que han tenido depresiones; que, de hecho el papá de Flavio estuvo con sicólogo y cree que también la abuela; que tiene que haber sido algo grande lo que es de dinero; que no sabría decir el monto; que lo sabe y le consta por los comentarios de los vecinos; que don Justo tuvo problemas laborales a raíz de su depresión; que más de un año cree que estuvo sin trabajo estando en terapia con psicólogo.

**TRIGÉSIMO SEGUNDO:** Que, el demandante en la causa acumulada caratulada “Miño con Fisco de Chile”, Rol C-549-2015, rindió la siguiente prueba testimonial:

1.- Que a fojas 3699, comparece doña Lucía Carolina Cahis Patiño, individualizada en la lista de testigos de fs. 3405, quien previamente juramentada declaró sobre el sexto



punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que los perjuicios fueron bastantes; que en una sola palabra, en su vida jamás había visto tanto dolor; que hasta el día de hoy siempre ha visto sumamente afectados a los niños, sobre todo a Pía, que está con tratamiento siquiátrico, teniendo sus altas y bajas; que vio que Rodrigo desde tan chiquitito se tuvo que hacer el hombre de la casa después de la muerte de su padre; que respecto de Paola, lo que ha sabido es que ellos eran muy unidos, muy dependientes de ella, y hasta el día de hoy, tampoco ha tenido mucho repunte; que todo lo relatado tiene como causa la muerte temprana de Rodrigo, el marido de Paola; que cree que la parte más tremenda fue el tiempo de espera después del accidente de Rodrigo, en que pasaron 18 días antes de encontrar su cuerpo, los cuales cree que fueron atroces, también todo lo que vino con las pruebas de ADN; que a Paola la vio tan mal que se le ocurrió con Verona buscarle algo para que ella pudiera hacer para sacarla de su dolor, concurriendo al Desafío Levantemos Chile, para que Paola pudiera ser voluntaria, manteniéndose hasta el día de hoy; que cree que el dolor que ella ha visto en doña Paola y sus hijos jamás podría ser avaluado en dinero; que por decir una cifra, serían \$1.000.000.000 por cada uno y aun así no lo sabría; que sabe que Pía actualmente está en tratamiento siquiátrico producto de los hechos de la causa, mientras que Rodrigo no lo está, que siempre ha tratado de ser el más fuerte, pero que demás que lo necesita y que Paola debería seguir, pero cree que no lo está.

2.- Que a fojas 3700, comparece doña Isabel Carolina De La Fuente Morales, individualizada en la lista de testigos de fs. 3405, quien previamente juramentada declaró sobre el sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que para su gusto fue terrible la pérdida del padre de familia; que como los veían en los eventos del Colegio, eran muy unidos los cuatro; que siempre los vio con pocos familiares alrededor, a diferencia suya en que siempre iban con los abuelos y padrinos; que le parece que la familia era de fuera de Santiago y Paola no trabajaba, siendo como bien dependiente de él; que se veían como una familia a la antigua; que cree que para ellos la pérdida fue tremenda; que ella cambió de esa persona alegre que era, no viéndola nunca más así en esos mismos eventos; que los niños han sufrido muchísimo, la Pía notoriamente mucho más, que José le cuenta que ella sufre un montón y sigue yendo al psiquiatra, ya que a través de él se siguen visitando ellos; que a



su hijo le llama la atención como ella se hace una herida en la boca porque ve que otras niñas no lo hacen; que cree que ellos quedaron muy solos; que no la ve mucho a ella pero si otra persona; que quedó triste para siempre y que han pasado los años y la sigue viendo igual; que la señora Paola Miño no ha rehecho su vida, ni casado y tampoco tiene una pareja; que las fotos que se le exhiben que fueron acompañadas el 4 de diciembre de 2017, corresponden a la de la familia de la señora Paola Miño que ella relata en su declaración; que la indemnización de los daños sufridos por doña Paola Miño y sus hijos no tiene precio en dinero; que es invaluable el sufrimiento y la pérdida; que veía que ella y la familia dependían de él; que cree que el futuro de la familia definitivamente habría sido mucho más estable con él vivo; que por dar un monto señala una cifra cercana al millón de dólares.

3.- Que a fojas 3702, comparece doña Carmen Gloria Contreras Berríos, individualizada en la lista de testigos de fs. 3405, quien previamente juramentada declaró sobre el sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que los perjuicios son principalmente la ruptura de la familia que ellos tenían, porque al fallecer él se arma un estructura y dinámica distinta; que por lo que pudo ver de la relación que ella establecía con sus hijos, mientras eran compañeras de trabajo, los niños, sobretudo la Pitu, tenía mucho tratamiento con sicólogo; que incluso más de un par de veces la Paola se tuvo que ir a su casa porque la niña estaba con una crisis de angustia; que ocurría mucho en los años que tocaba la fecha de conmemoración del accidente, que era el 2 de septiembre; que como ellas trabajan en el Desafío que había tenido seis víctimas del accidente, incluido el fundador, Felipe Cubillos, hacían una misa, algún evento donde venían los familiares de la gente que murió; que la Paola dos días antes desaparecía, teniendo autorización para no estar porque le hacía muy mal y todos lo entendían; que diría que era una semana en que ella estaba bastante imposibilitada y lloraba mucho; que eso es lo que principalmente vio como perjuicio psicológico; que no la conoció antes de que ella quedara viuda; que Paola contaba que era muy dependiente y regalona del marido, que tuvo que aprender a hacer las cosas; que incluso era la primera vez que ella trabajaba y tuvo que comenzar a funcionar como una persona distinta, ya que estaba acostumbrada a que le hicieran las cosas, por lo que relataba; que sí conoce a otras personas afectadas por el fallecimiento de los pasajeros del avión de la



FACH, como a los familiares de los funcionarios de Desafío, los cuatro hijos de Felipe Cubillos, la señora y los cuatro hijos de Joaquín Arnolds, el Director de Desafío en sus tiempos; que conocía un poco menos a la familia cercana de Pablo Schuster, a los del matrimonio Correa, que también murió en el accidente; que, cuando entró, la hija de Felipe Cubillos trabajaba bastante en Desafío y después por recomendación de su terapeuta se alejó, porque no le estaba haciendo bien toda esa obra creada por su padre, siendo en el fondo la recomendación que viviera más su vida y no desde lo que creó su padre, no volviendo después, pero que sigue conectada pero de mucho más lejos; que incluso a Paola Miño se le recomendó trabajar para salir un poco y que empezara a retomar su vida, ya que estaba muy mal y perdida; que a su terapeuta le pareció muy bien que ella trabajara en el mismo lugar donde la gente estaba teniendo el mismo duelo; que no sabe cuánto valen los perjuicios morales sufridos por doña Paola Miño y sus hijos, ya que los vio llorar y pasarlo muy mal; que cree que como mínimo, aunque es difícil, pondría un precio de \$ 1.000.000.000; que doña Paola Miño llegó a trabajar a Desafío Levantemos Chile antes que ella y cree que llegó el 2012.

4.- Que a fojas 3703, comparece doña María Gabriela Arangua González, individualizada en la lista de testigos de fs. 3405, quien previamente juramentada declaró sobre el sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145 que lo que más sabe que han pasado ellos es a través de su hijo, que hoy en día el hijo de doña Paola es compañero de carrera en la Universidad de Rodrigo; que ha visto todo lo que han sufrido, sobretodo Rodrigo que se hizo responsable de su madre y hermana; que ellos muchas veces se juntaban a estudiar y los niños se daban cuenta que Rodrigo de repente desaparecía y estaba llorando; que cree que él lloraba a escondidas de su hermana y su mamá; que por lo que sabe ellas estaban en tratamiento psicológico y cree que Pía todavía está en tratamiento; que también sabe que Rodrigo hizo un viaje porque quiso evadir un poco todo la pena que tenía y así llegar más fuerte para ayudar a ambas, porque Paola no era capaz de ayudar a la Pía; que en su casa las veces que estuvo y le preguntaba cómo estaba su madre él se ponía a llorar; que las cosas más personales se las contaba a su hijo; que sabe que no lo han pasado bien; que han pasado seis años y cree que deberían estar mejor, pero siguen igual; que su hermana está en tratamiento y él sigue apoyándolas; que las veces que ha visto a Paola siempre la ve





triste; que es difícil poner un precio a la indemnización del perjuicio moral, ya que la muerte de su marido y las cosas que le han provocado son impagables, pero es mucho; que imagina que US \$1.000.000.000.

**TRIGÉSIMO TERCERO:** Que, el demandante en la causa acumulada caratulada "Parraga con Fisco", Rol C-799-2015, rindió la siguiente prueba testimonial:

1.-Que a fojas 3650, por don Mario Párraga Román, cónyuge de la víctima doña Galia Carolina Díaz Riffo, comparece don Iván Montenegro Venegas, individualizado en la lista de testigos de fs. 3493, quien previamente juramentado, declaró sobre los siguientes puntos de prueba de la sentencia interlocutoria que recibe la causa a prueba de fs. 3145: Sobre el tercer punto de prueba sostuvo que el hecho ocurrió el 2 de septiembre de 2011; que se enteró por televisión en la consulta del dentista que había caído un avión en Juan Fernández que llevaba artistas y personas de la cultura; que un estudiante le avisó por teléfono que iba la esposa de Mario, llamada Galia Díaz; que iba a ver una cosa de acción social por el terremoto y maremoto junto a Felipe Camiroaga y un señor de un Techo para Chile. Sobre el quinto punto de prueba declaró que hay tres causales directas; que Mario se fue con licencia médica psiquiátrica por el accidente; que hubo que medicarlo con antidepresivos y sedantes; que para él fue traumático en la oficina, la llegada de restos al Instituto Médico Legal porque le revivía el hecho de todo lo que fue la tragedia; que la depresión de Mario también le repercutió en lo laboral; que se veía sin expresión, lacónico, ido, desconcentrado y triste; que es clara la relación de causalidad, la tragedia aérea, la muerte de Galia de manera violenta y recibir su cuerpo en partes, si se quisiera ser gráfico. Sobre el sexto punto de prueba declara que el daño es psicológico, moral, familiar, humano; que no hay nada más doloroso que no poder despedir a un ser querido y cuánto vale una persona; que los perjuicios se traducen en una pérdida de productividad laboral, y de la integridad de la familia, en llevar a los hijos al trabajo por no tener con quien dejarlos; que desconoce más antecedentes respecto de la familia de Galia porque es compañero de trabajo de Mario y no de ella, pero supone que les afectó psíquica y materialmente; que no hay que ser adivino para saber eso; que le constan esos efectos específicamente en la persona de Mario Párraga porque lo ha visto en el trabajo y eso ha llevado a que él haya bajado su tasa de publicación científica, además de no haber obtenido proyectos en los últimos 6 años, porque a ellos se les mide por productividad; que los hechos que relató sobre los hijos



los vio personalmente en el edificio Bruno Gunther Schafeld; que, en definitiva, hubo pérdida de la productividad respecto de su trabajo; que es Director del Departamento de Investigación y Proyectos de la Escuela de Obstetricia y Puericultura, donde está a cargo de los ramos de Metodología de la Investigación, Gerenciamiento y Liderazgo, donde Mario Párraga es profesor; que guía tesis las cuales son dependientes del departamento y la información que se genera se analiza directamente allí; que Mario Párraga San Román presta servicios a la Escuela de Obstetricia y Puericultura en la cátedra de Metodología de la Investigación, la cual está bajo la dirección del departamento de Investigación y Proyectos del cual él es el director.

2.- Que a fojas 3652, por don Sebastián Vicente Lozano Díaz, hijo de la víctima doña Galia Carolina Díaz Riffo, comparece doña Karina Daysi Barros López, individualizada en la lista de testigos de fs. 3493, quien previamente juramentada, declaró sobre los siguientes puntos de prueba de la sentencia interlocutoria que recibe la causa a prueba de fs. 3145: Sobre el tercer punto de prueba sostuvo que el hecho fue el 2 septiembre de 2011, que se enteró de la tragedia a través de la prensa; que entendía que era un viaje de trabajo y luego de muchas horas, se enteró que allí viajaba Galia Díaz, que era su apoderada, junto a otras personas más mediáticas, como Felipe Camiroaga. Sobre el quinto de prueba declara que Sebastián perdió a su madre y que si la tragedia no hubiera pasado, estaría con ella, por lo que sí existe relación. Sobre el sexto punto de prueba declara que principalmente hubo un daño emocional, una gran pena de haberse visto de un día a otro sin su madre; que eso marca a un adolescente de por vida; que por ser su profesora jefe tuvo mucho contacto y conversaciones con él durante ese período, en donde se evidenciaba afectado con mucha pena; que afortunadamente su familia brindó los apoyos externos necesarios y desde el colegio estuvieron cercanos a él para ver su desenvolvimiento; que posteriormente evidenció un enojo, rabia con la vida; que él acostumbraba a pintar y allí se evidenciaba la pena y la rabia que estaba viviendo; que no hay nada que pueda compensar la pérdida de su madre monetariamente; que cuando ocurre ese tipo de tragedias donde hay pérdidas humanas, se mantienen alerta de manera de monitorear cercanamente y, muchos de sus profesores estaban al tanto de la situación; que como se evidenció a través de los dibujos, el profesor más cercano fue el de artes, pero que en general toda la comunidad estaba alerta; que ello se evidenció en el



período escolar en septiembre de 2011 hasta gran parte del año 2012, es decir, el 2° y 3° medio; que Sebastián Lozano tuvo una baja en su rendimiento académico y que luego de su reincorporación al colegio, se le hizo un calendario para que pudiera rendir lo que estaba pendiente; que más que por su desempeño académico, estaban preocupados de su evolución emocional; que no podría dar exactamente una cifra de esa baja.

3.- Que a fojas 3654, por don Sebastián Vicente Lozano Díaz, hijo de la víctima doña Galia Carolina Díaz Riffo comparece Alfredo Andrés Flores Martínez, individualizado en la lista de testigos de fs. 3493, quien previamente juramentado, declaró sobre los siguientes puntos de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145: Sobre el tercer punto de prueba sostuvo que el hecho fue el 2 de septiembre de 2011; que supo lo que pasó por una colega que lo llamó en la noche, Yasna Pinto; que ella le contó que había caído el avión donde iba la mamá de Sebastián, Galia Díaz; que luego supo que había ido en viaje de trabajo a Juan Fernández junto a otras personas; que al día siguiente, se formalizó la situación informándole a los profesores y apoderados de la tragedia. Sobre el quinto punto de prueba declara que antes de lo que pasó, Sebastián era alegre, muy jovial y gracioso; que luego de la pérdida de su madre cambió su conducta; que supo que habían encontrado el cuerpo y que la velaban en Santiago, donde fue; que cuando entró al teatro donde la velaban encontró a sus amigos; que él no estaba, llegó después y que cuando lo vio lo abrazó, llorando mucho rato, viendo en lo sucesivo un cambio de comportamiento en él a través de episodios de rabia y mucha pena, a través de sus trabajos en su asignatura de artes visuales; que sus obras eran más sombrías, sus temáticas más oscuras, cambiando el trazo; que ese comportamiento perduró en el tiempo; que cuando hizo la tesis con él le costó mucho más que antes enfocarse en su trabajo y cuando rindió la tesis y no obtuvo la nota que él creía merecer se molestó mucho, que tuvo que hablar con él cerca de media hora para que entendiera las razones; que lloró de pena y de rabia, algo que no era muy común en él; que relaciona las conductas descritas con la pérdida de la madre por parte de Sebastián porque hubo un notorio cambio de su conducta y personalidad. Sobre el sexto punto de prueba declara que el perjuicio sufrido es la pérdida de su madre, lo que origina un proceso de pena y de rabia, una transformación en su familia por lo que él le contaba, en sus hábitos de vida, pérdida de su norte y de su estructura familiar, repercutiendo



también en lo académico; que no puede determinar un valor monetario; que cree que la rabia que él manifestaba se debía a la profunda pena que sentía y no podía manejar; que la pena que más recuerda fue durante el velorio de su madre; que no recuerda haber visto a una persona llorar con tanto dolor, lo que le conmovió; que la rabia la evidenciaba en las clases, portándose como una persona mucho más sombría y desesperanzada que antes de perder a su madre.; que las conductas de Sebastián Lozano se comentaban entre los sus profesores, incluso en el consejo de manera formal, pues también fue notoria su baja de calificaciones aparte del cambio de comportamiento; que en eso consejos se definieron pautas escolares para Sebastián desde el área de la orientación; informándoseles cómo actuar y tratar los temas referentes a él.

4.- Que a fs. 4616, por don Sebastián Vicente Lozano Díaz, hijo de la víctima doña Galia Carolina Díaz Rifo, comparece don Juan Carlos Roldán Zamora, individualizado a fs. 3493, quien previamente juramentado declara sobre el quinto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que existe relación de causalidad entre los perjuicios sufridos por los demandantes y los hechos imputados a los demandados; que ello le consta porque en su calidad de psicólogo evaluó a Sebastián Lozano, para lo cual hizo un informe psicológico y el diagnóstico fue trauma psicológico; que se refiere al perjuicio psicológico emocional señalado. Que exhibido el informe psicológico de 14 de diciembre de 2017, reconoce y ratifica su contenido, firma y conclusiones.

Sobre el sexto punto de prueba del referido auto de prueba, declara que Sebastián Lozano sufrió perjuicios psicológicos y emocionales, ya que el trauma psicológico consiste en que la muerte trágica de su madre no le permitió realizar un duelo, y como consecuencia de ello, perdió positividad vital, esto es, la pérdida de confianza de tener un futuro en que pueda desarrollarse como persona; que al momento de la evaluación Sebastián Lozano presentaba sintomatología depresiva, pérdida de ánimo y de energía vital; que lo más relevante era la falta de proyecto futuro de corto y mediano plazo; que esto, en consideración a su edad al momento de la evaluación, resulta especialmente preocupante; que lo anterior, teniendo en cuenta como murió su madre, de manera inesperada y trágica; que se sometió al paciente a un sufrimiento psicológico y emocional que superó su capacidad para hacerle frente.



5.- Que a fs. 4617, por don Mario Párraga Román, cónyuge de la víctima doña Galia Carolina Díaz Riffo, comparece doña Estefanía Yáñez Benítez, individualizada a fs. 3493, quien previamente juramentada, declara sobre el tercer punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que la tragedia ocurrió el 2 de septiembre de 2011, con el capotaje del Casa 212 de la FACH, en la Isla de Juan Fernández; que en primera instancia tuvo conocimiento de esto a través de la prensa; luego, a las 19:00 o 20:00 horas, supo que una de las pasajeras del avión era conocida suya, doña Galia Díaz Riffo, quien antes era su compañera de trabajo en el Consejo de la Cultura y las Artes; que Galia viajó con motivo de una comisión de servicios en el ejercicio de sus funciones, como funcionaria pública, con incumplimiento de la normativa laboral vigente, ya que ella no podía viajar legalmente porque tenía una hija menor de 2 años Ainara Párraga Díaz; que se vulneró el derecho de amamantamiento; que viajó para entregar unos diplomas y libros a los niños a la comuna de Juan Fernández, ya que estaban en un programa de gobierno de la reconstrucción por el maremoto de 27 de febrero de 2010. Sobre el quinto y sexto punto de prueba del auto de prueba referido, declara que la relación de causalidad se constituye en el hecho de que haya capotado el avión y la consecuente muerte de Galia Díaz con motivo del mismo, que ocasionó en el demandante Mario Párraga, viudo de Galia Díaz y de sus hijos Sebastián Lozano Díaz, Iñaqui y Ainara , ambos Párraga Díaz, un dolor por la ausencia repentina de su madre que se vio reflejado en la pena que pudo observar en la familia; que Mario tuvo que hacerse cargo del cuidado de los niños, función que por naturaleza ejercía con mayor protagonismo Galia; que, en esa época, Mario tuvo problemas domésticos, como encontrar a alguien que los asistiera para llevarlos al colegio, tuvo que pedir ayuda para que alguien los cuidara mientras él trabajaba; que Iñaqui sufría un episodio de pena y preguntaba por su madre; que Ainara requería cuidado especial, dado que tenía 8 meses a la muerte de su madre; que Mario tuvo que recurrir a la ayuda de especialistas para tratar su propia pena; que esto le consta porque luego de la muerte de Galia, dado que era su compañera de trabajo, se acercó a ciertas personas que conocían a Galia en vida, que eran del Consejo de la Cultura, para ayudar a Mario en estas difíciles circunstancias y generaron para él un vínculo que le permitiera rehacer y sobrellevar su situación, sobre todo a él que es de nacionalidad española y no tiene familia en Chile, por lo que no contaba con una red propia que lo asistiera; que no tuvo mayor contacto con Mario después de la muerte de



Galia, pero pudo observar su ánimo y dolor y el pesar de como las cosas se fueron desarrollando, sobre todo que se trataba de una tragedia de amplia cobertura periodística que se alargó por meses por la búsqueda de sobrevivientes y él fue objeto de escarnio público, lo que afectó su luto. Que, en las veces que visitó a Mario en su casa, luego de la muerte de Galia, Iñaqui se acercaba a ella, preguntaba por su madre, le exhibía dibujos donde aparecía con ella y lloraba porque la extrañaba, lo que le generaba una gran impresión por la pena del menor, ya que muchas veces se mostraba inconsolable; que muchas veces con Mario conversaban respecto de Galia y él se mostraba muy afectado al recordar los proyectos que tenían preparados y no pudieron concretar; que Mario es buzo y tenían un proyecto al respecto que no se pudo concretar; que Sebastián se encontraba en la etapa de la adolescencia y tenía una relación muy cercana con su madre porque lo tuvo muy joven y tenían edades cercanas; que era su madre y amiga y cuando ocurrió esta tragedia él tuvo problemas en el colegio, empezó a tener problemas al interior de su familia y finalmente se fue a vivir con su padre biológico, alejándose un poco de sus otros hermanos, por lo que la muerte de Galia generó un quiebre en el núcleo familiar que era compuesto por Mario, Galia y los tres niños (Sebastián, Iñaqui y Ainara).

**TRIGÉSIMO CUARTO:** Que la demandante en la causa acumulada caratulada “Vela Peebles con Fisco”, Rol C-1231-2015, rindió la siguiente prueba testimonial:

1.- Que a fs. 5140, comparece doña Catalina Ignacia Sotomayor Gajardo, individualizada a fs. 3479, quien previamente juramentada, declara sobre el quinto y sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que Catalina, hija y hermana, cumplía un rol muy estratégico en la familia, ya que centralizaba las relaciones dentro de su familia nuclear y de ésta con la nueva familia del padre; que, en el caso de Diego, Catalina fue la única de los hermanos que lo acogió, lo que permitió que con los años los demás hermanos también lo aceptaran; que, con la muerte de Catalina, ese vínculo que Diego tenía con la familia Vela se debilitó de una manera muy importante, lo que le ha dificultado elaborar el duelo, evidenciando que hay un daño emocional y psicológico frente a su muerte. Agrega que, en el caso de Luz María, a raíz de la muerte de Catalina, tuvo que realizar un cambio de vida importante, lo que le significó un perjuicio económico y en su calidad de vida, además del dolor propio de la pérdida de su hermana; que, en el caso de ambos se evidencian daños psicológicos de elevada magnitud, debido al fallecimiento de su hija, que es uno de los



daños más profundos que una persona puede vivir, para tener una idea, a nivel inconsciente es lo más similar a la auto-aniquilación; que, a lo anterior, se suman las características del deceso, que hacen más difícil asimilar su muerte; que el duelo de un hijo es el único tipo de duelo que no se puede clasificar como patológico; que María José evidencia un trabajo de duelo más elaborado, encontrándose en la etapa de aceptación, si bien la muerte de su hermana le permitió reformularse muchos aspectos de su vida, de igual forma, existe un daño psicológico en cuanto a dicha pérdida, puesto que eran muy unidas y cercanas. Que, en el caso de Felipe, Catalina era la única con quien se abría, confiaba, con ella se desahogaba a nivel emocional porque él es muy reservado y racional; que, al fallecer Catalina, Felipe adoptó un rol ejecutivo a nivel familiar, no logrando a la fecha establecer esta relación especial que tenía con Catalina, existiendo daño psicológico al no avanzar en el desarrollo del duelo. Que exhibidos seis informes acompañados en la presente causa el 5 de diciembre de 2017, ratifica su firma y autoría. Señala que, en términos académicos, es psicóloga titulada de la Universidad de Los Andes, posgrado en Terapia Psicoanalítica en la Universidad de Los Andes, Diplomado en la Universidad de Chile en Salud Familiar y que, en términos laborales, fue profesor ayudante 5 años en el ramo de Psicodiagnóstico en la Universidad de Los Andes; que trabajó 3 años en el Centro Clínico de la Universidad de Los Andes, como ayudante de coordinación de campo clínico; que, luego, trabajó 3 años en atención primaria de salud en el CESFAM Aníbal Ariztía de Las Condes; que fue Jefa de la Carrera de Psicología de la Universidad Aconcagua en el año 2013; y, de 2014 a la fecha, se dedica a la consulta privada. Indica que las entrevistas necesarias para llevar a cabo los informes se realizaron entre noviembre y diciembre de 2015; que tuvo dos sesiones individuales con cada paciente y una familiar; que las conclusiones de los informes son hechos con los dichos de los evaluados y con los resultados de los test aplicados; que los antecedentes con los que contaba sobre la muerte de Catalina eran los que salieron en las noticias cuando fue el accidente; que no volvió a investigar por su cuenta; que Diego relató haber sufrido un episodio depresivo a los 11 años y toda la familia Vela, relata de un período depresivo posterior al fallecimiento del hermano mayor, hace 26 años atrás; que fue descartada cualquier patología de la personalidad en todos los evaluados a través del test de Rorschach; que no hay test que evidencie un



deterioro económico, sólo se puede indagar a través del relato.

2.- Que a fs. 6273, comparece doña Maureen Rose Chadwick Fresard, individualizada en la lista de testigos de fs. 3425, quien previamente juramentada expone sobre el quinto y sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que conoció a la familia Vela hace más de 20 años, a Felipe por relación de colegio ; a Luz María porque era compañera de curso de una prima suya, a María José porque estudiaba artes, y ella estudiaba diseño y tenían alguna cercanía, y al papá de Felipe también lo conoció en algún momento; que después de eso, se enteró por la televisión del accidente, que fue antes de fiestas patrias del 2011; que se topó con María Luz, unos dos años después, en una feria; que le contó lo triste y angustioso que lo estaban pasando como familia; que el tema era que los niños habían quedado sin su papá y sin su mamá; que ella se había tenido que venir de Estados Unidos, donde vivía con su marido e hijos a Chile, para estar más cerca de esos niños y de alguna manera acogerlos como si fueran hijos. Agrega que, en otra ocasión estuvo con Felipe y también lo vio afligido y muy depresivo en relación a la situación familiar, a cómo iban a enfrentar estos niños el futuro; que le afectaba todo lo que involucraba no tener a Catalina cerca de él; que un par de años atrás fue a Valparaíso, donde vivía el papá de Felipe y lo vio sentado en una heladería, muy depresivo, casi no hablaba; que su mujer le dijo que el accidente le había causado un bloqueo mental, angustia o tristeza, no sabe lo que le pasaba; que todo esto fue producto de la muerte de Catalina Vela y su marido; que antes como familia no recuerda haberlos visto en una situación de fragilidad, angustia o vulnerables; que fue consecuencia directa y necesaria del accidente ocurrido; que Luz María se tuvo que venir de un día para otro con sus hijos y su marido, tuvo que cerrar su casa y su vida, con una mano delante y otra detrás, para tener la mala noticia de que su hermana estaba desaparecida y sin vida; que tuvo que acoger tres niños chicos más los tres de ella; que todo fue causado por el accidente; que los niños no tendrán una mamá y un papá cerca que les den cariño, seguridad, alimentación, casa, etc.

3.- Que a fs. 6322, comparece don Hernán Eliecer Antonio Montenegro Arriagada, individualizado en la lista de testigos de fs. 3425, quien previamente juramentado, declara sobre el quinto y sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que la pérdida de la hija en el accidente que tuvo Patricio Vela, le





generó un trastorno del ánimo, que es una depresión reactiva; que el impacto de esta pérdida es particularmente mayor, ya que él hace varios años perdió otro hijo varón; que el hijo estaba en el extranjero con una beca y estando en esas condiciones se suicidó y fue en condiciones bastantes trágicas; que el Dr. Vela ya tenía una mayor vulnerabilidad y la segunda pérdida es aún mayor porque ya tenía un terreno de pérdidas afectivas; que el daño está en haber tenido un trastorno emocional, depresión reactiva a raíz del accidente; que sabe todo esto porque fue testigo presencial durante la terapia que hizo con el Sr. Vela, en que tuvo conocimiento del impacto psicológico de esta experiencia. Agrega que la forma abrupta y violenta en que se enteró de la muerte de su hija y su yerno, en esa circunstancia dramática, desencadenó la depresión reactiva; que se enteró a través de los medios de comunicación; que no podría decir que pasó en el momento exacto en que se percató del accidente, pero puede hablar de lo que pasó después; que la señora lo llamó para decirle que había caído en un estado anímico muy serio, o al menos preocupante, y que lo empezara a ayudar desde el punto de vista profesional; que lo anterior se tradujo en una falta de ánimo total e insomnio severo, en falta de interés por las actividades que normalmente hacía y desesperanza; que lo sabe porque tomó contacto con él para que fuera a hacerse la terapia a Santiago y allí se enteró; que el período de tratamiento de la depresión reactiva y el tiempo de alta fueron tres meses; que dicho tratamiento consistió en farmacoterapia y psicoterapia; que no tenía ninguna enfermedad psiquiátrica anterior a la depresión; que los síntomas de la depresión indicada fueron conocidos a través del relato del demandante.

**TRIGÉSIMO QUINTO:** Que, el demandante en la causa acumulada caratulada “Rebolledo con Fisco”, Rol C-2429-2015, rindió la siguiente prueba testimonial:

1.- Que a fojas 4415, comparece doña Sara Roselia Rojas Villalobos, individualizada en la lista de testigos de fs. 3441, quien debidamente juramentada, declara sobre el tercer punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que el hecho ocurrió el día dos de septiembre; que no recuerda bien el año, pero al parecer fue en 2012 y se recuerda de esa fecha porque ese día es el cumpleaños de su marido; que se enteró que era el hijo de Alicia Rebolledo, de nombre Edwin; que no tuvo certeza de si era el hijo de ella el que había fallecido en el accidente del avión que fue en la Isla de Juan Fernández; que ella le contestó que era su hijo pero tenía la esperanza de que estuviera vivo. Sobre el quinto punto de prueba de la precitada resolución que recibe la



causa a prueba de fs. 3145, cree que económicamente no, pero sí afectivamente porque era su hijo mayor; que el hecho que ha generado todo el sufrimiento es la pérdida de un hijo para una madre y la circunstancia en que falleció; que se refiere a la circunstancia de la caída del avión, siendo el sueño de su hijo ser piloto de la Fuerza Aérea y morir en esas circunstancias. Sobre el sexto punto de prueba del precitado auto de prueba, señala que sólo sabe del perjuicio psicológico y no del económico; que en cuanto a su naturaleza y monto no lo sabe; que con daño psicológico se refiere a una tristeza permanente y de saber que padece de insomnio; que en la demandante ha notado como cambios la tristeza, el llorar mucho y la gran nostalgia de no poder visitar la tumba de su hijo por sus condiciones económicas y la lejanía, ya que lo llevaron para Antofagasta; que piensa que fue algo simbólico, ya que el avión salió de allá; que rutina diaria no tiene con la demandante, pero cuando la ve ella está triste, deprimida y no duerme.

2.- Que a fojas 4417, comparece don Hernán Arturo de la Jara Vega, individualizado en la lista de testigos de fs. 3441, quien debidamente juramentado, declara sobre el tercer punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145 que tiene clara la fecha del hecho, ya que es la de su cumpleaños, que fue el 2 de septiembre del 2011; que de todo ello se enteraron por la prensa y la televisión, por la gente conocida y famosa que viajaba en el avión con destino a la Isla de Juan Fernández; que respecto del hijo de la señora Alicia, no lo conoció nunca; que ellos sabían que Alicia tenía un hijo en la FACH, con asiento en Antofagasta; que cuando se hizo pública la nómina de fallecidos, ahí su señora le dijo que aparecía el nombre de Edwin que era el hijo de Alicia, con quien siempre tienen contacto; que el hecho que sucedió el 2 de septiembre del año 2011 fue que un avión de la FACH que se dirigía a Juan Fernández para ayudar a la gente de allá por el tema del maremoto, donde iba mucha gente famosa, entre ellas Felipe Camiroaga, otras personas de un Techo para Chile y periodistas, el cual se estrelló antes de llegar, muriendo todos sus integrantes. Sobre el quinto punto de prueba de la referida resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, indica que por lo poco que sabe y puede decir es que resalta la entereza de Alicia para enfrentar esa tragedia personal; que sabe qué hace muy pocos años atrás falleció su marido Edwin, al cual conoció mucho él, de un infarto a los 39 años; que cada vez que la mira, se admira de cómo fue capaz de tolerar esas dos tragedias; que nunca fue capaz de preguntarle nada



sobre eso; que lo otro poco que sabe es por su señora que le contaba de los problemas de comportamiento y de la existencia de su hijo menor Gustavo, de su lucha para sacarlo adelante; que lo otro que sabe es que su hijo Edwin le iba a ayudar en sus estudios para poder llegar lo más alto posible; que respecto a los problemas conductuales del hijo menor de María Rebolledo indica que, sin ser un experto en el tema, pero siendo papá y abuelo, se imagina que es difícil que si un niño que tan joven pierde a su padre y su hermano mayor, no pudiera tener ese tipo de problemas; que no conoce en detalle, pero sí la lucha de su madre con el problema de sacar adelante a su hijo, con los estudios, que imagina que por ese lado estaba el problema; que sobre la causa del dolor de la familia tenían un proyecto muy bonito; que Edwin padre, de escolar iba a su casa y la sacó de su trabajo que era en su hogar; que de ahí se casaron; que era un electrónico muy destacado en San Fernando; que formó su familia, sus hijos y lógicamente salieron adelante, teniendo su casa propia, cosas materiales básicas y la posibilidad de educar a sus hijos; que ya han pasado los años y todo eso se derrumbó con la muerte de su padre y la muerte tan seguida de su hermano mayor; que las dos tragedias a que se refiere son la muerte de Edwin padre y, pocos años después, la de Edwin hijo; que entre ambas tragedias notó una mejoría en Alicia, principalmente porque es una persona muy alegre, positiva, de gran entereza y que no demuestra su pena. Que sobre el sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, indica que económicamente no sabe de eso; que solamente sabe que Alicia tuvo que volver a trabajar obligadamente para poder sacar a su hijo Gustavo adelante, ya que esa es su preocupación; que no sabe nada más de otro monto que esté involucrado; que el principal daño generado por la muerte de Erwin no lo sabe, pero trata de imaginar lo que es perder a un hijo; que cree que es un tragedia y lo peor es que le puede suceder a cualquier persona, más a una madre; que como experiencia personal, conversando con su madre desahuciada le decía que un gran consuelo para ella era no haber visto morir a ninguno de sus hijos; que no ha notado cambios en la rutina diaria de los demandantes, ya que no tiene contacto diario con Alicia y cuando la ve, solo la saluda y le pregunta cómo está; que no tiene mayor diálogo con ella; que su señora tiene más contacto con ella y con respecto a ese punto no le ha contado nada.

**TRIGÉSIMO SEXTO:** Que, el demandante en la causa acumulada caratulada



“Valderrama con Fisco”, Rol C-2411-2015, rindió la siguiente prueba testimonial:

1.- Que a fojas 4353, comparece doña Liliana Del Carmen Muñoz Cariz, individualizada en la lista de testigos de fs. 3448, quien juramentada, declara sobre el tercer punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145 que el hecho que ocurrió ese día fue un accidente, que se cayó el avión e iba en él mucha gente, pero especialmente el esposo de su compañera; que se enteró de los hechos primero porque ella se encontraba en la reunión de su hijo en el colegio, a través de unos apoderados que se enteraron por la prensa; que realmente no asoció al principio lo que estaba pasando y al llegar a la casa por la prensa constató que iba el esposo de su amiga y compañera. Sobre el quinto punto de prueba de la precitada resolución que recibe la causa a prueba señala que el daño más grande es haber perdido a su esposo y al padre de su hija; que el perjuicio señalado se generó debido a que se estrelló o se cayó el avión donde falleció el esposo de su amiga Carolina Valderrama, cuyo nombre es Edwin Núñez Rebolledo. Sobre el sexto punto de prueba del auto de prueba referido, indica que el daño más grande y terrible que causó en Carolina fue la muerte de Edwin, haber perdido a su esposo y el padre de su hija, el que hasta ahora sigue; que las consecuencias en los integrantes de la familia, en la hija, son que desde que le arrebataron a su padre hasta hoy siente esa ausencia y cree que va a sentirla por el resto de su vida; que era una niña de cuatro años y de la noche a la mañana ya no está el padre que era Edwin; que puede decir que también ellos estuvieron y están todavía con sicólogos, como con siquiátras, producto de esa partida; que la demandante Carolina Valderrama antes de ello, era muy alegre, feliz se puede decir, pero que producto del fallecimiento de su esposo quedó ausente; que ha estado con siquiátra y sicólogo por bastante tiempo, aunque sigue trabajando; que las consecuencias en el carácter de Carolina Valderrama son que antes era feliz y alegre y hoy en día es más seria producto de lo que ha vivido y lo que pasó, más madura para poder enfrentar toda esa situación para con su hija también, para poder sacar adelante a la niña; que sobre el progreso y estado actual en términos de sobreponerse al fallecimiento señala que como dijo al principio, ellos estuvieron con psicólogo y psiquiatra; que se refiere a Carolina y su hija Constanza; que para superar los hechos, el fallecimiento de Edwin hasta un tiempo atrás seguían con ese procedimiento; que Carolina nunca le ocultó el fallecimiento de su padre a Constanza y hasta hoy la niña pregunta, respondiéndole con la verdad; pero Carolina siempre está preocupada de su hija y de decirle la verdad de lo que ocurrió.



2.- Que a fojas 4367, comparece doña Rossana Andrea Elgueta Bustos, individualizada en la lista de testigos de fs. 3448, quien previamente juramentada, declara sobre el tercer punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que el hecho fue el 2 de septiembre de 2011; que él estaba en un bingo de la teletón en esa oportunidad y se enteraron por la parte pública; que muchos seguían a Camiroaga; que al otro día se enteraron que iba Edwin, el esposo de Carolina y así supieron de la tragedia; que sobre los hechos él estando en el bingo se enteró que se había caído un avión que iba a Juan Fernández, en el que iba Felipe y tripulantes de la FACH, porque eso lo dieron en el Buenos Días a Todos; que ese día lo que se comentaba en redes sociales y en medios de comunicación era que el avión estaba desaparecido y no se sabía nada de todas las personas que iban en él. Sobre el quinto punto de prueba de la precitada resolución que recibe la causa a prueba expresa que producto de la tragedia vienen todos los perjuicios, tanto los emocionales que son los mayores, como los económicos tanto para Carolina como para Constanza; que él estuvo muy al lado de ella cuando todo partió; que veía a diario a Carolina y Constanza, en donde se notaba no solo su parte emocional sino también su cambio físico, porque Carolina adelgazó mucho, además que Constanza estaba muy retraída porque ella era muy amiga con su hija; que ambas tienen la misma edad, entonces se vio el cambio porque Constanza era una niña alegre, entonces empezó a ver en su carita el cambio; que su hija le comentaba que la niña hablaba poco y era porque echaba de menos a su padre; que para Carolina fue lo mismo; que debió recibir atención de psicólogos y psiquiatría por todo el proceso; que además él en una oportunidad la llevó a terapia alternativa, la que fue con flores de Bach para poder ayudarla de otra forma, porque su tristeza por la tragedia era más notoria y obviamente uno se pone en el lugar de ella, todo producto de la tragedia anterior que ocurrió, ya que ellos eran una familia feliz; que esto los separó y destruyó como núcleo familiar; que la causa de estos cambios es la pérdida de su pareja, en el caso de Carolina, era su partner y su sustento económico, porque ambos trabajaban para su pequeña; que entonces se destruyó a la familia, faltando una parte de ella; que en el caso de Constanza es lo mismo, perdió a su padre, su protección, aunque tiene el de Carolina, pero no es lo mismo y nadie lo suple eso. Sobre el sexto punto de prueba del referido auto de prueba, indica que los perjuicios fueron emocionales, tanto porque quedaron sin el progenitor como del jefe de hogar, quien era el sustento económico



de la familia; que en cuanto a los montos económicos él no los sabe, que eso lo ve la justicia y los abogados; que en Carolina ha notado daños emocionales de tener que estar asistiendo a terapias para intentar asumir el duelo de lo que le produjo la tragedia; que en la parte física fue el cambio de contextura porque adelgazó; que como madre ha notado que es más sobreprotectora con Constanza y eso la hace ser más aprehensiva, a estar más cerca de ella; que Carolina dejó de darse sus tiempos por estar más cerca de Constanza para que no tuviera temores, porque la niña los mostraba cuando ella salía a trabajar o si se demoraba en llegar; que en Constanza ha notado que es una niña más tímida y retraída; que se nota más triste y apagada en relación a como la conoció; que intenta siempre estar pendiente de si su madre va a regresar en un horario que ya está dicho, como por ejemplo si su madre dice que llegaría a las 6 y son las 7, hay una preocupación extrema si no ha llegado; que los tipos de temores generados es el miedo a perder a otra parte de su familia, que en el caso sería Carolina; que por eso está muy preocupada de los horarios de llegada; que recuerda bien que los primeros meses Constanza dormía con Carolina; que estuvo mucho tiempo compartiendo dormitorio y cama por la pérdida de su padre; que lógicamente eso era producto de la tragedia sucedida, temor a perder lo que le queda de familia; que eso la lleva a ser una niña sin confianza, porque era muy pequeña y perdió a uno de sus seres más queridos en esa tragedia, porque el padre era un símbolo de protección y no estaba; que ha notado en la crianza que hay sobreprotección y que Carolina ha estado supliendo ambos roles, padre y madre; que en el día del padre Carolina suple ese rol, haciéndola sentir más cercana al recuerdo de su padre, yendo al cementerio para hacerla sentir presente al lado de la imagen de su padre y no notar diferencias con el resto de sus compañeros; que en el colegio se celebra masivamente el día del padre y no hay excepciones; que ha afectado a la menor en el ámbito escolar al ser más tímida y tener pocas amigas.

**TRIGÉSIMO SÉPTIMO:** Que, el demandante en la causa acumulada caratulada “Mardones con Fisco”, Rol C-2427-2015, rindió la siguiente prueba testimonial:

1.- Que a fojas 4358, comparece don Iván Eduardo Collao Contreras, individualizada en la lista de testigos de fs. 3431, quien previamente juramentado, declara sobre el tercer punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que el evento fue el 2 de septiembre de 2011 y se enteró por intermedio de la prensa y de su madre



que lo llamó a la faena; que el hecho fue el evento de la caída del avión. Sobre el quinto punto de prueba de la precitada resolución que recibe la causa a prueba, señala que es el perjuicio hacia la misma familia, es decir, su hija y su señora; que el origen de esos perjuicios, el comportamiento de sus hijos y la falta del padre es debido al hecho ocurrido en donde fallece el padre de los niños, Eduardo Johns. Sobre el sexto punto de prueba del referido auto de prueba declara que no sabe nada de los montos; que sabe que hubo un daño emocional para los hijos; que notó cambios en la conducta y están más hacia dentro los niños, demostrando el dolor por la pérdida del padre; que notó cambios en la conducta de la demandante Janette Mardones (sic), asumiendo la función de madre y padre; que su círculo fueron sus hijos.

2.- Que a fojas 4360, comparece doña Berta Patricia Salinas Valdivia, individualizada en la lista de testigos de fs. 3431, quien previamente juramentada, declara sobre el tercer punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que el hecho fue en septiembre del año 2011 y no sabe si todavía está muy aclarado; que en esa oportunidad se enteraron que ahí iba el papá de una compañera de curso; que coincidían los nombres y apellidos con lo que había pasado y que relataba la televisión; que el hecho es el accidente en el cual iba el papá de la compañera de su hija, en el cual falleció y, por ende, lo que pasó después; que en esa época estaba chicos todavía; que septiembre fue un mes complicado, en parte porque había que acompañar a la mamá de Natalia; que se hicieron misas para acompañar y también oraciones como curso, para estar con ellos como familia; que hubo días que no se sabía que podía pasar o en qué iba a terminar todo; que esos días fueron muy complicados para ellos como familia y para sus compañeros igual como curso. Sobre el quinto punto de prueba de la referida resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, indica que el origen del daño es producto de lo que pasó; que es irreparable, afectando mucho también a Jeannette en la crianza de sus hijos, de como los educaba antes y como lo hace ahora; que hay mucha inseguridad de parte de ella por los niños; que piensa que le ha costado a ella dejarlos crecer y ser más independientes; que también hay inseguridad respecto de la niña que ahora salió de cuarto medio, ya que al no tener un padre y por lo que pasó le cuesta más dejarla libre para que estudie; que en su caso, por ejemplo, si su hija quiere estudiar se va sola, pero en el caso de ella no; que cambió a su hijo más chico de colegio, porque no



quiere dejar a su hija sola; que cambió su vida que estaba armada acá porque la niña se va y no puede dejar que se vaya sola, yéndose con ella a Santiago; que cree que la aprehensión está motivada porque ella está sola en su crianza, porque los quiere educar bien y por el miedo de que no les pase nada, de no tener otra pérdida; que igual ellos están bien solos, porque son tres no más; que en relación al normal de la gente, encuentra que es excesivo el cuidado que tiene con los niños; que la influencia de la pérdida en la crianza de los niños es totalmente la transmisión de inseguridad y miedo en ellos; que son muy inteligentes porque su mamá se preocupa las 24 horas del día de ellos, pero a la vez son muy inseguros e inmaduros; que en actividades diarias y normales, ya sea cumpleaños o actividades de colegio, ella los espera y está con ellos, cosas en que uno normalmente los va a dejar y luego los retira, ella se queda ahí hasta que finaliza la actividad; que por consiguiente no tiene vida propia y pasa todo el día con los niños; que el nivel de aprehensión antes de lo sucedido no se notaba mucho porque participaba más con Eduardo, el papá, el que participaba mucho en las actividades del colegio; que se veía que él iba a dejar a los niños al colegio antes de irse a trabajar; que la crianza de un hijo barón es diferente cuando está solamente la madre; que ella no se veía tanto y en las actividades iban como familia, pero era él quien participaba en las competencias y los juegos más bruscos, pero Jeannette ahora no deja participar en nada a los niños porque se pueden caer o les puede pasar cualquier cosa; que en las actividades en que tienen que participar solamente las apoderadas ella no va, porque no tiene con quien dejar a los niños y en la única persona en que confía es su mamá que vive en la Serena, que viene una vez al año; que cuando se encuentran en la playa ya que tienen hijos de la misma edad, tampoco deja desarrollar al niño actividades propias de la edad, como cosas tan simples como nadar y disfrutar con los niños; que el niño va a la playa, pero le cuesta entrar a nadar y también jugar a la pelota con otros; que como los chicos son más bruscos la mamá está siempre con cuidado, pero si está cansado, participa en otras actividades como jugar naipes y dominó; que respecto al nivel de aprehensión antes de septiembre ella tenía mucho apoyo del papá, participaba mucho él de las actividades del colegio, entonces Jeannette acompañaba en realidad a Eduardo; que la diferencia en la crianza es que son sexos distintos, el hombre y la mujer no son criados igual; que cree que va involucrado el sexo del niño; que





Natalia cuando tenía 7 años realizaba muchas actividades libres, como ir a la playa o jugar a la pelota, entre otras; que con Sebastián eso no sucede y no puede desarrollar esas actividades; que ahora el niño es muy retraído, en un partido de fútbol o pichanga no entra a jugar, al igual que tampoco anda en bicicleta; que cree que las circunstancias que describe sí son a causa de no tener a su padre, la inseguridad y el miedo; que no es que no le interese sino que le da miedo, porque se ve que quiere entrar a los partidos y pegarle a la pelota, pero se arrepiente y se queda parado, un miedo a que no le pueda pegar a la pelota o que se pueda caer. Sobre el sexto punto de prueba del referido auto de prueba, se remite a lo que ha hablado en las preguntas anteriores, más que nada en la crianza de los niños, en sus inseguridades diarias miedos; que obviamente ha notado cambios en los integrantes de la familia; que la vida les cambió cien por ciento y se tuvieron que rearmar como familia; que cree que todavía están en ese proceso; que aún no saben lo que va a pasar con ello; que no tienen la seguridad necesaria, al menos de Jeannette con ellos; que este sería como el tercer cambio de vida que van a tener; que antes ellos vivían en un edificio de la Fuerza Aérea, en donde sus hijos veían como salían los papás de otros vecinos, todos vestidos iguales y a la misma hora; que el roce diario con el papá uniformado, sus amigos y vecinos y ellos ahora están solos; que ese fue el primer cambio que tuvieron ellos al tiempo de lo ocurrido; que luego el cambio de casa, para que la vida sin su padre no fuera chocante para ellos en el día a día; que ahora ya habiendo pasado unos tres años desde que rearmaron su hogar, nuevamente se tienen que ir para no dejar a su hija mayor sola o que estudie sola en otra ciudad, con los gastos que ello conlleva y la incertidumbre si les va a alcanzar o no, para pagar y cubrir los gastos al mes siguiente, porque Jeannette no ha podido trabajar desde lo ocurrido hasta ahora, por no dejar a sus hijos solos.

**TRIGÉSIMO OCTAVO:** Que, el demandante en la causa acumulada caratulada “Delgado con Fisco”, Rol C-3645-2013, rindió la siguiente prueba testimonial:

1.- Que a fojas 3688, comparece don Luis Hernán Garrido Albornoz, individualizado en la lista de testigos de fs. 3497, quien previamente juramentado declaró respecto del sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145 que Eduardo Lizama después del fallecimiento de Joel, su padre, quedó afectado en el tema escolar, en su rendimiento y su comportamiento, volviéndose más introvertido; que dejó



de ser el niño alegre, que compartía mucho con su padre, quien era su amigo, además de salir mucho juntos; que lo anterior lo sabe porque compartió arriendo con su padre, viendo cuando él lo visitaba y compartían, ayudándolo Joel a estudiar muchas veces; que tuvo contacto con Eduardo hace dos semanas aproximadamente y por teléfono ayer; que está tratando de asimilar que su padre ya no está.

2.- Que a fojas 3690, comparece doña Karen Elizabeth Arancibia Gutiérrez, individualizada en la lista de testigos de fs. 3497, quien previamente juramentada declaró, respecto del sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145 , que conoció a Patricia Henríquez en la Inspección del Trabajo de Viña del Mar; que al ser colegas de esa Institución, conoció a Valentina, toda vez que Patricia concurría con ella en algunos momentos del día a la oficina; que Valentina, una vez que murió Joel, se vio afectada en cuanto a su forma de ser, toda vez que ella era una niña sumamente extrovertida, volviéndose todo lo contrario luego de lo que le sucedió a su padre; que el conversar con ella se volvió más difícil y costaba sacarle más palabras; que se veía claramente más triste; que, además, por su trabajo de fiscalización en terreno que era frecuente, Valentina estaba casi el 100% al cuidado de Joel, ya que Patricia tenía también que estar allí para fiscalizar; que claramente después fue todo distinto, haciéndose cargo de ellos, incluido él, del cuidado de Valentina en algún momento en las dependencias de la oficina; que en ese momento se daba cuenta que la niña estaba sumamente triste y ya no tenía la misma alegría de antes.

3.- Que a fojas 3690, comparece doña Susana Andrea García Bravo, individualizada en la lista de testigos de fs. 3497, quien previamente juramentada declaró, sobre el sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145 , que habitualmente comparte en la oficina con Valentina Lizama, al ser compañera de trabajo de su madre, Patricia Henríquez; que Valentina tuvo un cambio de ánimo y personalidad después de lo que le pasó a su padre, pasando de ser una niña hiperactiva e inquieta a ser una persona retraída y miedosa, principalmente respecto de lo que le pudiera suceder a su madre; que cree que los perjuicios son psicológicos y emocionales; que tiene conocimiento que Patricia sostiene económicamente a su familia, no habiendo otro apoyo respecto de Valentina.



4.- Que a fojas 3692, comparece doña Sandra Ximena Molina Coñuecar, individualizada en la lista de testigos de fs. 3497, quien previamente juramentada declaró sobre el sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que estaba atendiendo a Eduardo Lizama desde el año 2012, cuando estaba en 4° Medio; que su diagnóstico fue de depresión moderada y ansiedad generalizada; que fue dado de alta en forma parcial el 2013, ya que la madre o él le han contactado para que lo vea cuando se encuentra con ciertos bajones emocionales; que Eduardo quedó muy afectado psicológicamente por la muerte de su padre, quien era su todo, ídolo, referente, motivador educacional y su modelo deportivo para hacer cosas al aire libre, siendo ellos muy cercanos; que con su muerte, Eduardo tuvo una baja sustancial en todo su proceso de rendimiento escolar, costándole mucho asistir de repente a clases, pero logró terminar su 4° Medio; que en los años posteriores dio su PSU, pudiendo entrar a estudiar una carrera que no terminó, pasando lo mismo al año siguiente; que recién el año 2017 retomó bien sus estudios universitarios; que en lo referente a la parte emocional, no ha logrado estar a un 100% e incluso durante estos años ha tenido problemas de trastornos alimenticios, que no han ayudado para nada en su autoestima, lo que hace que tenga que seguir igualmente con ayuda psicológica; que en cuanto a los montos, ellos le pagaban cierta cantidad de dinero cuando ella atendía al niño.

5.- Que a fojas 3693, comparece don Jaime Jorge Cárdenas Carrasco, individualizado en la lista de testigos de fs. 3497, quien previamente juramentado declaró, sobre el sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145 que conoce a Eduardo Lizama desde los diez años, que fue compañero de Joel Lizama en la Infantería de Marina; que él tenía a Eduardo en un equipo de carreras aventuras porque tiene un hijo de su misma edad; que cuando ocurrió el accidente de Joel, su hijo estaba en el mismo curso que Eduardo pero no en el mismo colegio; que después del accidente lo tomó como su hijo; que Eduardo sufrió un giro en su vida; que lo empezó a llevar a su gimnasio en Villa Alemana para que siguiera practicando deporte y se olvidara un poco del accidente; que después que salió de 4° Medio, entró a la universidad, pero vio que no sabía lo que él quería, estudiando algo de educación física; que se alejó un poco de la familia y empezó a practicar artes marciales, buscando algo donde desahogarse; que vio que esas artes marciales que él practicaba eran en extremo peligrosas, del todo vale; que



dejó de asistir a la universidad, bajó los promedios de las notas; que lo volvió a retomar y llamar, a llevarlo al gimnasio; que lo aconsejó sobre su futuro, estaba muy desorientado y le faltaba alguien que lo tomara y lo guiara; que hubo un tiempo que se fue para el sur; que en la actualidad lo sigue tomando, porque trabaja en deporte aventura y lo lleva; que antes de que entrara a estudiar lo orientó porque tiene un hijo que es mecánico y conversaron con él para que buscara un rumbo; que ahora está estudiando mecánica.

6.- Que a fojas 3693, comparece don Joao César Recabal Inostroza, individualizado en la lista de testigos de fs. 3497, quien previamente juramentado declaró respecto del sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145 que conoce a Renzo Irrázaval, a su madre Mafalda Faggiani y a Cristián Hormazabal; que sufrieron perjuicios emocionales básicamente, referidos a temas de depresión y que le consta que dos de las tres personas que conoce llegaron a tener graves problemas de salud; que la mamá, Mafalda, estuvo y se mantiene con una depresión fuerte; que Renzo Irrázaval tuvo una hidrocefalia, donde tuvo que intervenir a través de una cirugía y tratamiento; que él cree que todo se conjugó para que el cuerpo comenzara a fallar; que él tuvo problemas de dolores de espalda mucho tiempo después; que todo esto fue después de la muerte de Romina, junto con los tratamientos psicológicos; que todo eso desencadenó problemas de ánimo y mala predisposición en el día a día; que sus padres son amigos de la señora Mafalda y del papá de Renzo hace mucho tiempo, de ahí que tienen un vínculo de conocimiento cercano con ellos y con mayor razón les tienen estima y cariño, involucrándose más allá; que Cristián Hormazabal y Romina Irrázabal eran pololos desde que los conoce; que pololearon cinco años o más, eran muy unidos y era una relación bien afiatada; que sabía que vivían juntos; que por lo mismo Cristián terminó así después de los hechos que pasaron, con un cuadro depresivo severo y con tratamiento psicológico también.

7.- Que a fojas 3797, comparece don Guiliano Paolo Mussatto Silva, individualizado en la lista de testigos de fs. 3497, quien previamente juramentado declaró, respecto del sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que la señora Mafalda inició sesiones de psicoterapia y evaluación el año 2015; que el motivo de la consulta corresponde a un proceso de duelo por el fallecimiento de su hija



Romina; que esa situación habría generado en la paciente un cuadro depresivo reactivo a la pérdida; que posteriormente se establece un proceso psicoterapéutico donde la paciente mantiene una situación inestable anímicamente, observándose altos componentes ansiosos y alteraciones de calidad del sueño; que junto con las intervenciones sicoterapéuticas, se agregan prestaciones por parte de medicina general, indicándose tratamientos farmacológicos (siendo ingresada al Programa de Salud Mental con diagnóstico de cuadro depresivo); que dada la naturaleza de los hechos, en el sentido del fallecimiento trágico de su hija, su recuperación emocional se dio con características fluctuantes al proceso de duelo.

8.- Que a fojas 3799, comparece doña Jocelyne Djanira Leiva Frost, individualizada en la lista de testigos de fs. 3497, quien previamente juramentada declaró respecto del sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que en el primer momento del accidente estuvo más cerca de Cristián, porque él tiene una familia que es muy acotada, por lo tanto, los primeros días lo estuvo acompañando en la espera de la FACH, que allí pudo darse cuenta de lo difícil que fue y sigue siendo para él, porque con Romina eran una familia, junto al hijo de él; que Romina y Cristián vivían juntos; que por supuesto el vínculo era fuerte e importante; que eran matrimonio pero que no se había casado; que hasta la identificación de los restos de Romina, que fue la última en ser identificada del accidente; que esto ocurrió en Enero de 2012; que acompañó a Cristián en todo el proceso para apoyarlo; que en ese primer momento él estaba shockeado y perdido; que existieron varias ocasiones en que a partir de conversaciones él terminaba llorando desconsoladamente; que luego de eso la vida sigue; que con Cristián ya no tienen hoy una relación cercana, de repente muy alejado conversan para saber cómo está cada uno; que él vive en Santiago hoy día; que por lo que entiende no ha podido superar del todo esa situación; que luego del accidente estuvo con tratamiento psicológico, que no quería hacérselo pero fue necesario para poder seguir adelante; que por lo que sabe no ha rehecho su vida de forma estable en términos amorosos; que se vieron la última en marzo o abril de 2017; que allí volvieron a conversar de Romina y de lo duro que ha sido todo el proceso de ese accidente; que respecto a Renzo él tiene una actitud súper pragmática; que define lo que hay que hacer y se hace; que cree que toma esa actitud para estar fuerte para su mamá; que, sin



embargo, eso le ha afectado porque ha tenido algunos episodios de salud que evidentemente demuestran que su cuerpo está reflejando el dolor, la tristeza y la pena, aunque hacia afuera se vea fuerte y funcionando; que con Renzo es con quien menos ha conversado acerca de los sentimientos que en él provocó la pérdida de Romina; que no sabe cómo la Mafi está viva; que a ella es la que más ve desvalida; que cree que para ella es un desafío levantarse todos los días y vivir; que a él le cuesta juntarse con ella porque no quiere demostrarse débil; que siempre que se juntan terminan hablando de la Romina; que una cosa curiosa es que siempre ella le relata con lujo de detalles los últimos días de la Romina; que cuando fue el accidente, los primeros días la Mafi no se podía mover; que le vino algo a la espalda y como que se le vinieron los años encima; que la muerte de Romina no sólo le afectó a Cristián, sino que también a su hijo y a su mamá.

9.- Que a fojas 3898, comparece don José Esteban Lagos Lagos, individualizado en la lista de testigos de fs. 3497, quien juramentado en forma legal declaró respecto del sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que conoce los hechos, por haber sido Suboficial de Carabineros; que lo fue por 30 años y en un procedimiento le tocó participar en la detención de una persona al interior del domicilio de los padres de Rodrigo Cabezón que es una de las personas fallecidas en el accidente de que trata la causa; que, posteriormente, le tocó el proceso investigativo y seguir en contacto con las víctimas de ese procedimiento, a requerimiento de la Fiscalía; que siguió en contacto con los padres de Rodrigo Cabezón, los señores Jorge Cabezón y María Graciela de Amesti; que eso ocurría en la ciudad de Quillota, con una población de unos 80 mil habitantes; que ellos vivían a 4 cuadras del centro y la comisaría también está allí; que tienen un hijo en el colegio ubicado enfrente a la casa del señor Cabezón y constantemente se saludaban, ellos lo pasaban a ver o viceversa, al ir a dejar a su hijo al colegio; que en sus visitas a esa casa conoció a 3 hermanos del fallecido Rodrigo, que se llamaban Gonzalo, Jorge y Renato, de edades al tiempo del accidente de 45 a 55 años aproximadamente; que una vez ocurrido el accidente siguió visitando a esa familia, porque los vio muy dolidos por el mismo; que esas visitas eran casi a diario, porque su hijo seguía en el referido colegio; que desde la muerte de Rodrigo, vio como sus padres se comenzaron a demacrar; que cuando iba a dejar a su hijo al colegio, se estacionaba



frente al mismo, en una especie de estacionamiento frente a la casa de Cabezón y él salía a contarle lo mal que lo estaban pasando, además que uno de sus hijos que estaba en USA no podía venir a verlos; que varias veces se encontró con Jorge Cabezón, hermano de la víctima y le comentaba lo que estaban sufriendo por la muerte de su hermano, deseando que se aclararan los hechos del accidente; que con Renato, el otro hermano, ocurría lo mismo y un par de veces le hizo esos mismos comentarios; que personalmente vio el deterioro físico que han sufrido los padres del fallecido; que los conoció antes del fallecimiento y los ha visto con posterioridad; que incluso el padre de Rodrigo ya no camina, son verdaderos cadáveres; que en la actualidad la mamá de Rodrigo está más lúcida que el padre; que ella le ha manifestado que lo único que quiere saber es la verdad, para poder descansar; que cree también que han sufrido perjuicios pecuniarios, pero no está en condiciones de estimarlos; que lo dice principalmente porque su salud antes del accidente era buena y actualmente no lo es.

10.- Que a fs. 3899, comparece doña Erika Lilian Ramos Valenzuela, individualizada en la lista de testigos de fs. 3497, quien previamente juramentada, declara sobre el sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que conoce los antecedentes porque su madre fue amiga por muchos años de la Sra. Graciela de Amesti, madre del fallecido Rodrigo Cabezón y de sus hermanos Jorge, Renato y Gonzalo. Agrega que, acompañó a su madre a visitar a la señora Graciela muchas veces porque tiene una lesión en la rodilla y necesita ser trasladada; que en esas visitas constató que la señora Graciela, antes del accidente aéreo donde falleció Rodrigo, era una persona sociable, alegre, salía a visitar a sus amigas, entre ellas a su madre y después del accidente nunca más salió de la casa; que el padre de don Jorge Cabezón sufrió una depresión y su hijo Jorge los cuidaba, estando él también afectado; que la situación afectó a toda la familia y ella vio que se afectó; que cuando ocurrió el accidente el hijo que estaba en Estados Unidos no quería volver mientras no encontraran el cuerpo del hermano fallecido, que nunca fue encontrado; que esta situación, siendo personas mayores, fue terrible ya que se vinieron abajo y se deterioraron emocionalmente; que, al momento del accidente, vio el dolor, la desesperación y la angustia de todas estas personas; que incluso Jorge padre sufrió un accidente vascular por la pena de lo ocurrido; que al ir a dejar a su madre se percató que Jorge Cabezón hijo sufrió un doble perjuicio, soportar la carga de sus padres y su propio



dolor; que la pérdida de un hijo no tiene precio, es invaluable; que al ocurrir el accidente vio a Gonzalo igualmente afectado como las otras personas, emocionalmente; que lo nota cada vez que lo ha visto.

11.- Que a fs. 3901 comparece doña Paula Escobar Guzmán, individualizada en la lista de testigos de fs. 3497, quien previamente juramentada declara sobre el sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que conoce los hechos por haber sido pareja de Jorge Cabezón de Amesti; que desde el día del accidente en que desapareció Rodrigo, los perjuicios que sufrieron sus familiares son innumerables, de carácter psicológico y emocional; que su ex pareja cayó en depresión, ya que le tocó hacerse cargo de sus padres; que a su suegro le dio un accidente cardiovascular; y, que ella antes del accidente era una mujer muy sociable y con la depresión se fue para adentro; que como no se encontró el cuerpo de Rodrigo, no se produjo el duelo; que no hay un lugar donde ir a ponerle flores, lo que hace que la pena sea más fuerte. Agrega que junto a su pareja tuvieron que venirse de Santiago a hacerse cargo de sus padres porque son personas mayores; que Jorge tuvo que dejar su trabajo de publicista en Santiago; que cuando le ocurrió el accidente vascular a don Jorge dejó de salir de casa a juntarse con sus amigos como antes hacía; que antes era una persona alegre, amistosa y querida por la gente y ahora no sale; que respecto a su cónyuge, la situación es la misma; que su pareja, además de lo anterior, se volvió huraño, callado; que su hermano Renato, el menor, ha estado varias veces visitando a sus padres desde Estados Unidos; que cuando ocurrió el accidente perdió mucho tiempo esperando que apareciera el cuerpo de Rodrigo, sin poder volver a Estados Unidos y para Gonzalo era más fácil venir a la casa de sus padres y también se convirtió en una persona “muy para adentro” apático; que el perjuicio económico que conoce es el que sufrió su ex pareja al dejar su trabajo en Santiago y venir a cuidar a sus padres; que él fue quien más hizo para venir a recuperar el cadáver. Añade que conoció a otros demandantes afectados por los perjuicios, pero le llamó la atención el caso de una joven recién casada llamada Karina San Martín que estaba devastada; que esto lo apreció en circunstancia que a los parientes los llevaban al Grupo 10 de la FACH, para ver si aparecían parientes entre los cadáveres y a esa joven tuvo incluso que ayudarle a bajarse del bus o van en que iban.

12.- Que a fs. 4588, comparece don Alfonso Luis Eleazar Pérez González, individualizado a fs. 3497, quien previamente juramentado, declara respecto del sexto punto de prueba de





la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145 que después del accidente, la pareja de Rodrigo Cabezón sufrió mucho dolor personal por su pérdida; que esto la llevó a estar tres años con psiquiatra y psicólogo que pagó TVN; que además se produjo un daño moral que la llevó a irse del departamento que compartía con Rodrigo; que se fue a vivir un tiempo con su hijo; que a los tres meses volvió a su departamento y hace un año atrás le pidieron el inmueble y se fue a vivir nuevamente con su hijo hasta la fecha. Agrega que, cuando la conoció era una mujer súper alegre, graciosa, divertida y una vez producida la muerte de Rodrigo cambió, cayó en un estado de depresión, pena y mucho dolor, que hasta el día de hoy no pudo superar; que le consta porque presencié las veces que la pasó a ver; que al darle el pésame vio el dolor en que estaba sumida; que rompió en llanto y esto se mantuvo hasta el día de hoy; que el dolor persiste y será difícil de superar sobre todo por la muerte de un ser querido que fue su pareja por casi 14 años.

13.- Que a fs. 4590, comparece don Patricio Enrique Vargas Henríquez, individualizado a fs. 3497, quien previamente juramentado, declara respecto del sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que conoce a doña Marcela Marchant; que ha sufrido perjuicios morales, psicológicos, pena por la situación, deseos de no existir, de desaparecer, básicamente porque se le murió el amor de su vida; que esto lo refrenda porque él era originalmente amigo de Rodrigo; que sabe el cariño y el amor que ellos se profesaban; que a raíz del accidente lo tocó ir a visitar a Marcela; que vio lo destruida que estaba; que sabe que ella recibió ayuda psicológica a raíz de esto por varios años, estando medicada a raíz de lo mismo; que perdió su casa que arrendaba y, por ello, hoy vive de allegada. Agrega que en todo el tiempo que la han visitado tanto él como sus hijos, se han dado cuenta que si no hubiese nacido su nieta, la Marce se habría muerto; que cree que es un dolor, una pena, un sufrimiento que la va a acompañar siempre; que hasta el día de hoy extraña a Rodrigo, sufre por los planes que ellos tenían y que quedaron inconclusos, como por ejemplo, tenían planeado comprar el departamento donde vivían y querían pasar su vejez juntos y los amigos siempre los molestaban; que la Marce está en una situación de vida como en el limbo, no está aquí, le falta Rodrigo; que si no fuera por Agustina su nieta, estaría muerta o en un psiquiátrico. Que durante todo este tiempo Marcela ha sido muy bajo perfil en todo lo relacionado al accidente, siendo que es muy cercana al mundo de la televisión, por



amistades de rostros conocidos, pero ella siempre se ha mantenido en segunda línea; que, en lo personal, considera esto errado porque para los que la rodeaban a ella y a Rodrigo, Marcela siempre fue su mujer; que si bien es cierto que no había algo escrito ni legalizado, ella en lo real era su compañera y esposa; cree que se le debe reconocer su calidad de conviviente y de viuda de Rodrigo; que, lo anterior le consta porque hay amigos en común de la prensa que comentan este tema; que desde el primer día del accidente tanto él como sus hijos han mantenido contacto con Marcela, con el fin de ayudarla a sobrellevar la amargura; que quizás no es tan cercano como quisiera, pero de una u otra manera, van haciendo una posta en pos de hacerle más llevadera la situación, tratando de sustraerla del dolor que es permanente en ella. Señala que conoce a Rodrigo Cabezón el verano de 1993 en Canal 13, cuando llegó a hacer un reemplazo como asistente de cámara; que en ese mismo minuto forjó una amistad que fue permanente; que lo vio en su etapa inicial, cuando conoció a Marcela y le empezó a hablar que le gustaba y empezó una relación con ella; que más o menos, de esa misma época, conoce a Marcela y ahí vio la relación de niños que tenían, jugaban como niños a quien se amaba más. Que no sabe la época desde que vivían juntos porque Rodrigo pasaba en la casa de ella; que eran pololos, siempre estaban juntos; que cree que hay una fecha muy exacta de cuando ellos ya vivían juntos que fue coincidente con el momento en que detuvieron a Pinochet en Londres; que puesto que él trabajaba para CNN Internacional y luego de largas jornadas laborales que tenían en Santiago, se iban a la casa que Rodrigo compartía con Marcela para comer algo, alrededor del año 1998. Que la demandante trabaja en una empresa que tiene que ver con tapizados de auto; que también sabe que ella estuvo mucho tiempo fuera del mercado laboral porque no tenía ánimo, sino que estaba destruida, era un zombie; que en ese minuto en que la pasó a ver a su trabajo, no estaba, y conoció a su jefe, que en rigor era el dueño de la empresa; que él le preguntó si era su amigo y al decirle que sí, le pidió que hicieran fuerza mancomunada para sacar adelante a Marcela.

14.- Que a fs. 4595, comparece don Oscar Roberto San Martín Huenten, individualizado a fs. 3497, quien previamente juramentado expone respecto del sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que esto es un tema psicológico tremendo, que le ha afectado también; que en el ámbito emocional la demandante es otra



persona; que ella era muy vivaz, vigorosa; que cambió totalmente su personalidad por la pérdida de su hijo; que el no haberle podido dar sepultura, no haber podido encontrar el cuerpo de su hijo es la pena que no la deja superar ese luto; que hay un tema económico porque su hijo Flavio Pino era el sustento de ellas; él comenzó a trabajar en Enaer, que era algo relacionado con la aviación, luego pudo ingresar a la Fuerza Aérea; que él ingresó a estudiar como árbitro de fútbol y comenzó a arbitrar para complementar su renta; que básicamente ese es el deterioro económico que sufren doña Jacqueline Pino y su hija Vanessa Pino; que lo sabe por la retroalimentación que mantiene con su hermano. Agrega que la relación familiar entre doña Jacqueline Pino y sus hijos Vanessa y Flavio era excelente, por eso se trasladaron a vivir los tres a Antofagasta; que compartió con ellos en el cumpleaños de Jacqueline; que los vio en una misa que se hizo en la catedral de Santiago, con motivo de todos los que murieron en el accidente; que allí doña Jacqueline y su hija se encontraban tristes sin motivación por la vida; que antes doña Jacqueline desarrollaba actividades remuneradas, ahora no sabe; que, al momento del accidente, vivían los tres juntos, en el mismo hogar; que el hijo era casado al momento del accidente.

15.- Que a fs. 4611, comparece don Julio Fernando Ardiles Sotomayor, individualizado a fs. 3497 quien previamente juramentado, declara respecto del sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que Félix de Amesti, como consecuencia del fallecimiento de su hermano mantiene después de 12 meses un trastorno que se denomina “Trastorno persistente de duelo patológico”, cuyas características fundamentales están centradas en: 1.- un pensar recurrente en el fallecimiento de un ser querido, es decir, puede ser un duelo hacia un ser querido; 2.- preocupación excesiva por el estado de la persona fallecida, vale decir, tuvo o tiene sufrimiento; 3.- influye significativamente en su vida emocional, en el caso específico, aumento de la ingesta de alcohol y alteración grave en el sueño; 4.- la repercusión va más allá de lo que se espera en nuestra cultura y a su edad; que lo anterior le consta por los antecedentes que él le entregó en forma verbal y por la resonancia emocional de su relato, a raíz de una consulta profesional. Que, exhibido el documento acompañado por esta demandante en el tercer otrosí de su escrito de 5 de diciembre de 2017, reconoce su contenido íntegramente y su autoría.

16.- Que a fs. 4655, comparece doña Estefanía Aracely Figueroa Díaz, individualizada a



fs. 3497, quien previamente juramentada, declara sobre el sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que conoce el asunto por lo que conversó en su mismo entorno y por lo que vio de Juan; que él antes del accidente tenía intenciones de conocer a su padre, cuando él volviera del viaje ellos se iban a juntar, lo que no ocurrió; que todos vieron lo mal que quedó al no poder conocer a su padre; que se veía bien afectado, y lo está hasta ahora; que se encerró, no quería nada; que no sabe si tenía algún tipo de depresión o no, pero hasta ahora sigue mal; que todo partió desde el momento del accidente; que, acerca del monto, lo desconoce porque no es tan cercana a él como para saberlo.

17.- Que a fs. 4656, comparece don Elías Josué Quezada Salas, individualizado a fs. 3497, quien previamente juramentado, declara sobre el sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que conoce a Juan Lizama Ruz hace aproximadamente 10 años, cuando llegó a la población; que tiene unos años más que él; que se juntaba con sus primos que son de su edad y a él lo veía cuando se juntaba con sus amigos más chicos y siempre lo veía bien; que, después del accidente que ocurrió con su padre, tuvo la perspectiva que no fue el mismo, no se juntó con los amigos que tenía; que en la población se supo todo lo que pasó y sabía que se hablaba de esto; que hubo un tiempo en que desapareció de la calle y, según su impresión es porque no se dejaba ver; que siempre lo veía cuando iba a comprar, se juntaba en la plaza con sus amigos y después desapareció; que perder a un padre es una tragedia que marca en lo más profundo, incluso, recuerda rumores de la población referentes a que él tenía un viaje, pero como tenía que viajar en avión no fue por miedo y trauma; que no tiene idea acerca del monto de los perjuicios.

**TRIGÉSIMO NOVENO:** Que, el demandante en la causa acumulada caratulada “Sanhueza con Fisco”, Rol C-19.371-2015, rindió la siguiente prueba testimonial:

1.- Que a fojas 4575, comparece doña Catherine Helen Iribarne Wiff, individualizada en la lista de testigos de fs. 3474, quien previamente juramentada en forma legal, declara sobre el sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que en relación a los daños sufridos por Maritza Pruzzo, debe decir que la conoce desde el año 2010, cuando la atendió por un trastorno adaptativo en relación a un estresor familiar, cuadro agudo de buen pronóstico del cual fue dada de alta el mismo año; que



posteriormente en el mes de septiembre del año 2011, nuevamente consultó con él, luego de la muerte de su hijo mayor; que en esos momentos presentaba síntomas de un stress agudo dado que la muerte del hijo había sido de manera inesperada y traumática; que presentaba angustia y re-experimentación del trauma, en forma de flashbacks y actividad onírica angustiada; que el hijo había fallecido en un accidente aéreo, se había encontrado su cuerpo y ella sabía del estado de aquél; que no lo vio pero se lo comentaron; que posteriormente evolucionó con un cuadro depresivo severo asociado a un duelo, con desánimo, angustia, desmotivación y un impacto global funcional en todas las áreas de su vida; que tuvo una licencia médica prolongada; que ella trabajaba en ese momento; que le indicó antidepresivos de alta potencia y la derivó a psicoterapia; que durante un año se mantuvo sintomática y fue necesario abandonar su trabajo; que el último control fue en el año 2016; que hasta el día de hoy se mantiene con tratamiento farmacológico, puesto que al intentar disminuir las dosis de medicamentos ha presentado una recurrencia del cuadro depresivo, por lo tanto, la indicación de ese fármaco es a permanencia; que ella dejó de trabajar y mantiene un cuadro psiquiátrico crónico de depresión, además de un sueño permanente; que sobre los montos de los perjuicios los desconoce y nada puede decir; que reconoce el informe que le se le exhibe y la firma estampada en él es la suya; que Roberto era el hijo mayor de su paciente la señora Pruzzo; que tenían una relación muy cercana y de complicidad, como también con toda la familia, incluidas sus nietas y nuera; que en general, toda la familia es muy unida; que ella tiene dos hijos más y su marido; que se reunían habitualmente; que el trastorno adaptativo es un cuadro psiquiátrico agudo, eso es, de corta duración, en donde aparecen síntomas de ansiedad y/o depresión, que tiene una correlación con un estresor; que recuerda que fue un problema familiar, no está segura si fue la muerte de un familiar añoso; que esos síntomas disminuyen y se acaban posteriormente, ya que desaparece el estresor o se elabora la pérdida; que en cuanto a episodios depresivos anteriores, hasta el año 2011 ella tenía una funcionalidad normal; que en el año 2010 había presentado un cuadro adaptativo, pero no depresivo; que la depresión de características crónicas partió luego de la muerte del hijo; que al referirse a los sentimientos y diagnósticos de su paciente, los psiquiatras trabajan con la empatía y las emociones; que es natural que le pase, sobre todo al recordar hechos tan traumáticos;



que eso no le perjudica en su ejercicio como psiquiatra, todo lo contrario, cree que ayuda.

2.- Que a fojas 4578, comparece don Rodolfo Antonio Pacheco Varas, individualizado en la lista de testigos de fs. 3474, quien previamente juramentado en forma legal, declara sobre el tercer punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145 que el hecho ocurrió el día dos de septiembre del año 2011, en que el avión Casa 212 cayó; que las circunstancias que ocasionaron su caída, según lo determinó el Juez Mera, con la ayuda de expertos españoles, se debieron a turbulencias ocasionadas en el canal que queda entre la isla Robinson y la isla Santa Clara; que ese día el canal se encontraba a sotavento, es decir, a mayor turbulencia mecánica, lo que significa lado contrario de donde viene el viento; que se elaboró un informe tendiente a determinar la frecuencia del fenómeno que originó el accidente; que para ello se generó una base de datos con quince años, de los vientos que afectaban al sector; que esos vientos fueron obtenidos de datos de re-análisis del servicio meteorológico de Estados Unidos, que obedecían a la escala sinóptica, la que tiene que ver en el tiempo con los días y en las magnitudes con los miles de kilómetros; que de esa base de datos, se obtuvo el número de eventos en que el viento tenía dirección entre sur y oeste y la intensidad fuera igual o mayor a 22 nudos; que los vientos de la escala sinóptica que originaron el fenómeno de micro escala de turbulencia, según el túnel de viento ocupado por lo españoles, eran los que tenían dirección sur y oeste, en que su intensidad era igual o superior a 22 nudos; que a esos datos se les aplicó una función de densidad para ver la probabilidad de ocurrencia de al menos un evento; que la función aplicada fue la de Poisson y se obtuvo una probabilidad del 82% de que al menos ocurriera un evento, el que puede durar más de un día; que por ello se evitó decir número de días en que ocurre el evento; que el número de eventos fueron 26, sin embargo el número en que estuvo con el evento fueron 37 días aproximadamente, durante los 15 años en que fueron estudiados; que si se hubieran tomado los días, la probabilidad de ocurrencia habría sido aún mayor del 82%; que las conclusiones del informe indican que las condiciones meteorológicas que dan lugar a remolinos son comunes en el mes de septiembre, con una probabilidad de ocurrencia de al menos un evento del 82%; que lo antes declarado lo sabe y le consta, porque lo ha estudiado y elaboró un informe al respecto; que reconoce el documento



que se le exhibe y la firma estampada en él es la suya; que le demandó la elaboración del análisis de los vientos alrededor de cuatro semanas en total; que sobre la metodología debe decir, que para obtener los datos, primeramente buscó los mensajes meteorológicos llamados sinópticos, realizados en la isla, los cuales eran de mala calidad y no representaban las condiciones del aeródromo y por ello se desecharon; que la literatura técnica indicaba que los datos más representativos eran los análisis de Kalmay, los cuales tienen una resolución horizontal de un grado y 18 niveles en la vertical y temporal de seis horas, eso considerando que Juan Fernández es un archipiélago; que esos datos fueron almacenados en una base de dato, que se extrajo cuando el viento era del tercer cuadrante y tenían una intensidad igual o superior a 22 nudos, para aplicarle la función de densidad de probabilidad de Poisson; que el fundamento para la afirmación indicada en la introducción de su trabajo, es que supone que si el avión se dirigía a la isla Robinson es porque tenía que aterrizar en el citado lugar; que la hipótesis probable de que el avión estuviere buscando mejores condiciones para aterrizar es subjetiva, porque la situación meteorológica presente era de una escala sinóptica, es decir, del orden de los miles de kilómetros, o que por lo menos iba a estar afectando a todo el archipiélago, por tanto, aunque buscara condiciones distintas no las iba a encontrar; que las condiciones meteorológicas sufren variaciones temporales, son de importancia, por ejemplo, para la escala sinóptica, el orden de los días, para sistemas convertido el orden de horas y para remolinos de menos de un metro de diámetro los segundos; que la turbulencia de micro escala que se da a sotavento de los obstáculos, tiene dimensiones de orden de los cientos de metros y tiempo del orden de los minutos; que eso significa que para cada remolino, puede tener un tiempo de vida de unos pocos minutos, pero en una hora se pueden dar varios de esos remolinos; que, de acuerdo a su trabajo, se puede concluir en distancias del orden de los cientos de metros y en tiempo en orden de las horas; que del orden de los kilómetros del aeródromo se produjo el accidente; que no conoce de la existencia de algún informe de re-análisis similar al que realizó él; que todo piloto con licencia aeronáutica, debe tener un curso de meteorología básica, en el que se le enseña que a sotavento de un obstáculo la turbulencia puede llegar a ser severa, sobre todo si se vuela bajo la altura mayor del obstáculo; que los meteorólogos que proporcionaron información de su especialidad el día del accidente,



en teoría si estaban en condiciones de advertir a cualquier piloto, porque la formación de un meteorólogo incluye el área de meteorología aeronáutica, que es donde se ven y se aprenden dichos fenómenos; que compatibiliza su última respuesta con lo sostenido anteriormente en que la mayor parte del tiempo se ocupó en generar la base de datos; que eso implica, primero, obtener mensajes sinópticos; segundo, decodificar dichos mensajes; tercero, generar la base de datos de esos mensajes; y, cuarto, concluir que no satisfacían el requerimiento; que en general, el mayor tiempo se ocupó en procesar la información meteorológica; que a modo de información, los mensajes sinópticos procesados en quince años, fueron del orden de los miles de datos; que la complejidad del análisis a que se alude en la respuesta anterior, se justifica en que se ocupó el tiempo en la adquisición de los datos y no del análisis; que, por ende, no ha dicho nada de la complejidad del análisis y, a su juicio, los meteorólogos deberían estar en condiciones de proporcionar información meteorológica a escala sinóptica en el sitio del accidente; que la ocurrencia de uno o dos eventos probables, de encontrarse en el mes de septiembre, podrían también tener una duración de menos de un día e incluso de menos de una hora; que la probabilidad de ocurrencia en días de un fenómeno similar al que se debieron enfrentar los pilotos del Casa 212, por sus conclusiones si se puede precisar; que si se la define en número de días y en el valor de la probabilidad de ocurrencia de que en un día al menos, se tenga viento del tercer cuadrante con intensidades mayores o iguales a 22 nudos, ella sería mayor; que si se considera la condición en que la dirección del viento está en el tercer cuadrante, la intensidad mayor o igual a 22 nudos y con nubosidad cúmulos, también aumenta la probabilidad de ocurrencia, si se consideran días y no eventos; que del análisis efectuado por los especialistas españoles con el túnel del viento, consideraron que se formaban remolinos a sotavento cuando la dirección del viento se encontraba entre direcciones mayores de 180 y 260 grados; que obviamente si se disminuye el rango van a disminuir el número de casos y, por ende, la probabilidad, ello porque se acota más el problema; que sin embargo, según los especialistas españoles, se van a formar remolinos cuando el viento esté con direcciones entre 180 y 260 grados y la intensidad de éste sea igual o superior a 22 nudos; que cualquier intensidad alta, como cota inferior, va a disminuir la probabilidad de ocurrencia; que también si se restringen las direcciones van a disminuir la probabilidad de eventos; que





en el informe realizado por él, se determinó que las condiciones meteorológicas que originan la turbulencia en el canal, se dan con una probabilidad de ocurrencia de al menos un 82%, en tanto la calificación de los especialistas españoles del término extraordinario, puede estar referida a la intensidad del fenómeno y no a la frecuencia de la ocurrencia. Que sobre el séptimo punto de prueba del referido auto de prueba, se remite a lo ya declarado.

3.- Que a fojas 4585, comparece doña Caroline Maelette Mille Calogne, individualizada en la lista de testigos de fs. 3474, quien previamente juramentada en forma legal, declara sobre el sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que conoce a Andrea Sanhueza desde hace nueve años, aproximadamente, cuando ya estaba casada con Roberto Bruce; que era un matrimonio joven con proyecciones y con hijas pequeñas; que los conoció un poco más un año antes de que Roberto falleciera en el año 2010; que cuando él murió se acercó un poco más a Andrea debido a la situación, empatizando como mamá y esposa, viendo el dolor por el que ella estaba pasando, sobre todo con sus niñitas; que se le vinieron muchos temas fuertes, tanto en lo emocional como en lo económico; que las tuvo que retirar del colegio, además de hacerse cargo de la familia, del tema emocional por el cual estaban pasando sus hijas, el cual fue uno de los más fuertes que le tocó sobrellevar, sobre todo con su hija Martina y también con Rafaela, que a la fecha del accidente, era una guagua; que como grupo cercano a Andrea les ha tocado apoyarla emocionalmente; que han visto lo que ha tenido que sufrir, además del tema económico que la afectó; que tuvo que salir buscar a un trabajo, el cual no le fue fácil de encontrar para poder ser sostenedora de su familia; que debido a ello, le ha limitado el tiempo para estar con sus hijas, lo que es lo más fuerte que le ha tocado vivir los últimos ocho años.

4.- Que a fs. 4636, comparece doña Karla Andrea Álvarez Kozubova, individualizada a fs. 3474, quien previamente juramentada declara sobre el sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que no se puede referir a los montos pero sí a los daños morales, entendidos como consecuencia psicológica, tanto en las niñas de nombre Martina y Rafaela, como de su madre Andrea Sanhueza; que el evento sufrido por la familia Bruce Sanhueza generó cambios en la estructuración de la familia, donde la madre tiene que asumir doble rol, tanto de mantención como de contención y



crianza de las niñas con síntomas de la esfera anímica, irritabilidad; y, demandantes de lo anterior, como son mantener económicamente, contener emocionalmente y cambiar las dinámicas familiares a las que estaban acostumbrados, principalmente por las características de la parentalidad Bruce Sanhueza, en que el padre fallecido ejercía un importante rol y participación con las niñas, lo que fue referido tanto por la madre como por las hijas. Que, en cuanto al daño moral de las niñas, por una parte, se presentaron cambios objetivos, en términos de todo lo señalado y también en Martina, la hija mayor, cambios de colegio, después de una estabilidad previa al fallecimiento importante; que específicamente Martina, desarrolló síntomas de irritabilidad, internalizantes y principalmente externalizantes, de relativo desajuste conductual en el colegio, dificultades interpersonales que tuvieron una remisión avanzados los años post fallecimiento del padre y en el actual colegio; además, Martina presentó temores e hiper alerta, signos ante los cuales le refirió interpelar a la figura del padre, recordar los modos en que él la contenía y pedirle ayuda para sentirse mejor. Que, respecto a Rafaela que al momento de la evaluación tenía 9 años, el daño moral se expresa en ansiedades de separación con la madre y por las características de su etapa evolutiva, en mucha confusión respecto de las circunstancias y responsabilidades de la muerte de su papá, lo que genera sentimientos de angustia y sensación de pérdida de control; que la presencia en el relato de la figura del padre, en Rafaela sigue gravitando pese a los años que han transcurrido desde el fallecimiento; que dada la edad de la niña al momento de la evaluación, se evalúa más claramente el efecto que ha tenido en ella que la madre cambió de contexto laboral y ha asumido más horas laborales, lo que incrementa en la niña ansiedades y reproches; que la evaluación le permitió descartar ganancias secundarias (instrumentalización o amplificación voluntaria de los síntomas o falseamiento de los hechos por parte de la madre en relación a las niñas) y más bien ratificar el daño que ha tenido ese evento vital abrupto, cuya falta de certeza exacerba el estado de salud mental de las evaluadas; que lo anterior le consta porque evaluó en su carácter de psicóloga a la madre y a las hijas en abril y mayo de 2016, de manera individual y relacional, en un total de 16 horas, con la metodología pertinente e informó tales resultados en un informe denominado Informe Sicológico de 12 de septiembre de 2016. Que exhibido el Informe Psicológico de 12 de septiembre de 2016 de la psicóloga



Karla Álvarez Kozuboza, acompañado en estos autos, según resolución de 18 de diciembre de fs. 3656, lo reconoce y ratifica íntegramente su contenido, firma y conclusiones.

5.- Que a fs. 4641, comparece don Patricio Sandro Rojas Ramos, individualizado a fs. 3474, quien previamente juramentado, declara sobre el sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que a través de un informe económico que realizó en noviembre de 2017, que se fechó el 14 de diciembre de 2017, que efectuó en su calidad de economista, se estimó el lucro cesante en \$1.062.451.313, respecto de Andrea Sanhueza y sus hijas; que este daño económico se calculó al 31 de diciembre de 2015; que dicho informe se le solicitó en su calidad de experto en economía, con una experiencia profesional de 30 años y la posesión de un doctorado en economía en MIT, un Magister en economía en la Universidad Católica y el título de Ingeniero Comercial mención en Economía de la Universidad Católica de Chile. Que exhibido el Informe por Daño por Lucro Cesante, Roberto Bruce Pruzzo de 14 de diciembre de 2017, acompañado en autos por resolución de 18 de diciembre de fs. 3656, reconoce su autoría, ratifica su contenido, firma y conclusiones.

6.- Que a fs. 4644, comparece doña Isabel Margarita Carrasco Achondo, individualizada a fs. 3474, quien previamente juramentada declara sobre el sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que Caupolicán Roberto Bruce y Marisa Pruzzo sufrieron perjuicios; que ellos eran una familia bien constituida; que tenían relaciones personales profundas y frecuentes; que eran de reuniones de fin de semana donde Marissa se preocupaba de recibir a la familia; que ella siempre se preocupaba de hacer las cosas que a Roberto hijo le gustaban; que Roberto padre preparaba el asado durante el fin de semana; que tenían una relación muy intensa, íntima y bonita; que también existía una gran y cercana relación de los abuelos paternos con sus nietas Martina y Rafaela, con una presencia importante en la vida de ellas; que cuando ocurrió el accidente se produjeron muchos perjuicios desde el punto de vista emocional y en lo concreto, podría decir que esto se tradujo en algunas cosas, como por ejemplo en la pérdida que Marisa tuvo de su trabajo; que ella trabajaba en una clínica psiquiátrica y por la naturaleza de la actividad que allí se desarrollaba se requería un equilibrio emocional y un manejo de situaciones complejas, que ella con esta tremenda



pena por la pérdida de su hijo, no podía manejar, lo que la llevó a alejarse de su fuente laboral; que sabe que ella era muy feliz de ejercer esta actividad. Agrega que Caupolicán es el hombre más cariñoso y afectuoso que ha conocido en la vida; que esta pérdida caló profundamente en su vida y que la gran demanda que él tuvo fue el contener a Marisa que estaba deshecha, sin estar preparado para ello; que la vida social de ellos se deterioró mucho, que estuvieron mucho tiempo muy apartados y tristes; que cree que hasta hoy es difícil; que ha habido muchos encuentros conmemorando la fecha del accidente y recordando y uno se da cuenta que el daño es permanente; que nunca se va a sanar de ello. Que lo otro importante es la preocupación que el matrimonio Bruce Pruzzo tiene por sus nietas, las hijas de Roberto al tener estas el padre ausente; que respecto del futuro y de las demandas que en algún momento tendrán las niñas respecto a su educación, sienten que es responsabilidad de ellos también; que esto lo sabe y le consta porque ha tenido conversaciones con ellos; que son temas que para ellos son relevantes, que les preocupan y los ha escuchado verbalizar sus preocupaciones.

7.- Que a fs. 4648, comparece doña María de los Ángeles Berbelagua Echeverría, individualizada a fs. 3474, quien previamente juramentada declara sobre el sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que el perjuicio tiene que ver más con la emoción que con otras cosas; que es como volver a partir de cero con la carga familiar, con la responsabilidad económica y con las hijas también, con todo lo relacionado a lo que ella tenía antes con su marido; que eran una familia bien constituida; que se vio afectada en lo laboral; que ella trabaja en ventas, en un medio en que tiene que cumplir metas para lograr un sueldo que le permita vivir tranquila y esa presión es súper fuerte para ella; destaca la soledad que sintió al no estar con Roberto; que constantemente tiene recuerdos de lo que ellos vivían y eso le provoca dolor, pena y frustración. Agrega que Andrea tiene que ser un puntal para sus hijas, a quienes constantemente se les viene el recuerdo de Roberto y eso no les permite avanzar en su vida cotidiana, por lo mismo Andrea vive toda su pena sin mucha ayuda y trata constantemente de tener todo bien equiparado en su vida por sus hijos; que tiene recuerdos constantes de Roberto en todas las instancias, en su vida cotidiana, siempre con un grado de pena y frustración por lo que pasó; que carga una mochila muy pesada que no estaba acostumbrada a tener antes, ya que Roberto era muy importante en la familia tanto en lo económico como en lo emocional, por

lo mismo, Andrea tuvo que cambiar su profesión y su trabajo por algo más estable que le permita tener una fuente de ingreso fija. Que sabe lo anterior y le consta porque ella se le cuenta, conversan hartos; que, de repente en el trabajo se pone a llorar, le vienen los bajones y ahí obviamente eso no le permite seguir avanzando con su trabajo, ya que éste requiere estabilidad emocional y de mucha relación con sus clientes; que ha tenido que reordenar sus finanzas y eso también lo han conversado.

8.- Que a fs. 4651, comparece doña Rosa Eugenia Goich Martina, individualizada a fs. 3474, quien previamente juramentada declara sobre el quinto y sexto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que ella no es la indicada para poder evaluar el monto; que hay un daño emocional, psicológico, destrucción familiar y todo lo que conlleva la pérdida de un hijo, en este caso de Roberto. Ello, debido a la forma en que ésta ocurrió, abrupta y catastrófica, una persona joven, lleno de vida, con una familia recién formándose, lo que conlleva un daño que es absolutamente irreparable. Agrega que la vida de ellos cambió absolutamente, nunca más se volvió a recuperar; que la madre está con permanente tratamiento psiquiátrico, pero el padre no ha tenido esa posibilidad, debido a que es el sostén de su esposas y sus dos hijos más, tanto en lo económico como en lo psicológico; que ella tuvo que dejar su trabajo que era absolutamente incompatible con la tragedia que había sufrido y esto conlleva que haya un ingreso menos y más gastos, debido a los apoyos psicológicos. Que éste es causa directa del accidente en que falleció su hijo Roberto Bruce Pruzzo lo que trajo todo un desbarajuste emocional de vida como familia, con todo lo que conlleva una desgracia tan catastrófica; que la desgracia persiste ya que siendo personas públicas, de Televisión, constantemente reviven los momentos, dañando emocionalmente a sus padres; que cuando están viendo televisión, vuelven a mostrar las fotografías y los videos, tanto del mismo vuelo como de programas anteriores al accidente; que ello no permite que puedan tener un proceso de sanación conducente a sobrellevar esta pérdida con la naturalidad que debería dar el tiempo; que esta pérdida, que ocurrió hace 6 años, está presente como el primer día, lo que por supuesto no ayuda a sus padres. Que sabe lo anterior y le consta porque vivían en Melipilla, una ciudad chica y tenían amistades en común; además, dado el tipo y magnitud del accidente, todo el mundo estaba enterado de lo que estaba ocurriendo; que tuvo relación directa con ellos en esos difíciles momentos porque tendió a acercarse más; que después se cambió de Melipilla a



Santiago, pero esporádicamente va y ha constatado que la cosa no ha avanzado en lo emocional y que existen secuelas absolutamente irreparables e inolvidables para ambos padres y por supuesto para los dos hermanos de Roberto.

**CUADRAGÉSIMO:** Que el demandado Fisco de Chile rindió la siguiente prueba testimonial:

1.- Que a fs. 5579, comparece don Francisco Javier Besoain Riveros, individualizado a fs. 3482, quien previamente juramentado, declara sobre el tercer punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba rolante a fs. 3145, que se enteró mucho antes que se hiciera público el accidente debido a que tiene oficina en el aeropuerto y fue de conocimiento de muchas personas lo que estaba sucediendo; que, en ese momento, hizo un análisis de lo que pasaba, de que habían aviones que habían ido a la isla y que, si bien es cierto que las condiciones no eran las óptimas, tampoco se trataba de una situación apremiante como para pensar en un accidente; que pasado el tiempo, cuando se conoció más información, pudo saber de acuerdo a lo que vio en televisión que se trataba de un accidente y en su momento, comentó con muchos pilotos qué pensaba al respecto, sin tener mucha información; que, respecto a las circunstancias, de acuerdo a lo que pudo leer y la información que le entregó el Consejo de la pericia y de los hechos que están comprobados, este accidente ocurre en una maniobra que, a su juicio, no tiene ninguna relación con un proceso de aterrizaje normal, con un tránsito en la finalidad de aterrizar, sino más bien con un vuelo para sobrevolar la isla, por motivos que desconoce; que no puede hacer un juicio de valor al respecto porque pudieron ser muchos motivos. Relata que, esta maniobra que se encontraban haciendo, estaba totalmente dentro de un vuelo normal a una altura totalmente normal y dentro de las comunicaciones que existieron entre la tripulación y el controlador; que tampoco se aprecia ningún tipo de inconveniente que hayan tenido previo al accidente. Que la operación en la Isla de Juan Fernández, no requiere una destreza mayor a la operación normal en cualquier otra pista o aeródromo no controlado del territorio nacional, por lo tanto si se compara esta operación con la operación normal para la cual el avión está diseñado y los pilotos están entrenados, era una situación bastante favorable, ya que la pista tiene 600 metros más de lo necesario para aterrizar y no existe ningún obstáculo ni área confinada en el trayecto de aproximación. Que, con respecto a las condiciones meteorológicas, el viento no es un factor tan



preponderante en este aeropuerto en particular, porque al ser una isla siempre va a haber viento, y la aeronave y la tripulación están entrenadas para operar en condiciones mucho más desfavorables de las que se viven diariamente en aeropuertos de Chile. Que el accidente mismo, tomando en cuenta las pericias que comprueban que no hubo una falla del motor, que el avión tenía combustible y que el impacto en el agua fue con un ángulo de inclinación alar muy pronunciado, hace pensar que las condiciones que ellos encontraron en ese momento y que produjeron este descontrol eran muy impredecibles; que no fue en el aeródromo mismo, sino que en sus cercanías; que no se tiene un historial escrito o verbal de que este tipo de fenómenos ocurriera en ese sitio en particular que justificara que los pilotos tengan que tener algún tipo de precaución con eso; que más que un error, en su concepto, fue un hecho fortuito y bastante desafortunado, ya que es muy difícil encontrar condiciones de viento tan adversas en un lugar así. Que de las maniobras que se realizaron antes del accidente, pero al llegar a la Isla, no colige que haya nada anormal que le haga pensar que tenían algún problema; que la pasada de seguridad que hicieron está dentro de una planificación normal para este tipo de vuelos. Que el accidente ocurrió el 2 de septiembre de 2011. Que mientras fue piloto de la FACH voló el avión accidentado y el otro similar porque sólo existían dos aviones de este tipo; que voló esta ruta en particular muchas veces, tanto en ese avión, como en otro tipo de aviones que la FACH tenía en ese momento; que, en este avión en particular, sirvió como designado para realizar los traslados internos de la Presidencia de la República; que voló en todo el territorio nacional, exceptuando la Antártica; que también realizó rutas internacionales en ese mismo avión. Agrega que, tuvo acceso a los documentos de los alegatos y de la causa que se lleva en Santiago y a las minutas que el Consejo le proporcionó en las pericias que se presentaron en la causa. Que recuerda la pericia que hizo la empresa AIRBUS donde se realizaron variadas pruebas, tanto a los motores, hélices y cañerías y otros que se encontraron en el lugar del accidente; que se llega a la conclusión de que el motor iba funcionando correctamente, y las hélices sufrieron el impacto en el agua en posición de potencia; que, además se determinó que el combustible remanente podría llegar entre 90 a 110 minutos de vuelo extra; que también recuerda una pericia que determina cómo y en qué posición el avión se estrelló en el agua, donde se detallaron los daños estructurales producto del impacto y se dejó ver que el avión cae descontrolado y en ningún caso en una maniobra de



amarizaje. Refiere que aeródromo no controlado es todo aquel donde sólo existe una pista y no existe un servicio regular por parte de la autoridad aeronáutica; que esto significa no tener un control de tráfico aéreo, como una torre de control ni un servicio de meteorología en el mismo aeropuerto, más allá de algún pronóstico que se pueda hacer a nivel local o a través de los servicios de meteorología centralizados; que, generalmente, la información meteorológica en este tipo de aeródromos es preferencial y es una herramienta más para que el piloto evalúe y planifique su operación en ese aeródromo en particular; que el avión necesita 300 metros para aterrizar con su máximo peso de aterrizaje, por lo que en general y específicamente en este vuelo, debió haber necesitado mucho menos; que si comparamos que el promedio de longitud de pista, para el cual el avión está diseñado es de 700 metros en una pista semi preparada de pasto o tierra, la condición del largo de esta pista es bastante superior a la que realmente se necesita; que ello es comparable a que un avión comercial de pasajeros aterrice en el aeropuerto de Santiago; que, declara lo anterior, tomando en cuenta que ese mismo avión opera sin problemas en pistas que son menos de la mitad del aeropuerto de Santiago. Señala que el accidente ocurre totalmente fuera del tránsito normal para aterrizar en ese aeródromo, por tanto las condiciones de la pista, ya sea larga o corta, en aeródromo controlado o no, no tienen ninguna relación con el accidente mismo, ya que ocurrió en otro lugar, fuera del perfil de una maniobra de aterrizaje. Que al aeródromo cuenta con un cataviento que le da una indicación visual al piloto con respecto a la dirección e intensidad del viento; y, en este caso, contaba con una persona que estaba en la pista, quien realizó una observación meteorológica comunicándole a la tripulación; que, en su experiencia, esto no ocurría muy seguido, debido a que esta persona debía trasladarse en barco desde la bahía hasta la pista, y no se contaba siempre con este servicio. Que el avión realizó un descenso normal al aeródromo e hizo una pasada a una altitud de tránsito normal, después hizo una aproximación normal y se dio la vuelta al lugar del accidente a una altitud de 600 pies aproximados; que esa es una altitud normal para hacer uso del vuelo por la costa; que califica de anormal cualquier vuelo bajo los 250 pies, que es lo permitido por la Fuerza Aérea para este tipo de operación; que el vuelo a 250 pies es considerado una navegación de bajo nivel pero es una maniobra que los pilotos deben cumplir y entrenarse en forma habitual para mantener su destreza; que el avión estaba diseñado para navegaciones de alto, medio o bajo nivel; que





ello está comprobado y utilizado, ya sea como entrenamiento o como operación normal. Que todos los aviones, a excepción de los de transporte pesado, contemplan en sus cursos una etapa de navegación de bajo nivel que se realiza a 250 pies, partiendo desde la instrucción básica hasta las más avanzadas de combate. Que las condiciones meteorológicas con que contaban, eran específicamente del lugar donde está la pista, a 400 metros sobre el nivel del mar; que tiene un cerro de un lado que hace que la condición de viento sea particularmente diferente al resto de la isla; no obstante, el lugar donde se produjo el accidente no tiene la misma morfología, está más bajo que el aeropuerto y no se podría sostener que las condiciones que hay en la pista vayan a ser tan diferentes o iguales en este lugar, a las condiciones de viento de la zona en general; que la condición de viento que a ellos los afectó es una condición extrema y en la pista no existía esa condición; que el fenómeno atribuible a ese lugar se denomina “Winshear” y es muy difícil de pronosticar, incluso en los aeropuertos más modernos del mundo; que es más difícil aún en otro lugar, lejano al aeropuerto, donde no se encuentra ningún tipo de medición respecto a lo que ahí pasa. Que no fue una situación concreta al momento del accidente, sino que se puede vivir cualquier otro día y es aplicable a cualquier vuelo, a ese aeropuerto o a cualquier otro. Que no ha realizado ningún informe, ni se le ha solicitado realizar uno con respecto al accidente; que hace tres semanas le entregaron por correo electrónico enviado por el señor Arenas del Consejo de Defensa del Estado, una transcripción de los alegatos, donde hay 7 puntos que son de dictamen, si no se equivoca; que no es experto en este tipo de documentos; que habían pericias realizadas por Airbus y otro informe realizado por la Dirección de Aeronáutica, además de una minuta de autoría del Consejo de Defensa del Estado, que no sabe si la hizo un grupo de abogados o una persona en particular; que le enviaron esto una vez a través de correo electrónico. Que la minuta contiene un resumen de la causa, del dictamen y comentarios técnicos acerca de las pericias, más que nada para tomar un conocimiento de qué se trata y cuál es la instancia legal ya que desconocía esa parte del proceso. Que cuando se reunió por única vez con la abogada del Consejo de Defensa del Estado y con don Arturo Silva, preguntó y tuvieron una conversación respecto al accidente; que, en esa época, existían pericias pero no las tuvo a la vista y la reunión tampoco era para hacer ese tipo de trámites; que el conocimiento que tuvo fue parcial; que no leyó la pericia personalmente de principio a fin en esa época; que la reunión fue hace



más de un año; que desconoce quién financió las pericias; que supone que las pagó AIRBAS y las de la Dirección de Aeronáutica fueron de la misma dirección debido al accidente; que la pericia del alegato supone que la financió la parte querellante. Que voló el avión a fines de 1999 y desconoce el estado mecánico del mismo al momento del accidente. Que para que el avión hubiese estado en una maniobra de aterrizaje, debió haber estado volando a no menos de 1100 pies de altímetro, esto es a unos 700 pies de la pista y una distancia no mayor a una milla náutica en un circuito de tránsito y siempre con la pista a la vista; que al momento del accidente, el avión volaba a 600 pies, a dos millas aproximadas, por lo que no encuentra relación entre esta situación y una maniobra normal de aterrizaje; que esto no significa que sea algo anormal; que la decisión siempre va a ser del Comandante de la Aeronave. Que el avión hizo un primer sobrevuelo sobre las pistas, porque venía del continente hacia la Isla, por lo tanto, tenía que sobrepasar las pistas; que posterior a ese primer sobrevuelo, realiza una aproximación a la pista y luego realizan una frustrada aproximación; que lo más lógico era, si querían aterrizar, ganar altura nuevamente y hacer un tránsito de aterrizaje normal; que haberse alejado más y haber tomado otra altitud, según su suposición, tiene más que ver con realizar un paseo por la Isla que con aterrizar; que ello es comprensible, ya que se trataba de un programa de televisión donde querían filmar y no les servía que el avión llegara y aterrizara a la primera; que tampoco les servía que el vuelo fuera muy alto, ya que no se vería nada; que la decisión de todo esto siempre sería del Comandante de Vuelo. Que el sobrevuelo no era necesario, porque no tiene nada que ver con el aterrizaje; sin embargo, es una suposición porque no iba en la cabina, no sabe lo que hicieron; que puede suponer que se dieron la vuelta, hicieron un sobrevuelo para conocer la Isla y querían volver a aterrizar en el mismo sentido, porque no fue un sobrevuelo en un lugar tan lejano para pensar que se fueron para otro lugar, pero catalogar de necesario o no necesario, sin saber el motivo del sobrevuelo es medio difícil; que técnicamente no es necesario porque no es parte de la maniobra de aterrizaje. Agrega que, está en la pericia que indica que el avión es de carga y de pasajeros y tiene una configuración variable que se puede cambiar a gusto de la tripulación, según se lleve más carga o más pasajeros; que hay una pericia que habla del peso del avión; que para él no tiene importancia si es avión de pasajeros o de carga porque es peso al final; que leyó que el avión fue cargado con full combustible que son 3400 libras; que, de acuerdo a



eso, se superan holgadamente los requisitos mínimos para ir a la isla, como también lo determina el peritaje; que el avión fue cargado con combustible el día anterior, por tanto era una decisión planificada y no fue nada del momento.

2.- Que a fs. 5590, comparece Maximiliano Rodolfo Larraechea Loeser, individualizado a fs. 3482, quien previamente juramentado, declara sobre el primer punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que en una fecha que no recuerda exactamente, la Fundación Desafío Levantemos Chile elevó una solicitud escrita a la Fuerza Aérea para que accediera a trasladar a los participantes de esa fundación a una actividad en la Isla Juan Fernández junto con personal de Televisión Nacional de Chile; que esa solicitud fue elevada al Comando de Combate, quien respondió en forma afirmativa, lo que fue informado al solicitante, constituyéndose en un acuerdo para efectuar dicho traslado; que lo anterior se realizó mediante cartas escritas. Agrega que conoce lo relatado porque a la fecha en que se desempeñaba como Secretario General de la Fuerza Aérea fue el encargado de elevar la solicitud al Comando de Combate. Que en la referida solicitud se incluyeron a dos civiles más pertenecientes al Consejo de Cultura en virtud de un convenio existente con dicha entidad; que la Fuerza Aérea utiliza capacidades remanentes para apoyar necesidades de la población, solicitudes de otros órganos del Estado y apoyo ante catástrofes, todo ello amparado en una normativa que data de 1960 que le permite transportar civiles; que es resorte de la FACH determinar si procede un cobro, lo que normalmente no se aplica en acciones de relevancia social; que en este caso, por la connotación humanitaria de la solicitud, no se aplicó el cobro; que en la documentación que se solicitaba el traslado y su respectiva respuesta, inicialmente, no se mencionaban los nombres de las personas involucradas, excepto el Sr. Felipe Cubillos como solicitante por la fundación; que los demás nombres fueron otorgados una vez aceptada la solicitud; que los nombres de las dos personas del Consejo de la Cultura fueron proporcionados por el entonces Secretario General, en virtud de lo solicitado por dicho Consejo; que recuerda el nombre del Sr. Camiroaga de TVN, un camarógrafo de apellido Bruce y una persona de apellido Slier; que el compromiso de la FACH consistió en transportar a la Isla Juan Fernández a las delegaciones antes mencionadas ida y vuelta; que la FACH hasta el momento de la ocurrencia de los acontecimientos estaba cumpliendo con la solicitud requerida, lo que fue interrumpido por un accidente de la aeronave. Agrega



que, no tiene conocimiento de ninguna intervención del Ministerio de Defensa en el proceso de solicitud y aceptación de la Fundación mencionada; que elaboró la carta elevada al Comando de Combate solicitando que se evaluara la factibilidad de acceder a lo solicitado y la carta de respuesta comunicando que se aceptaba lo solicitado; que al consultar la factibilidad al Comando de Combate se estaba requiriendo precisamente que la confirmación de que se contaba con los medios para hacerlo; que la respuesta del Secretario fue acceder a lo solicitado por contar con los medios necesarios. Que, de acuerdo a lo expresado por el Comando de Combate en la orden de vuelo que suscribió, se consideró apoyar en la solicitud mediante una aeronave CASA 212 de la quinta Brigada Aérea con su respectiva tripulación; que la orden del Comando de Combate no especifica dicha tripulación, por cuanto esos detalles competen a la Unidad de Vuelo respectiva, que era el grupo de aviación número 8, perteneciente a la Quinta Brigada Aérea, con asiento en Antofagasta.

Que la audiencia continúa el 12 de julio de 2018, a fs. 5602; y, sobre el cuarto punto de prueba de la referida resolución que recibe la causa a prueba, declara que de los antecedentes que obran en su poder, no visualiza acciones, omisiones o decisiones en la planificación y ejecución de la tarea comprometidas que pueda identificar como incumplimiento; que afirma lo anterior basado en el conocimiento desde múltiples fuentes, sobre todo en el proceso antes descrito. Que en primer lugar, en su condición en esa época de integrante del Alto Mando de la Fuerza Aérea, fue avisado primero del accidente y, posteriormente, con cierta periodicidad de los antecedentes que se iban recabando; que en su función como Secretario General de la Fuerza Aérea, participó en muchas de las reuniones en que se iba informando de los avances en las averiguaciones que hacía la Institución en los días iniciales; que junto con ello, se desempeñó como Vocero de la Institución, por lo que, a diario se le entregaba información que se iba recopilando para preparar las vocerías. Que, cumpliendo funciones como Director General de Aeronáutica Civil, debió tomar conocimiento de la causa, para responder como organización a consultas específicas que se hacían bajo su Dirección, en lo referido a la situación meteorológica y a los informes emitidos como, asimismo, respecto de los servicios prestados y las capacidades del Aeródromo de Juan Fernández en comparación a la normativa aeronáutica. Que se desempeñó como Secretario General desde diciembre de 2010 hasta fines de 2013 y



como Vocero desde el día siguiente al accidente hasta aproximadamente fines de 2012. Que, inicialmente, recibía a diario los antecedentes que se iban recabando por parte del área de operaciones de la Fuerza Aérea y en reuniones del Alto Mando, en que se discutía sobre la situación existente; que luego, como Director General de Aeronáutica tomó conocimiento de lo que aparece en la causa; y, en consecuencia, pudo interiorizarse respecto de los peritajes, la Investigación Sumaria y la Investigación de la Junta Investigadora de Accidentes. Que tuvo conocimiento de múltiples imputaciones, algunas a través de los medios de prensa y otras en el ámbito de la causa, estas son: deficiencias referidas a la aeronave en sí misma; falta de idoneidad de la tripulación; decisión desacertada de enviar esa aeronave ese día a cumplir esa misión; aeródromo que no contaba con las condiciones apropiadas; falta de servicio, en todo lo anterior y en la categoría y forma en que se entregaba información meteorológica. Que se acusó que la aeronave no era apropiada para ese tipo de misión; que tenía problemas estructurales; que tenía observaciones al mantenimiento y que no tenía la capacidad de radio de reacción que se precisa para hacer ese vuelo. Que si bien no recuerda las cifras, la autonomía le permitía concurrir al punto de descenso hacia el aeródromo y regresar a Santiago, igualmente le permitía ir desde el aeródromo mismo e incrementando su altitud, regresar a un aeródromo de alternativa, como por ejemplo Viña del Mar, Santo Domingo o Quintero. Señala que el peso era correspondiente con las limitaciones de la pista y que al momento de ocurrido el accidente y de acuerdo a la información hasta ahora disponible, éste no era un factor influyente; que se trataba de una aeronave de más de 10 toneladas. Que no tiene ninguna relación con la caída del avión, pero ese día éste operó sin estanques subalares; que los precitados estanques subalares sólo incrementan el radio de acción y la aeronave no se accidentó por falta de combustible; que incluso en esa condición de estar sin estanques subalares, la tripulación tenía la alternativa de regresar al continente si no sentían cierta seguridad de poder arribar exitosamente en el aeródromo de destino. Que el viajar o no con estanques subalares es una decisión que se asume en el área de operaciones de la unidad de vuelo, luego de revisar los datos calculados por los Pilotos, con los que se decide que es lo más conveniente para el cumplimiento de la misión; que no hay una norma que obligue o prohíba la instalación de dichos estanques, aunque en ocasiones la decisión se adopta a la luz de la información de existencia o no, de carguío de combustible en el aeródromo de



destino. Insiste en que no hay relación causa y efecto entre el combustible en el accidente; que la menor disponibilidad de combustible al no instalar los estanques, produce una situación en la que se debe calcular un punto de no retorno, como ocurrió en este caso; indica que, el citado punto de no retorno, de acuerdo a los cálculos hechos por pilotos del material, se encontraba muy próximo a la Isla, y desde allí la aeronave podía devolverse hacia Santiago o continuar hacia la Isla e incrementado su altitud, proceder a un aeródromo de alternativa; que instalar dichos estanques disminuye la maniobrabilidad de la aeronave o, dicho de otra forma, su mejor maniobrabilidad la obtiene sin los estanques. Que el avión, antes del accidente no se vio expuesto a ninguna situación que hubiere hecho aconsejable su retorno al continente porque la tripulación no reportó ninguna situación de riesgo; en segundo lugar, la única modificación a lo establecido en el plan de vuelo inicial consistió en un incremento de la altitud del vuelo para evitar nubes, aprovechando que la tripulación contaba con oxígeno; y, finalmente, porque con anterioridad a este vuelo habían concurrido a la Isla otra dos aeronaves cuyas tripulaciones no reportaron problema alguno para el arribo. Que más allá de que es la práctica común, constituye una obligación de la tripulación reportar desviaciones significativas en las condiciones del tiempo y cualquier condición de peligro que perciban. Que de acuerdo a los antecedentes que constan en las investigaciones mencionadas, la aeronave se encontraba, técnicamente en condiciones de efectuar el vuelo; que ello no sólo se limitada a que no tenía observaciones pendientes que impidieran el vuelo, sino que, esa aeronave era la más apropiada para el tipo de vuelo y tipo de aeródromo al cual se debía concurrir. Que la aeronave tenía una especificación militar, lo que implica que estaba diseñada especialmente para cumplir misiones militares, las cuales involucran, entre otras cosas rápidos cambios de velocidad y altura, incluyendo bajas alturas que es la operación más exclusiva del ámbito de los vuelos militares. Que esta operación, a baja altura, es más exclusiva, porque además de la aeronave idónea requiere de tripulaciones con entrenamiento específico para ello; que en el caso de la Fuerza Aérea, los autoriza a volar a alturas de 250 pies sobre el terreno. Que la estimación de altura es de, aproximadamente, 600 pies sobre el terreno y esto corresponde a una estimación basada en las declaraciones de un testigo que se encontraba en el aeródromo que indicó por referencias visuales a qué altura se encontraba la aeronave. Que esto consta en el sumario y en la investigación de la Junta Investigadora del accidente, lo que establecería que la



aeronave volaba a un poco más del doble de la altura mínima autorizada. Que la altura mínima en los vuelos militares es mucho menor a la autorizada a vuelos civiles, en todos los casos, debido a las características de la operación militar, las capacidades de las aeronaves y el entrenamiento específico de sus tripulaciones; por ejemplo, una navegación visual fuera del espacio aéreo controlado, no puede efectuarse a menos de 500 pies en el caso de los civiles. Que reglamentariamente el vuelo correspondía a lo que se denomina “Vuelo Militar”. Que todo vuelo que efectúan las aeronaves militares, incluyen en su plan de vuelo en el casillero tipo de vuelo, la letra “M” que significa vuelo militar. Que esto no debe ser confundido con la denominación de operación aérea militar, que son aquellas operaciones esenciales para la seguridad nacional. Que las imputaciones se referían a la falta de experiencia, en general de la tripulación y la baja calificación en algún momento de su proceso de formación del Oficial que oficiaba como piloto a los Mandos en el momento del accidente. Que los antecedentes demuestran, en primer lugar, que ambos cumplían con las exigencias de la Institución para estar integrando la tripulación ese día; que, en específico, ambos habían volado anteriormente esa ruta, aunque ello no constituía un requisito e incluso la Comandante de la aeronave había recibido su calificación como tal volando esa ruta. Que respecto a las calificaciones del otro Oficial, señala que la reprobación de un examen y aprobación de los exámenes siguientes no sólo está reglamentada en la Fuerza Aérea en cuanto requisitos y exigencias, sino que es una práctica generalizada en casi todas las carreras profesionales civiles y militares; ejemplifica que, cuando se concurre a una prestación de salud, lo más probable es que dichos profesionales en algún momento de su carrera hayan pasado por una situación similar. Que ya señaló, respecto de la Comandante de la Aeronave, que también lo había hecho el Teniente Mallea y que habían volado esa ruta juntos, anteriormente; que se refiere a la operación a la Isla Juan Fernández en la aeronave CASA 212. Que se acusó que no se contaba con una torre de control, aunque no entiende la relación de ello con el accidente; que se dijo que la información meteorológica no era la apropiada ni se contaba con el personal ni el equipamiento que corresponde para la operación en dicho aeródromo, lo cual tampoco se refiere al lugar donde ocurrió el accidente. Que la torre de control tiene por propósito proveer separación entre aeronaves, que no es la materia de discusión en este accidente; que la torre y el sistema meteorológico se refieren al aeródromo y



eventualmente a la Bahía Cumberland que no son el lugar donde ocurrió el accidente. Que las torres de control corresponden a los servicios de tránsito aéreo que regulan el tránsito y se dividen en dos categorías: Aeródromo Controlado, con servicio de control de tránsito aéreo que instruye directamente a las tripulaciones respecto a cómo proceder desde y hacia un aeródromo y en segundo lugar, el servicio de información de aeródromo que se caracteriza por la sigla AFIS (Air Flight Information Service), que solamente entrega información sobre otras aeronaves para que se provean separación entre sí. Que no recuerda las cifras de flujo aéreo promedio que soporta el aeródromo de Juan Fernández, pero eran tan bajas que casi no había ocasiones en las cuales operaran dos aeronaves simultáneamente; que las operaciones eran esporádicas y bastante separadas en tiempo y espacio. Que el aeródromo constituía una pista fácil para ese avión, ya que tenía el triple de extensión de lo que un CASA 212 requiere para detenerse. Que en una operación habitual, un CASA 212 puede ser detenido en Juan Fernández en unos 300 metros que contrastan con los aproximadamente mil metros de extensión de la pista. Que no recuerda la existencia de accidentes con resultado de muerte o lesiones en el aeródromo o en el sitio del accidente; que recuerda algún accidente menor, sin mayores consecuencias, en el aeródromo y escasos accidentes en la ruta hacia el continente, pero nada más. Que no conoce en detalle la evolución del aeródromo, aunque todos los aeródromos pasan con el tiempo por un proceso de evolución natural. Que tiene claro que dicho aeródromo, al momento del accidente, ya contaba con mejoras en la pista y en los sistemas de información meteorológica. Que tiene algunos antecedentes propios en que ejerció como Director General de Aeronáutica Civil como parte de la modernización de una serie de aeródromos que incluyó instalación y modernización de equipos; que se instaló una estación meteorológica de mejores prestaciones que la anterior; que se mejoró el sistema IFIS que es un sistema de cámaras que permite visualizar por internet las condiciones visuales del aeródromo; insiste en que ello no tiene relación alguna con el accidente. Que estas mejoras, en este y otros aeródromos, corresponden a la implementación progresiva y planificada de tecnologías que simplifican, facilitan y contribuyen a la planificación de operaciones aéreas en dichos aeródromos. Que el efecto en la seguridad es una segunda derivada de lo anterior, ya que los aeródromos no controlados requieren forzosamente de estos equipos. Que desde el punto de vista del operador, la Fuerza Aérea, la operación en





cada aeródromo no amerita protocolos especiales, salvo que aeronáuticamente exista alguna indicación. Que, en ese caso, la operación se ajusta al protocolo que establece el Manual de Vuelo del avión que, en tanto publicación oficial es un protocolo. Que la Dirección de Aeronáutica sólo establece protocolos especiales ante la evidencia de alguna circunstancia o antecedente que amerite indicaciones especiales. Que a la fecha del accidente no había reporte alguno de situaciones de riesgos derivadas de la meteorología en la zona o restricciones de visibilidad o peligro aviario; que no había, en consecuencia, ninguna publicación aeronáutica que, tomando dichos reportes, hiciera recomendaciones, restricciones o imposiciones a las tripulaciones. Que, como experiencia de este accidente que constituyó el primer reporte de una situación especial, se publicó una carta de aproximación visual, denominada VAC, con algunas indicaciones específicas para las Tripulaciones en el futuro. Que separa entre la información relativa a la ruta y el aeródromo; que respecto a la ruta durante los días y horas previas al vuelo, la Comandante de Aeronave y el Copiloto, requirieron y recibieron en varias oportunidades los reportes meteorológicos y pronósticos de ruta y aeródromo que no solo se encontraban dentro de límites razonables para efectuar el vuelo, sino que, fueron tomados de la misma forma por las Tripulaciones de las aeronaves que los precedieron, las cuales cumplieron con sus vuelos; que la única aeronave que canceló su operación lo hizo por el reporte de oleaje que entorpecería el traslado de pasajeros hacia el poblado, que se hace en un bote, pero ninguna aeronave canceló su operación debido a la situación meteorológica en ruta o en el aeródromo. Puntualiza que, aunque los datos de viento se refieren para el aeródromo y para el aterrizaje, las limitaciones del Manual de Vuelo de cualquier avión no se refieren a la intensidad del viento en sí misma, sino cuál es la componente lateral de esa intensidad, que en este caso, se encontraba dentro de parámetros permitidos. Que un indicador de que la meteorología no constituía un factor de preocupación para la tripulación radica en el hecho de que aunque la aeronave tiene un doble comando, la Comandante de la Aeronave no ejerció su autoridad de efectuar esa parte del vuelo en el puesto de Piloto al Mando, lo cual avalado de sus 37 años como Oficial y Piloto, demuestra que no se evaluaba la meteorología como un factor de problemas para ese vuelo. Agrega que el detalle de las condiciones meteorológicas, que actualmente se analiza y discute en el archipiélago, respecto de ese día, no corresponde a modelaciones computacionales efectuadas con



posterioridad a dicho accidente. Que, doctrinariamente, se enseña a los Pilotos que deben contar con el máximo de información de todo tipo para efectuar una operación. Que los manuales de operaciones establecen que la planificación de los vuelos se debe efectuar, entre otras cosas, con información meteorológica actualizada, por lo que, de presentarse situaciones de inestabilidad o variabilidad, los pilotos deben ir actualizando esa información. Que ello generalmente se efectúa ingresando a los servicios de información on line; que ello puede ser complementado con llamados telefónicos directos a las oficinas de meteorología y en muy escasas oportunidades, se acude presencialmente a dichos servicios, ya que, si todas las tripulaciones lo hicieran no sería físicamente posible que los atendieran. Que no recuerda protocolo alguno que se pronuncie en forma mandatoria sobre la forma de obtener la información, solo menciona la necesidad de obtenerla, pero no el método de obtención. Que la decisión es única y exclusiva del Comandante de la aeronave y los meteorólogos o previsionistas solo entregan información que, analizada por el Comandante de la aeronave le sirve para que soberanamente tome su decisión. Que en sus 37 años como Oficial y Piloto, jamás supo de algún caso en que un Comandante de Aeronave fuera forzado por estos agentes externos a tomar esa decisión, al revés, como una medida de prudencia, en algunas ocasiones, los superiores cancelan operaciones a pesar que éstas sean posibles, pero nunca lo contrario. Que, de acuerdo a su información, las condiciones meteorológicas eran compatibles y no representaban mayor problema; que eso se ve forzado porque otras aeronaves también efectuaron el vuelo en dicha ruta y destino. Que en general, las condiciones informadas se ajustaban a lo real, aunque dicha información establecía la existencia de inestabilidad, lo que proviene de una continua variación de las condiciones, aunque respecto de la pregunta, dicha información no se refería al área donde transitaba la aeronave al momento del accidente, sino sólo a la ruta y a la zona de tránsito del aeródromo. Que la meteorología dista mucho de ser una ciencia exacta; que los fenómenos meteorológicos se caracterizan por la teoría del caos, esto es, que un pequeño cambio en uno de los múltiples factores tiene un gran impacto en la situación completa; que la meteorología entrega previsiones que constituyen modelos con una cierta dosis de probabilidad de ocurrencia, pero no constituyen la constatación de una situación que pueda ser asegurada. Que la única información objetiva la constituye el reporte del viento y, eventualmente, de temperatura obtenido en el aeródromo, para el



mismo, a través de un sistema de medición, puntualmente instalado en éste. Que todo piloto sabe que los informes meteorológicos indican aquello que es más probable que ocurra en el futuro. Que, en este caso, el informe, además si pronosticaba inestabilidad y eso constituye una prevención de que puede haber mayores diferencias respecto a lo pronosticado. Que las condiciones, en su opinión, resultaban compatibles para efectuar el aterrizaje, ya que las limitaciones de viento que especifican los Manuales de Vuelo, no constituyen una prohibición, pero además se basan en la componente de viento cruzado, esto es, la componente vectorial, lateral del viento existente que, en este caso, distaba mucho de los límites establecidos por el Manual; que se refiere a lo que el Manual especifica como límite de viento cruzado en el capítulo de Limitaciones del Avión; que dicho límite corresponde a 20 y 25 nudos como componente máxima; que el viento que existía aunque excediere de 25 nudos tenía un componente lateral, que es la que importa, inferior a dicho límite. Que las condiciones meteorológicas exactas que enfrentó el avión al momento del accidente no las conoce nadie y no se conocerán nunca; que lo que tenemos es el resultado de una simulación que se efectuó fabricando una maqueta del archipiélago, sometiéndola a una simulación computacional de vientos que entregó una hipótesis con alta dosis de credibilidad respecto de lo ocurrido en ese momento y en ese lugar. Que se trataría de un fenómeno bastante inusual de corriente descendente del cual no se tenían antecedentes previamente y que se conoce como Micro Burst, y se caracteriza por un flujo de aire descendente, muy violento y por un breve lapso de tiempo, que involucra que la masa de aire descienda con una velocidad vertical mucho mayor a la capacidad de la aeronave para contrarrestarla, lo que produce rápidamente una pérdida de control. Que lo anterior se produce, como consecuencia del efecto de los vientos existentes en la forma del terreno, combinado con otros elementos puntuales como humedad y temperatura. Que resulta imposible que la información meteorológica incluyera una previsión o informe sobre el lugar del accidente, por cuanto éste se produjo en un lugar distinto al aeródromo y en consecuencia, en una zona donde no había instrumentación alguna, para medir parámetros meteorológicos; que a ello se suma, que no existían reportes previos de otras tripulaciones respecto de situaciones de este tipo en ese lugar. Que los instrumentos de las aeronaves no permiten advertir la presencia de un fenómeno como el descrito; que algunas aeronaves cuentan con capacidad de detectar lo que se denomina windshear que es una alta



variación de la intensidad y dirección del viento que no es exactamente lo ocurrido en ese caso; pero, esta aeronave no contaba con ese sistema de detección. Que no recuerda el tiempo que transcurrió entre el instante que tuvo contacto visual con el avión y su caída, pero considerando la distancia del lugar del accidente respecto a la última visualización, debe haber sido entre dos y cuatro minutos. Que en los espacios referidos al área del Archipiélago de Juan Fernández que excede los límites del aeródromo no es posible conocer la situación meteorológica en condiciones más precisas que antes. Que lo único que constituye información adicional es que, ahora, representando la experiencia de los hechos ocurridos existe una prevención escrita respecto de la posibilidad de fenómenos de alta variación en el comportamiento de las masas de aire en esos sectores. Que las maniobras que debe efectuar la tripulación son aquellas que buscan asegurar que cuando se produzca el aterrizaje, se haga con el conocimiento lo más completo posible de las condiciones del lugar, para hacerlo en las mejores condiciones de seguridad. Que la tripulación debía al menos pasar sobre el aeródromo en el rumbo que traía desde el continente, para a continuación acercarse a la pista en la misma dirección en la cual se pretende aterrizar y a baja altura para verificar cómo se comporta el viento, observar el catavientos existente y comprobar visualmente la existencia de cualquier obstáculo o animales en la pista o sus cercanías; que ello constituye un segundo paso sobre el aeródromo antes de iniciar un tránsito de aterrizaje. Que, posterior a ello, y si es que la tripulación considera que ya se reúnen las condiciones, puede ingresar a un circuito de tránsito y aterrizaje, para lo cual asciende a 1000 pies sobre el terreno y disminuye su velocidad a aquella en la cual puede comenzar a configurar el avión para aterrizar; que todo ello, manteniendo siempre la pista a la vista. Que si es que persiste alguna duda o se considera que prefieren esperar por mejores condiciones, la tripulación tiene dos alternativas: simular aproximación de aterrizajes, comprobando cómo se comportan los vientos y aclarando cualquier duda o bien, alejarse del lugar esperando por un lapso de tiempo prudente a que una situación puntual y transitoria cese antes de intentar el aterrizaje. Que todo lo anterior constituye las maniobras y previsiones mínimas a considerar por cualquier tripulación en un aeródromo de estas características. Que el siniestro se produjo en el sector denominado Bahía Santa Clara que está fuera del circuito de tránsito de aterrizaje para esta aeronave. Que es imposible responder si era necesario



para la maniobra de aterrizaje que la aeronave transitara por la Bahía Santa Clara, puesto que eso sólo lo sabía la tripulación, pero puede corresponder a una situación como la que se describió anteriormente, en que se haya tomado la decisión de esperar que pasara o cesara una situación puntual presente en el aeródromo, pero ello es imposible de determinar en este momento. Que no se sabe con certeza, pero si son exactas las estimaciones del testigo ocular y si es que la aeronave, posteriormente, mantuvo esa altura, la altura del vuelo de la aeronave al transitar por la Bahía de Santa Clara es de 600 pies sobre el nivel del agua. Que, como explicó anteriormente, no corresponde efectuar determinaciones de la meteorología en forma puntual en sectores que no sean los aeródromos; que en esos sectores ajenos, se informa de una apreciación general del área que no puede especificar el detalle de las condiciones pues esto requeriría instrumentar kilómetro a kilómetro todo el país y eso no se hace en ninguna parte del mundo. Que la decisión de transitar por la Bahía Santa Clara fue de injerencia exclusiva de los pilotos de acuerdo a las condiciones que se apreciaron en ese momento. Que si un piloto se encuentra ante la manifestación de uno de esos eventos, en su aeronave y si ésta es de carácter fuerte, no logrará superar ese problema por cuanto excede la capacidad de maniobra de la aeronave, por lo que no podrá evitar el accidente. Que ignora si las dos aeronaves que transitaron de manera previa al CASA 212 pasaron por la Bahía Santa Clara. Que la información meteorológica fue proporcionada por los meteorólogos de servicio en la oficina respectiva del Aeropuerto AMB; que en vuelo, esa información es proporcionada por los controladores de tránsito aéreo de la ruta; que no sabe los nombres de quienes se encontraban en servicio ese día. Que el vuelo se estaba efectuando con la capacidad de peso completa. Que los civiles que eran pasajeros del vuelo no tenían ninguna injerencia porque no tenían influencia en las decisiones. Que una vez dada la orden de efectuar el vuelo, todas las decisiones respecto de su ejecución, están centradas en el Comandante de la aeronave; que sus superiores, en todo momento, y a pesar que han delegado su autoridad en él, mantienen en razón de sus atribuciones, la capacidad de veto, en el sentido de cancelar la operación por alguna razón ajena a lo que maneja el Comandante de aeronave.

3.- Que a fs. 5661, comparece Francisco Javier Torres Villa, individualizado a fs. 3482, quien previamente juramentado, declara sobre el tercer y cuarto punto de prueba del auto de prueba que rola a fs. 3145, que el hecho ocurrió el día 2 de septiembre de 2011, cuando



se desempeñaba como Presidente de la JIA; que debió concurrir a Juan Fernández en el primer avión que llegó al lugar, posterior al accidente, junto al Ministro de Defensa y al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile; que permaneció aproximadamente un mes para determinar el lugar donde estaría la aeronave, lo que le significó recorrer la Isla y sus alrededores, embarcando, entrevistando testigos y desarrollando junto a otros peritos de la investigación los cálculos para establecer el lugar más probable del accidente, donde posteriormente la aeronave fue encontrada; que luego hubo que iniciar todos los peritajes desde el inicio de la investigación hasta el momento del accidente para determinar sus causas; que hubo que emitir recomendaciones, que es lo usual en este tipo de investigaciones; que posterior a este período de tiempo en la Isla, se constituyó en una segunda oportunidad, para sacar los restos de la aeronave del fondo marino; que estuvo en una tercera oportunidad efectuando una reconstitución del vuelo; que hizo su primera reconstitución durante su primer período en la Isla; que una vez finalizada la investigación y después de haber analizado todos los peritajes, entrevistas, pruebas científicas y antecedentes de los involucrados, llegó a la conclusión de que el accidente se produjo por una pérdida de control de la aeronave generada por condiciones meteorológicas imprevistas y excepcionales, imposibles de prever, ocurridas en un cortísimo período de tiempo y en un volumen de espacio muy reducido. Que la JIA es una Junta de Investigación de Accidentes (organismo que se constituye en forma excepcional solo ante un accidente) y de uso frecuente en muchas fuerzas aéreas del mundo, como por ejemplo la de Estados Unidos y de Francia; que solo busca establecer las causas del accidente y recomendaciones para evitar que vuelva a ocurrir; que la condición de investigación de seguridad aeroespacial solo busca establecer lo dicho anteriormente y bajo ninguna circunstancia establecer responsabilidad; que esta es la diferencia entre las labores que cumple la JIA y las de un sumario administrativo y una investigación criminal. Que en la investigación participó un especialista en seguridad operacional y medioambiente (SOMA), un ingeniero aeronáutico especialista en aspectos aerodinámicos de aeronaves, un segundo ingeniero aeronáutico que revisó todos los antecedentes de mantenimiento, aeronavegabilidad y peritajes de los restos de la aeronave, un médico especialista en medicina de aviación, un psicólogo especialista en seguridad aeroespacial y en administración de riesgo de cabinas, un oficial piloto de guerra con experiencia en la



operación del CASA 212 para realizar todos los cálculos y peritajes operacionales del vuelo, un oficial piloto de guerra del grado de Comandante que revisó todos los programas de instrucción y entrenamiento de las tripulaciones y un asesor jurídico abogado auditor de la JIA. Que, luego de exhibido, a solicitud de la demandante en causa acumulada caratulada “Sanhueza con Fisco de Chile”, el documento denominado “Informe del Accidente Aéreo Clase A ocurrido el 2 de septiembre de 2011 Avión CASA 212/300 N° 966 del Grupo de Aviación N° 8 “ y sus anexos complementarios que van desde la letra A a la U el testigo lo reconoce, señalando que es su firma; agrega que, como parte de la investigación y justamente para investigar causas y poder establecer recomendaciones, es necesario poder determinar la idoneidad del material de vuelo utilizado para la operación dispuesta; que el CASA 212 es un avión cuyas características, diseño y performance, entre otros, es ideal tanto en sus versiones civiles como militares para ejecutar operaciones con pasajeros y/o carga en todo tipo de pistas incluidas, pistas no preparadas o de tierra y en diferentes condiciones atmosféricas; que teniendo a la vista las características del aeródromo, es la mejor aeronave con que contaba y cuenta al día de hoy la Fuerza Aérea para ir a Juan Fernández. Que dentro de las características de la aeronave, ésta contaba con la autonomía en términos de combustible para ir a Juan Fernández, lo que quedó demostrado en los peritajes, según los cuales, al momento del accidente, la aeronave tenía incluso un combustible remanente de aproximadamente 1200 libras (detalle que se puede confirmar en la investigación por la JIA); que dicho combustible le permitía incluso regresar al continente y llegar a Viña del Mar con un tiempo de sobrevuelo de alrededor de 10 minutos. Que los peritajes establecieron que la aeronave se encontraba total y completamente aeronavegable, es decir, con sus mantenimientos al día y en condiciones de funcionamiento normales de todos sus sistemas. Que el avión realizó un vuelo anterior desde Antofagasta a Santiago sin observaciones; que en el vuelo propiamente tal a Juan Fernández se efectuó un pre vuelo y no hubo observaciones ni novedades durante el vuelo propiamente tal; que en todas las comunicaciones grabadas, la tripulación se contactaba con el centro de control de tránsito aéreo (ATC); que, asimismo, en las comunicaciones con la isla que constan en las entrevistas con el personal de aeronáutica, la tripulación nunca reportó problema o falla alguna; que, muy por el contrario, las comunicaciones se mantuvieron normales y formales, como son las comunicaciones radiales en un vuelo de



este tipo; que se apreciaba una tranquilidad absoluta de la tripulación. Que, posteriormente, con el análisis de los restos de la aeronave, se pudo acreditar que ésta ingresó al agua con sus dos motores funcionando, con rangos de potencia normal; que ello acredita que la aeronave se encontraba en completo funcionamiento de sus sistemas; que ello constituye prueba práctica; que lo anterior se suma a toda la revisión de la documentación del grupo de mantenimiento de su unidad de origen e incluso de la documentación de su última inspección mayor, realizada en la empresa nacional de aeronáutica. Agrega que el avión voló sin estanques subalares, toda vez que su uso, tal como lo establecen los Manuales del Avión no es obligatorio ni es requisito permanente para toda operación aérea, sino que es un requisito accesorio que puede ser utilizado en ciertas operaciones, teniendo en consideración que le genera más peso y resistencia a la aeronave y que, eventualmente, genera mayor complejidad bajo determinadas circunstancias en la recuperación de una actitud normal de la aeronave; que la decisión de ejecutar esta operación sin los estanques es una buena alternativa y que no tuvo ninguna relación con las causas del accidente el hecho de no llevarlos instalados. Que dentro de los peritajes, efectivamente se investigó toda la carrera y formación de los pilotos y de los tripulantes, determinándose que tanto su formación, instrucción y operación, particularmente del CASA 212, era normal e idónea para realizar este vuelo; que tenían todas sus habilitaciones, certificaciones médicas y entrenamientos al día; que la Comandante de Aeronave había obtenido su certificación en un vuelo con instructor hacia Juan Fernández; que la calificación efectuada en ese vuelo, cuya copia se encuentra en la investigación es de alto rendimiento, por sobre la norma; que estos altos resultados eran característicos de toda su carrera de piloto, desde que ella era cadete. Que los dos pilotos registraban sobre las 250 horas de vuelo en el CASA 212; que este detalle se encuentra en la investigación; que, además ambos pilotos habían operado hacia Juan Fernández, en este material en reiteradas oportunidades; que incluso habían ido ellos dos como tripulación en dos oportunidades. Que los pilotos hicieron el seguimiento de la meteorología en la Isla con el Centro Meteorológico del Aeropuerto AMB, donde se interiorizaron de las condiciones de la isla varios días antes; que llamaron por teléfono a la isla, lo que no es mandatorio, sin embargo, ellos lo hicieron; que en la información recabada por los pilotos, se constató que las condiciones meteorológicas en el aeródromo de Robinson Crusoe se encontraban aptas para la operación de esta aeronave, conforme a





los parámetros establecidos en sus Manuales de Operación; que la prueba de ello es que arribaron dos aeronaves con anterioridad al CASA 212; que no obstante ello, como consta en las entrevistas a los meteorólogos, se establecía que las condiciones iban a estar aún mejores hacia la tarde, por lo cual la Comandante de la aeronave, tomó la decisión de atrasar el vuelo para asegurarse. Que la información recabada y disponible era de la zona de tránsito del aeródromo (ATZ) y no del lugar donde ocurrió el accidente; que dicho lugar no se encontraba en la zona de tránsito del aeródromo, sino que mucho más allá, en la zona denominada “el canal” que se encontraba cercano a la Isla Santa Clara. Que teniendo en consideración que el accidente no ocurrió en la zona del aeródromo sino que en otro lugar distante, no era posible conocer las condiciones reinantes en ese lugar puntual; que tampoco es posible al día de hoy y sólo se establece a raíz de las recomendaciones de la JIA que ordenaron la publicación de una zona de precaución en la zona del canal, estableciendo algunas alturas mínimas de sobrevuelo; que todo lo anterior, o bien, la capacidad de instrumentalizar u obtener información precisa en cualquier parte del territorio, sería impracticable, toda vez que se encuentra fuera del aeródromo; que es imposible obtener información meteorológica de todos los sectores donde podría hipotéticamente volar una aeronave, fuera de una zona de tránsito de aeródromos; que esto se pudo determinar con posterioridad, considerando que la investigación en su totalidad, duró aproximadamente 8 meses, tiempo en el cual se recurrió a diversas pruebas e investigaciones técnicas y científicas, algunas de ellas efectuadas incluso en la Universidad Politécnica de Madrid, para poder establecer empíricamente como se comportaron las masas de aire sobre el perfil aerodinámico de la aeronave, en el punto del accidente. Que si bien la meteorología es un factor importantísimo de análisis en la planificación de la operación, el análisis de la causa del accidente no se puede efectuar en forma individual desde el punto de vista de la especialidad meteorológica, sino que, se constituye un equipo multidisciplinario de peritos para analizar y desmenuzar el fenómeno meteorológico a través de su impacto en el comportamiento dinámico de las masas de aire y su efecto en las superficies aerodinámicas de la aeronave; que todo ello va más allá del solo análisis de un experto meteorológico solamente. Que la altura de vuelo fue analizada y estimada fundamentalmente sobre la base de vuelos de reconstitución, con el único testigo que se encontraba en el aeródromo de forma circunstancial; que tampoco eran un experto en



aviación; que él observó el avión en condiciones de atención y encontró que era un vuelo normal; que con ello se estableció la altura aproximada que estaba dentro de lo reglamentario para una aeronave militar, que se estimó alrededor de 650 a 700 pies sobre el nivel del mar. Que, de acuerdo a la normativa institucional, se establece como altura mínima sobre el terreno o agua 250 pies. Que dentro de los peritajes y fundamentalmente con la reconstitución del vuelo, se estableció que desde el punto donde el testigo perdió de vista la aeronave hasta el lugar del accidente transcurrió aproximadamente un tiempo de un minuto y cincuenta y algo minutos; que ello está en la investigación y en el peritaje aerodinámico sobre la pérdida de control de la aeronave; que considerando los análisis de las masas de aire efectuados en el túnel aerodinámico, en España, se estableció que el tiempo desde que se inició la pérdida de control hasta que la aeronave impactó el agua fue de 3 a 6 segundos. Que no hubo ningún reporte de anomalía por parte de las tripulaciones, teniendo presente que las comunicaciones radiales fluyeron de forma normal y sin interrupciones técnicas; que los equipos de comunicaciones de tierra y de la aeronave estaban funcionando de forma normal y correcta como para haber transmitido cualquier anomalía o situación especial. Que respecto de los dos pilotos de las otras aeronaves que llegaron con anterioridad, el señor Scheffer dijo en su entrevista que había una condición de viento importante pero que permitía aterrizar en el aeródromo y el señor Vidal declaró que en la zona del canal había una condición importante de viento; sin embargo, ninguno de los dos reportaron a nadie ni a ninguna dependencia. Que el señor Scheffer le declaró a él, en su condición de presidente de la JIA en una entrevista que le tomó en el aeródromo de la isla; que, bastante tiempo después, cuando llegó de la isla, le tomó una declaración al señor Vidal en Santiago; que a la fecha de la entrevista, él no le había informado a nadie sobre la condición de viento que observó. Que no hay registros en conocimiento de la JIA, respecto de algún accidente similar al CASA 212 en el sector de Juan Fernández. Que la JIA se conforma cuando el accidente pasa de cierta categoría, respecto del porcentaje de daño del material y/o si fue catastrófico, es decir, no sólo ante casos de fallecimiento, sino que cuando la aeronave ha sido afectada por un determinado porcentaje de daños y solo para el caso de accidentes de medios de la Fuerza Aérea; que para el resto de los casos se efectúan, de igual manera, investigaciones de seguridad operacional por un especialista. Que el aeródromo fue evaluado y analizado en los peritajes de la investigación y



corresponde a un aeródromo regulado pero no controlado; que como alrededor de 300 aeródromos del país reúne condiciones normales para la operación de aeronaves a la Isla; que particularmente es una pista en que opera muy bien y sin inconvenientes el CASA 212, considerando que tiene un largo de 1007 metros por 18 o 20 metros de ancho; que la condición de aeródromo no controlado es característica de muchos aeródromos del país y es absolutamente normal que así sea, particularmente por el volumen de tráfico aéreo que éstos tienen; que los aeródromos no controlados como el de Juan Fernández reúnen una densidad de vuelos de uno o dos al día, o cuatro o cinco a la semana; que no requieren de toda una infraestructura aeronáutica o de control de tránsito aéreo para asegurar la separación entre aeronaves; que con una frecuencia de vuelo tan baja, la separación se la proveen entre las aeronaves en una frecuencia común conocida como multicom (118,2 MHZ); que hay otros aeródromos en que las frecuencias de vuelo podrían ser un poco mayores, sin embargo, al no justificarse un servicio de control de tránsito aéreo, se le establecen servicios de información de vuelo (AFIS-Air Flight Information System), en donde si hay un operador de la Dirección de Aeronáutica que solo irradia información en una frecuencia (126.7) para que las aeronaves también establezcan sus propias separaciones, este último aeródromo AFIS corresponde también a un aeródromo no controlado; que todos los casos mencionados anteriormente, se encuentran debidamente reglamentados y normados por la reglamentación aeronáutica y en la organización de aviación civil OACI; que los aeródromos no controlados existen, y son de uso frecuente, rutinario y normal en todas partes del mundo. Que la última vez que el testigo la vio, la aeronave se encontraba haciendo las maniobras de procedimiento normal cuando se llega a una zona del aeródromo no controlado, esto es, efectuando los sobrevuelos que sean necesarios para verificar y asegurar la condición operativa de la pista, existencia de personas o animales y verificando las condiciones de viento reinante en la zona de tránsito del aeródromo; que se debe considerar que el testigo lo tuvo, efectivamente, a la vista solo en los momentos en que sobrevoló el aeródromo para luego perderlo de vista tras la ladera del cerro llamada “Morro del Perro”. Que el procedimiento normal es lo que debiera hacer la tripulación al llegar a un aeródromo donde no se brindan servicios de control de tránsito aéreo; que esto no significa que el avión está en un procedimiento de tránsito de aterrizaje en forma inmediata; que es un procedimiento para reconocer el área y cuando el



Comandante de la aeronave toma la decisión en virtud de las circunstancias, características del vuelo, performance de la aeronave o alcance del peso ideal para las condiciones atmosféricas reinantes, recién ingresar a tránsito o peaje. Agrega que, la JIA se constituye para la investigación de accidentes de aeronaves de la Fuerza Aérea de Chile, cualquiera sea su condición.

4.- Que a fs. 5697, comparece doña Edita Luz Amador Cajas, individualizada a fs. 3482, quien previamente juramentada, declara sobre el tercer y séptimo punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145 que es meteoróloga de la Universidad de Valparaíso con Diplomado en Gestión y Medioambiente de la Universidad de Santiago. Que la fecha del hecho fue el 2 de septiembre de 2011; que ella estaba de turno desde las 8:30 a las 20:30 en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez; que allí su función es ser meteoróloga previsionista; que ese día alrededor de las 10:30 am la llamó el Teniente Mallea para solicitarle las condiciones meteorológicas en ruta desde Santiago hasta las cercanías de la Isla Juan Fernández; que dicho vuelo se había formulado una semana antes con condiciones meteorológicas en ruta desde Santiago a Juan Fernández; que sabe lo anterior, porque conversó alrededor de 20 minutos antes de las condiciones que tendrían en el día con que el meteorólogo que sale del turno; que su nombre es Patricio Velásquez; que él conversó tres veces con la Teniente Fernández de las mismas condiciones meteorológicas de Santiago hacia la Isla y cuando le entregó el turno, le comentó que se había retrasado el vuelo para las 14:00 horas, aproximadamente. Que a las 10:30 horas, en la conversación telefónica con el Teniente Mallea se le indicaron las condiciones sinópticas imperantes para ese día; que era un sistema frontal en altura, cercano a la zona central y a la Isla; que había inestabilidad postfrontal con celulares abiertos y posterior masa fría; que esa es la condición general sinóptica. Que, posteriormente, el Teniente le pidió las condiciones de ruta sobre los 10.000 pies y bajo los 8.000 pies; que las condiciones que se dieron eran las siguientes: en cuanto al viento era noreste de 45 nudos en la ruta, y cercano a la Isla era de noroeste-oeste 40 a 45 nudos, presentaba un jet stream de 300° (noreste) con 130 nudos alrededor de los 36.000 pies; que en esa ruta, por las condiciones de viento, tenían turbulencia moderada y la nubosidad estaba cubierta de cúmulos entre los 1.200 y los 10.000 pies; que en otra condición, bajo los 8.000 pies, el viento en ruta es del norte de 30 a 35 nudos y cercano a la Isla del Oeste de 20 de 25 nudos; que la nubosidad en ruta era



parcial de estratos cúmulos entre los 2000 y 6000 pies; que la isoterma cero estaba entre los 10.000 pies y descendía en ruta hasta los 6.000 pies. Que, para hacer un pronóstico de este tipo se debe ver la imagen satelital del momento, revisar los metares (condiciones de los distintos terminales) y el pronóstico de ruta que se denomina gamet y tiene una validez de 6 horas; que, lo anterior se obtiene del análisis de la imagen, revisión de metares y análisis de un sistema integrado satelital (ris) donde se pueden dar condiciones de viento a distinta altura y para distintos días, nubosidad, jet stream e isoterma cero, como asimismo una nubosidad imperante. Que el meteorólogo previsionista, como bien dice la palabra, hace una previsión de la condición más probable que ocurra en una ruta o en un terminal; que primero que nada, tiene que hacer un análisis de las condiciones imperantes para realizar un pronóstico de ruta que se denomina gamet y un pronóstico de terminal que se denomina taf; que se da un breafing meteorológico a requerimiento de distintas entidades o por pilotos privados; que puede hacerse en forma física o telefónicamente; que se realizan carpetas de viento en distintos niveles de ruta, también a requerimiento, porque esta información se puede sacar de internet por los pilotos; que, finalmente, se chequea la información de la página web donde para que la puedan encontrar los pilotos sin percances. Que se conversa a diario con el observador meteorológico de la isla Juan Fernández y él indica la nubosidad imperante allá, específicamente en la pista y el viento en la Isla; que esta situación o condiciones, también se mandan por un sistema que se llama IAT, donde se ingresan las condiciones a nivel nacional de todas las regiones, incluyendo la Isla de las condiciones imperantes; que se denomina Isla Sinóptico y se indica en ese momento y cada 3 horas. Agrega que, la nubosidad es importante porque dependiendo de ella y de la condición imperante de viento, puede haber vientos arrechados cercanos a la pista; que la presión indica si se está en presencia de un anticiclón subtropical con altas presiones o un sistema frontal con presiones bajas. Que estos antecedentes fueron considerados por los pilotos en la ruta hacia la Isla, sobre todo las condiciones de viento en ruta y la nubosidad imperante; que por ello, llamaron frecuentemente, en cada turno, para realizar las revisiones de las condiciones de ruta y de la Isla. Que el nivel de certeza fue bueno porque el viento informado en la Isla fue de noroeste con 20 a 25 nudos y la nubosidad parcial fue de estratos o cúmulos. Que la llamaron dos pilotos de distintos vuelos privados, pequeños, en horas anteriores al vuelo del CASA 212 y, por lo que supo,



atterizaron sin problemas. Que en el caso de un gamet o pronóstico de ruta, son de 6 horas y se actualizan entre las 4 o 5 horas que siguen; que eso es escrito y se realiza en el pronóstico del aeropuerto, pero en caso que sea un pronóstico de ruta telefónico, se puede indicar a más horas. Que un plan de vuelo es una planificación posterior a realizar las revisiones de las condiciones meteorológicas; que el plan puede efectuarse la noche anterior y chequear durante el día las condiciones meteorológicas, previa planificación del vuelo; que esto se hace sabiendo que las condiciones meteorológicas cambian frecuentemente por no ser una ciencia exacta. Que los pilotos pueden modificar el plan de vuelo, adelantándolo o retrasándolo, sabiendo y teniendo en consideración las condiciones imperantes en ruta, si son favorables o presentan una mejoría de una condición adversa, pueden adelantarlos; y, si se les indica que las condiciones mejorarán en horas posteriores pueden dilatar o retrasar su vuelo. Que si en cada turno hay o no vuelo, se revisan siempre las condiciones por la imagen satelital, que es una fotografía instantánea de un momento de un sector, o a nivel nacional si así se requiere. Que, en este caso se revisó la imagen satelital del día y hora en cuestión porque se sabía qué condiciones necesitaba el vuelo del CASA 212. Que el aeródromo tenía y tiene un cataviento que indica la dirección del viento en la isla; además cuenta con una cámara meteorológica que indica las condiciones de nubosidad y visibilidad en el aeródromo y en la pista y eso se puede revisar cada 5 minutos. Que el aeródromo no contaba con torre de control para la fecha del accidente, básicamente porque los vuelos son muy distanciados uno de otro y una torre de control tiene la función de planificar distintos vuelos y ver las rutas para que no interfieran unos con otros; que como en este caso los vuelos eran muy escasos, no se requería torre de control; precisa que un terminal con torre de control debe tener como mínimo 100 vuelos diarios; y, en este caso no eran ni dos vuelos diarios; que habían días en que no habían vuelos. Que la Teniente Fernández, una semana antes del vuelo ya conversaba y tenía conocimiento de las condiciones meteorológicas a través del meteorólogo Patricio Velásquez; que las condiciones para esos días eran un sistema frontal y condiciones adversas que presentarían mejoría a contar del día 2, por ello, en los días previos, por indicación de Patricio, la Teniente Fernández consultaba al observador de la Isla sobre las condiciones imperantes en esa zona. Que la noche previa ella llamó al señor Velásquez por las condiciones imperantes durante el día del vuelo; que ella lo retrasó esperando mejores



condiciones en ruta. Que el informe meteorológico no considera el sector donde se produjo el accidente porque no es previsible, solo se dan condiciones de ruta cercanas al terminal o a la pista de la Isla; que es imposible determinar un sector muy específico donde ocurrió el accidente; que no se pueden predecir las condiciones locales específicas donde se produce el accidente, aún con los instrumentos actuales. Que las condiciones de ese sector son corrientes descendentes cercanas a la Isla Santa Clara, son de pocos minutos y no se pueden revisar. Que por lo que ha leído y visto en televisión sobre el tema, una persona local visualizó el avión en el sector de Santa Clara; que fue un par de minutos después y desapareció. Que en los 17 años que lleva trabajando en la Dirección Meteorológica, no tuvo conocimiento de un accidente previo, menos por estas condiciones. Que se trató de un caso fortuito, imposible de predecir con las condiciones meteorológicas imperantes en la isla; que se dieron dichas condiciones exactas de viento en la pista de la Isla, pero no en sus alrededores, ya que son imposibles de predecir. Que se le entregaron los datos al Teniente Mallea alrededor de las 10 de la mañana, pero ya se tenían los datos de las condiciones posteriores por tener una red integrada satelital que da hasta 72 horas de condiciones meteorológicas; que para ser más fidedigno el dato se utiliza solo cada 6 horas y en el caso de dar un pronóstico de terminal son de 18 horas.

5.- Que a fs. 5703, comparece Raúl Ernesto Jorquera Conrads, individualizado a fs. 3482, quien previamente juramentado declara sobre el primer punto de prueba de la sentencia interlocutoria de prueba de fs. 708, modificada a fs. 734, que la circunstancia en que se produjo el accidente se encuentra contenida principalmente en el informe pericial; que junto a en ese entonces Coronel Henry Cleveland Cartes y por disposición del entonces Fiscal en comisión de la investigación sumaria administrativa, le fue dispuesta la elaboración de este informe; que se consideraron principalmente sus competencias de piloto de guerra de la Fuerza Aérea de Chile con desempeño en el área de aviones de transporte, lo que implica vasto conocimiento en materia de planificación y ejecución de misiones de transporte aéreo; que acompaña a esta experiencia la calidad de instructor en los materiales de vuelo; que le ha correspondido desempeñarse en labores de instrucción teórica y práctica para vuelos de connotación táctica militar en zonas en las que aparecen aeródromos no controlados, habida consideración de la planificación que tiene en cuenta los factores meteorológicos, la condición de la aeronave, el consumo de combustible, las



rutas de vuelo y el arribo a este tipo de aeródromos. Que, en el caso particular, también le correspondió planificar y ejecutar las primeras misiones en material C130 Hércules que participaron de las maniobras de búsqueda y luego de apoyo logístico a la agrupación que fue desplegada en el aeródromo de Juan Fernández, posterior al accidente; que el informe se orienta a establecer sus causas y circunstancias, abarcando específicamente los aspectos de: la tripulación y su calificación para hacer el vuelo, la condición de la aeronave para realizar esta misión, algunos aspectos puntuales de la ruta que desarrolló, las maniobras de descenso y arribo al área de la pista del aeródromo de Juan Fernández, las causas y circunstancias del accidente y algunos elementos relacionados al factor humano. Que exhibida una copia del Informe Pericial de 8 de agosto de 2018 orientada a establecer las causas del accidente que se encuentra incorporado al Sumario Administrativo agregado en autos, reconoce su firma y su suscripción. Que la aeronave seleccionada para el cumplimiento de la misión a Juan Fernández el 2 de septiembre de 2011 corresponde al CASA 212 serie 300 con número de cola 966 de dependencia del grupo de aviación número 8 en la base área de Cerro Moreno; que respecto de la aptitud, puede constatar que corresponde de un aeronave de versión militar que presenta la capacidad para cubrir la ruta de vuelo con la cantidad de pasajeros requerido, enfatizando que este tipo de aeronaves es la que normalmente se utiliza en este tipo de misión asignada, siendo difícil encontrar aeronaves de mayor envergadura que cumplan de forma óptima este tipo de operaciones en base a las aeronaves disponibles. Que el tipo de avión se refiere a la capacidad de transportar carga, pasajeros o la combinación de ambos, evidenciándose la capacidad de presentar diferentes tipos de configuraciones para uno u otro motivo o ambos a la vez. Que considerando el largo y ancho de la pista señalada, se puede evidenciar que esta aeronave posee las performances que le permiten aterrizar incluso en distancias menores al largo de la pista, al respecto y como punto de referencia, esta aeronave podría utilizar para la maniobra de aterrizaje, incluso la mitad de la pista disponible. Que según consta en el historial técnico de la aeronave, específicamente en su bitácora, no evidenciaba impedimento técnico que le impidiera realizar este vuelo o misión; que prueba de ello se refleja en el vuelo anterior que debió cumplir en el tramo Antofagasta-Santiago; que durante el despacho de la aeronave, así como en la ruta de vuelo, la tripulación no evidenció o hizo presente ningún impedimento; concluye que esta aeronave poseería la





condición técnica de aeronavegabilidad para realizar esta misión. Que, según consta en los registros, la aeronave fue cargada con combustible en su totalidad, en la segunda brigada aérea de Pudahuel, lugar desde donde se produjo el despegue. Que dicha cantidad de combustible le permitía cubrir la ruta, teniendo incluso combustible remanente al arribo a la pista de Juan Fernández, ya sea para aterrizar o mantenerse en sobrevuelo sobre el área. Que según los cálculos realizados, la aeronave habría arribado al sector de la Isla Juan Fernández con entre 850 a 1200 libras de combustible, lo que le hubiese permitido mantenerse volando por un rango cercano a las 2 horas; que quiere privilegiar el dato del informe que en este momento no recuerda con mayor exactitud. Que específicamente en el momento del despegue, se constató que lo más seguro es que la aeronave presentara un sobrepeso de aproximadamente 160 kilos, cuyo dato exacto se encuentra en autos; que este sobrepeso correspondería a ,aproximadamente, un exceso del 2% respecto del peso normal para el despegue, que es el efecto de mayor connotación que se centra en una carrera de despegue de mayor longitud; que la pista empleada para el despegue no constituye un impedimento en este sentido, presentando la longitud necesaria para el mismo; que dicha condición de sobrepeso se ve superada una vez en vuelo, producto del consumo de combustible, estimándose en aproximadamente 20 a 30 minutos luego del despegue; que esta condición de sobrepeso no afectó las limitaciones de centro de gravedad de la aeronave, encontrándose esta última en sus rangos normales y esperados dentro de todas las fases de vuelo. Que el sobrepeso inicial presentado al momento del despegue en Pudahuel no constituye un factor que pudiera haber incidido al momento del sobrevuelo del avión en la Isla Juan Fernández; que la aeronave al momento de dicho sobrevuelo, se encontraba dentro de su peso normal de operación para un eventual aterrizaje. Que durante la obtención de antecedentes para el informe pericial, se tuvo a la vista aquellos emitidos por la autoridad sanitaria en la Fuerza Aérea de Chile para ambos pilotos, no evidenciándose inaptitudes que le impidieran o afectaran en forma total o parcial la idoneidad desde el punto de vista psicofísico; que ellos contaban con la certificación por parte del Centro de Medicina Aeroespacial, al día y vigente. Que la aptitud de los pilotos se desprende en términos generales de su formación como piloto de guerra, con su área de desempeño y de transporte; que para ello, los oficiales pilotos reciben una instrucción teórica y práctica, abarcando materias básicas transversales como aquellas específicas de



su área de desempeño como piloto de guerra en el área de transporte; que ellos recibieron la instrucción y luego se mantuvieron en un programa de entrenamiento que les permitía desarrollar este tipo de misiones; que esta aptitud técnica y profesional puede ser constatada en los cursos de perfeccionamiento en el mismo material de vuelo, en la certificación para vuelo instrumental en la cual se encontraba vigente y al día, así como las certificaciones que implican evaluaciones teóricas y prácticas que se encontraban aprobadas y reconocidas en su unidad de vuelo e historial de piloto; que durante la investigación pericial realizada por él no se evidenció falta de aptitud técnica y profesional. Que según consta de los antecedentes, ambos pilotos habían realizado misiones a dicha pista, 6 o 7 veces la Teniente Fernández y 7 veces el Teniente Mallea; que la Teniente Carolina Fernández había rendido su examen práctico de Comandante de la aeronave en ruta de la pista de Isla Juan Fernández, en el modelo de avión CASA 212, aprobándolo y por consiguiente, se observa un pleno conocimiento y dominio esperando en este tipo de misiones. Que para la elaboración del Informe Pericial, se tuvo a la vista el cuerpo de la investigación, los reportes meteorológicos, el informe evacuado por AIRBUS, el informe evacuado por la Universidad de Concepción, los antecedentes rescatados de múltiples informes, como por ejemplo, los del área de sanidad, manifiesto de pasajeros, carguío de combustible, historial técnico de vuelo “Bitácora de la Aeronave” e Historial de Piloto entre otros. Que este tipo de preparación es parte principal en lo que se refiere a planificación de vuelo y luego el desarrollo de éste, evidenciándose que este tipo de preparación es un elemento que está presente en la formación de los pilotos. Que la certificación para realizar este tipo de vuelos, obligatoriamente pasa por la aprobación de estos cursos. Que este tipo de aeronaves se encuentra certificada para realizar este tipo de vuelo, a la altura máxima y mínima esperada para este tipo de ruta; que este tipo de aptitudes se desprende principalmente de las performances de vuelo y el equipamiento que lo acompaña, no evidenciándose incongruencias al respecto. Que tiene conocimiento de las especificaciones y cualidad de dicho aeródromo, toda vez que en su calidad de piloto le tocó identificar sus características a lo largo de su carrera profesional y en forma específica, con mayor detalle, producto del accidente del CASA 212, ya que se le encomendó la tarea de planificar y ejecutar misiones aéreas de reconocimiento y apoyo logístico a las operaciones posteriores con motivo del accidente, en muchas de las cuales



participó en forma directa; que se trata de un aeródromo de categoría no controlado, posicionado en un extremo de la Isla, acompañado de una orografía particular; que su mayor detalle se encuentra reflejado en las publicaciones aeronáuticas; que posee facilidades para el tránsito aéreo propias de un aeródromo no controlado en cuanto a comunicación radial e información meteorológica, que ha permitido realizar vuelos de distinta naturaleza, civiles y militares. Que un aeródromo no controlado no significa mayor peligrosidad; que este tipo de aeródromo posee la capacidad para informar a la tripulación a fin que se adopten las medidas para su operación. Que existen tanto a nivel nacional como internacional aeródromos que caen en la categoría de no controlados, permitiendo la operación normal de distinto tipo de aeronaves; que ello puede ser constatado en las publicaciones aeronáuticas que se encuentran a disposición de forma amplia. Que no tiene conocimiento previo de algún accidente que tenga como causa la condición del aeródromo de Juan Fernández. Que no tiene conocimiento de algún hecho o accidente anterior en las cercanías del aeródromo que pueda ser atribuido a la condición meteorológica similar a la soportada por el avión CASA 212. Refiere que el plan de vuelo ATC (aeronáutico) que se presenta y coordina a la dependencia aeronáutica, tiene el objeto de informar a dicha autoridad aeronáutica respecto de los datos básicos y necesarios que se tendrán en cuenta para realizar un vuelo; que, además, tiene la finalidad de ser instrumento de coordinación, información y finalmente autorización para un vuelo específico; que el plan de vuelo, una vez que es sometido a la autoridad de aeronáutica, puede ser modificado, a fin de obtener la mayor coordinación y observancia de las disposiciones aeronáuticas; que puede sufrir modificaciones, incluso en ruta de vuelo, dada la contingencia que se presente; que, en términos generales, el plan de vuelo presentado por la tripulación del CASA 212 consideraba cubrir la ruta entre SCEL y SCIR, en su primera etapa con una ruta de vuelo instrumental y en su última considerada un tramo visual, se especificó el tipo de vuelo militar, la hora estimada de despegue, el tiempo estimado en ruta, la autonomía y los elementos de equipo de emergencia; no obstante, el mayor detalle se encuentra reflejado en el cuerpo de la investigación sumaria. Que toda publicación de procedimiento podría caber dentro del concepto de protocolo, como es el caso de la normativa que regula la aerovía aeronáutica que empleó la tripulación rumbo a Juan Fernández; que no tiene conocimiento de que exista un protocolo especialmente dedicado y que contenga un mayor detalle



respecto a las particularidades en dicha pista; que hasta antes del accidente, no percibió la necesidad de un protocolo de estas características que cubra por ejemplo las salvaguardas ante el hecho meteorológico ocurrido de forma inesperada, no informada; que en muy corto lapso de tiempo afectó al CASA 212. Que la condición meteorológica que debió enfrentar el avión en los últimos minutos, posterior al último contacto, fue establecida rescatando la modelación, simulación de las condiciones más probables que se pudieron presentar; que al no existir sensores que den cuenta del dato exacto en esa área en particular, esto es el área de Santa Clara y el punto en el cual la aeronave se estrelló “punto Loreto”, se debió recurrir a la definición de los parámetros en base a modelamientos matemáticos, por lo tanto la precisión se encuentra dada por la exactitud de dicho modelamiento; no obstante, dada la calidad de la tecnología empleada, referida al túnel de viento con un modelamiento 3D, tomando como referencia la data meteorológica obtenida y las performances de la aeronave, se puede aseverar, con un alto nivel de asertividad que las condiciones en esa área en particular resultan críticas para un buen desarrollo del vuelo, situación que a la fecha de ocurrido el accidente no era conocido. Que no tiene conocimiento de un hecho igual o similar antes del accidente; que no logró identificar en la investigación dicha existencia, más aún, quiere rescatar que no evidenció reportes de otras aeronaves que pudieran haber señalado la existencia de este fenómeno especialmente adverso; que todo el conocimiento de este fenómeno en dicha área se ha precisado después del accidente. Que en el contexto de un aeródromo no controlado, es recomendable a lo menos realizar un sobrevuelo; que como criterio general, ello permitirá evidenciar las condiciones del área de la pista principalmente. Que la cantidad de vuelos será oportuna respecto de la complejidad que el piloto perciba en esta operación, lógicamente, que el límite en el número de sobrevuelos está marcado por múltiples factores, como por ejemplo el tiempo disponible para realizarlos; que ello implica la posibilidad que tiene una tripulación de mantenerse sobrevolando a la espera de mejores condiciones o de superar un imprevisto, si es que así lo estima necesario. Que se puede observar fácilmente que el avión se encontraba alejado de un circuito de tránsito a la pista de Juan Fernández; que no estaba en fase de aterrizaje; que se encontraba sobrevolando en el área en la cual se accidentó; que no tiene certeza sobre el propósito de este sobrevuelo, siendo solamente una hipótesis que se encontraba a la espera de mejores condiciones. Que los informes



mencionan altitudes más probables de ocurrencia, es así que en algún texto se señala la aseveración “no superior”; que ello da cuenta que existe un margen en el cual probablemente se encontraba la aeronave; que luego de la pérdida visual de la persona que se encontraba en la pista de Juan Fernández que visualizó por última vez la aeronave, en base a una estimación matemática, la aeronave se encontraba aproximadamente a 650 pies, cuyo dato exacto se encuentra en el escrito; que las alturas son referenciales, por lo que puede darse una diferencia en sus cálculos; sin embargo, en el informe pericial lo que trata de acotar, sobre la base de dicha referencia, es la altitud probable; que, en definitiva, constituye una hipótesis probable. Que no se evidencia información útil que haya sido registrada en la aeronave, no hay una observación directa por parte de alguna persona en el sitio, no hay reporte de la tripulación. Que la observación realizada por parte de la persona que se encontraba en el aeródromo de Juan Fernández que fue la última que lo observó, corresponde a una indicación o estimación de altitud realizada por un no especialista en la materia, de carácter imprecisa y estrictamente referencial, que se encontraba en una tarea distinta a la de medir la altitud; que esa altitud es referenciada en base a un cerro y no considera la lejanía o proximidad que puede hacer variar la altitud real, además al perderlo de vista, no da cuenta de la trayectoria ascendente o descendente que pudo haber adoptado luego del viraje, siendo en definitiva esta observación, solo un elemento más dentro de las otras múltiples variables que se deben observar para establecer con mayor precisión la altitud; que los estudios posteriores por quienes reconstituyeron el hecho pueden aportar nuevos antecedentes respecto a la altitud, previo al accidente. Que los informes meteorológicos mencionaban una condición de inestabilidad del tipo post frontal; que se evidencia la variabilidad natural de esta condición, específicamente en cuanto nubosidad, visibilidad, dirección e intensidad del viento; que esta condición meteorológica se manifestó tanto al momento de la salida como al arribo de área de Juan Fernández; que se puede apreciar en los reportes que la tendencia de esta condición meteorológica se encontraba en mejoría, lo que no quita que producto de la variabilidad con un momento determinado pueda presentarse una condición desfavorable; que las condiciones que encontró la tripulación al momento del sobrevuelo a la pista de Juan Fernández, permitían una operación acorde a los requerimientos de techo de nube, visibilidad y viento, dado por la normativa aeronáutica y el manual de performances de la aeronave; que todo ello,



tomando en consideración que la principal data de la condición meteorológica era rescatada e informada por sensores y personal que encontraba relativamente desde una posición remota respecto de la pista; que la tripulación, lo más probable es que decidiera haber confirmado esas condiciones mediante un sobrevuelo en la pista. Que para explicar el concepto de conciencia situacional de la tripulación se referirá a dos áreas o instantes de tiempo; que la primera de ellas se relaciona con la conciencia situacional antes de la llegada al área accidente y, posteriormente, al instante del accidente. Que antes del accidente, se puede constatar que la tripulación tenía la percepción, la comprensión y evaluaba positivamente para la toma de decisiones, por ejemplo, tenía la percepción de la condición meteorológica, comprendía lo que estaba sucediendo y evaluó al establecer la hora de despegue en base a la proyección de las condiciones meteorológicas que le permitieron arribar al sector de la pista de Juan Fernández; que, en este sentido, se aprecia una positiva conciencia situacional, aplicada de forma tal que le permitió sobrevolar el destino, más aún, sortear las contingencias que se le presentaron. Que, la segunda parte se refiere al momento del accidente, se está en presencia de un hecho no conocido, de marcada intensidad, en un lugar acotado y en un instante de tiempo reducido, como lo fue la situación meteorológica en el área del impacto. Que en ese solo punto en el cual se podría abrir un abanico de posibilidades que pudieran haber afectado la conciencia situacional al verse enfrentados a una situación absolutamente desconocida, de una alta intensidad, manifestada en pocos segundos que le impidió reaccionar con un resultado positivo; que esto último cae en el plano de las hipótesis. Que según consta en los antecedentes, se puede establecer que el período fue de 4 a 6 segundos; que ese fue el tiempo que desde el punto de vista del manejo del factor humano cabría en el área a ser considerada como insalvable. Que no existe reporte en este sentido del área del accidente; que como fue descrito, las condiciones meteorológicas en dicho punto no se encontraban registradas, no eran de conocimiento, se ha dejado en claro que correspondió a un hecho puntual, imprevisto, local del cual no se podría haber evidenciado; que hay que destacar que no existen sensores u observadores que detecten puntualmente este evento; que en tal sentido se puede catalogar como condiciones imprevistas al momento del accidente. Que durante la primera parte del vuelo, antes de entrar en contacto con Juan Fernández, no pudo evidenciar el traspaso de información de las condiciones meteorológicas entre la



aeronave y el centro de control en Santiago, lo que no significa que no se haya intentado, ya que existe evidencia de pérdida de comunicación en algunos tramos; que luego, al entrar en contacto con la Isla Juan Fernández, el operador de la estación DGAC le indica a la tripulación las últimas condiciones en el área del aeródromo. Que lo único que puede aseverar con certeza es que la aeronave, luego de haber realizado los sobrevuelos, debía mantenerse en algún circuito o área que presumiblemente le permitiera seguir evaluando la situación o a la espera de mejores condiciones; que dado el resultado del accidente no es posible esclarecer con mayor certeza la intencionalidad de este sobrevuelo que, a la luz de los datos, se encontraba alejado del circuito de tránsito. Que no puede aseverar ni negar que el sobrevuelo que realizó la aeronave por el canal Santa Clara era necesario para el aterrizaje en la Isla porque él no estaba volando el avión; que la única forma de responder eso es si hubiese sido parte de la tripulación; que son solamente hipótesis; que de lo contrario estaría emitiendo un juicio que cataloga como irresponsable. Que las condiciones meteorológicas marcadas por la condición post frontal indican básicamente inestabilidad, bajo ese contexto, no se puede establecer un término absoluto de presencia o ausencia de torbellinos, puesto que para ello, estima necesaria la presencia de sensores que den cuenta con mayor precisión de la posibilidad de estos torbellinos, ya que el informe meteorológico es general y desde el punto de vista del observador meteorológico que se encontraba en el pueblo y las condiciones que él reportó, se referían solo a las condiciones de ese puesto de obtención de datos y no de la Isla Santa Clara; que en la pregunta se hace alusión a la orografía del sector y de la Isla Santa Clara; que esa condición orográfica y los efectos de torbellino que se pudiera generar fueron conocidos luego del accidente, no antes. Finalmente, por razones de economía procesal, solicita que sus declaraciones se entiendan referidas a todos los puntos de prueba de la sentencia interlocutoria de fs. 708 de la causa acumulada caratulada “Castaño con Fisco de Chile”, salvo al cuarto punto de prueba y que se entiendan también incorporados en el punto tercero de la sentencia interlocutoria de fs. 3145 de todas las demás causas; para ello, las partes se remiten a las preguntas efectuadas con anterioridad.

6.- Que a fs. 5789, comparece don Rodrigo Esteban Fajardo Rossel, individualizado a fs. 3482, quien previamente juramentado, declara sobre el séptimo punto de la sentencia interlocutoria de prueba que rola a fs. 3145, que es meteorólogo, trabaja en la Dirección de



Aeronáutica Civil y es jefe de la sección Meteorología-Aeronáutica; que los antecedentes que ha revisado en el transcurso de este proceso, en los que se le ha incluido o solicitado a través de la Dirección de Aeronáutica, le permiten expresar que ha participado en la elaboración de algunos informes técnicos (dos en particular), uno de la climatología del aeródromo de Juan Fernández y otro sobre condiciones del tiempo meteorológico; que en el momento del accidente no existían datos meteorológicos y no había información de tiempo real; que le es imposible asegurar que las condiciones meteorológicas fueran previsibles. Que de los 22 años que lleva en la institución, 13 trabajó como Pronosticador; 5 en el Área Técnica de Meteorología Aeronáutica, que se dedica a normar y regular el servicio meteorológico para la navegación aérea; y, actualmente administra el Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea. Que el Servicio Meteorológico Aeronáutico regula normativamente el servicio meteorológico y presta el servicio para que se realicen las operaciones aéreas en Chile, por lo tanto él administra ese servicio. Que el Servicio Meteorológico Operacional consta de dos procesos, uno es el proceso de observaciones meteorológicas, que dice relación con la información que se proporciona en los aeródromos, en tiempo real y el proceso de pronósticos, que consisten en información pronosticada para los aeródromos de Chile. Que, a solicitud del demandado, se le exhibe el documento acompañado por éste el 15 de enero de 2018 guardado en Custodia del Tribunal N° 1341-2010 y él reconoce que son documentos en que participó, pero él no es climatólogo. Que climatólogo y meteorólogo no son sinónimos, ya que la climatología estudia el clima pasado, en general, son estudios de años de datos que buscan establecer cuál es el comportamiento medio del clima en un lugar determinado, mientras que la meteorología, a la cual él se dedica, estudia el tiempo atmosférico, no el clima y busca prever las condiciones del tiempo en el futuro; que ese futuro va entre 0 y 120 horas, habitualmente; que en el fondo es hacia adelante y el clima es hacia atrás. Que el informe sobre los vientos en el aeródromo es un informe climatológico en que participó entregando una opinión técnica sobre el comportamiento del viento medio en el aeródromo de Juan Fernández. Que el segundo informe es un análisis sobre un informe evacuado por un meteorólogo ajeno a su servicio, en el cual, posterior al análisis se emitió una opinión técnica sobre su contenido. Que el estudio de análisis de vientos predominantes en la Isla comprendía el área del aeródromo. Que no sabe dónde se produjo el accidente, y para





realizar ese trabajo se utilizaron datos reales de la estación meteorológica existente en el aeródromo, por lo tanto, son válidos para esa área. Que el accidente no se produjo en el aeródromo. Que el Servicio Meteorológico, como servicio o actividad, se presta en todos los aeródromos controlados del país, esto significa, que tengan un control de tráfico aéreo; que el aeródromo Juan Fernández, al momento del accidente, era un aeródromo no controlado, por lo tanto no contaba con servicio meteorológico, no tenía instrumental ni personal meteorológico. Que sólo conoce el ámbito meteorológico, los otros servicios no los conoce. Que toda aeronave que opere hacia un aeródromo no controlado, solo cuenta con información de pronóstico, vale decir, una estimación probable de las condiciones meteorológicas que puede encontrar, no con información real. Que existía y existe aún una estación meteorológica sinóptica ubicada en la Bahía de Cumberland (pueblo de Juan Fernández) cuya finalidad es proporcionar datos meteorológicos para fines no aeronáuticos, climatología por ejemplo y estudios del tiempo. Que la estación meteorológica no es parte del servicio meteorológico para la navegación aérea. Que cuando se refiere al servicio meteorológico no se refiere a la institución, sino que a la prestación del servicio y aclara que, la estación en comento, es parte del servicio meteorológico no aeronáutico. Que no siendo experto en tráfico aéreo, entiende que su finalidad es ordenar el tráfico en un determinado aeródromo cuando la densidad del tránsito lo amerita; que por la cantidad de operaciones que tiene la Isla, no hay control de tráfico aéreo. Que al momento del accidente no se contaba con información meteorológica del aeródromo. Que el accidente no fue en el aeródromo, en el cual se podían conocer las condiciones meteorológicas; que el servicio meteorológico que se presta en el aeródromo consiste en observaciones en horarios que informan las condiciones meteorológicas imperantes en el aeródromo durante el tiempo en el cual está en funcionamiento; que si el aeródromo funciona desde las 8 de la mañana en horario local hasta la noche, el aeródromo tendrá doce observaciones reales. Que la observación meteorológica en cualquier aeródromo es representativa del área del aeródromo solamente. Que hoy en día el aeródromo cuenta con una estación meteorológica automática y personal que realiza observaciones horarias; que no recuerda el año en que se implementó, pero fue después del accidente; que estos nuevos elementos incorporados ayudan a determinar las condiciones más probables en el aeródromo. Que nunca tuvo conocimiento de algún accidente civil o militar en el



aeródromo o en sus alrededores; que dentro de sus años en la Institución, nunca ha tenido conocimiento de un accidente en la Isla Juan Fernández, salvo éste. Que leyó el informe de AIRBUS Military, aunque no se acuerda de sus conclusiones. Que el informe que hizo se lo encargó la Dirección de Aeronáutica a través de su jefe, con el fin de dar una opinión técnica respecto, no recuerda el mes exacto, pero fue en 2017. Que el Informe del señor Pacheco era un estudio climatológico basado en re-análisis que son información no real, sino simulaciones y su principal conclusión era que, en este análisis climatológico se entregaban respuestas operacionales para poder ser aplicadas a una operación aérea. Que los re análisis se basan en datos reales que no existían en el aeródromo al momento del accidente, por lo tanto son simulaciones supuestas, no información real. Que el Informe del señor Pacheco es un informe climatológico, un estudio del clima pasado que no sirve para pronóstico, por lo que no puede responder cuáles eran las condiciones meteorológicas previstas en el aeródromo; que los estudios climatológicos dan cuenta de las condiciones hacia atrás y la previsión del tiempo informa las condiciones futuras. Que no sabe dónde ocurrió el accidente, pero las condiciones meteorológicas que afectaban al Archipiélago eran de inestabilidad post frontal. Que las operaciones aéreas se pueden desarrollar en estas condiciones y se desarrollan así en Chile. Que es posible que el avión haya experimentado factores meteorológicos extraordinarios, pero no hay datos para aseverarlo. Que no existían estudios climatológicos con anterioridad al accidente que pudieran haber alertado a la tripulación. Que por regulación aeronáutica, toda aeronave debe informar si se encuentra con un fenómeno adverso que pueda afectar la seguridad aérea. Que en todas las etapas de la aeronavegación: despegue, ruta y aterrizaje, deben informarse los fenómenos que no se puedan observar desde tierra a fin de alertar a otras aeronaves que vayan a operar en la misma zona sobre fenómenos peligrosos. Que en el aeródromo de Juan Fernández o en su ruta, no se recibieron observaciones especiales, ya que no existía estación meteorológica en el aeródromo. Que tiene conocimiento de que hubo operaciones de vuelo previas al accidente. Reitera que, no sabe dónde fue el accidente; que el estudio realizado por el señor Pacheco se funda en información probable, supuesta y no en datos reales; que es imposible determinar con precisión la intensidad y dirección del viento en el aeródromo. Que no sabe la causa probable del accidente. Que hay dos tipos de informes meteorológicos; las observaciones que son ciertas, es decir, información cierta y real y los pronósticos que son



de una probabilidad de ocurrencia, no es una certeza total de un 100%, eso no existe. Que no es necesario contar con observaciones meteorológicas para emprender un vuelo; que en Chile existen 400 aeródromos de los cuales sólo 50 son controlados, por lo tanto, una gran cantidad de ellos no cuentan con esa información, donde se opera regularmente. Que dado que el aeródromo de Juan Fernández no realizaba informaciones meteorológicas a la fecha del accidente, la operación sólo se realizó con informes de pronósticos. Que el pronóstico entregado a la Tripulación informaba condiciones operativas del aeródromo. Que para conocer el acierto del pronóstico, éste se debe contrastar con una observación que no había o con la retroalimentación que tampoco hubo, por lo que no es posible precisar si se cumplió o no el pronóstico. Que los informes se realizaron en el contexto de su trabajo y no fueron remunerados. Que el estudio de la climatología de los vientos no es para el día del accidente; que la climatología no responde a comportamientos para un día en particular, sino a comportamientos históricos del viento, en este caso. Que durante el vuelo no se entrega información y en el momento del aterrizaje, si es que el aeródromo es controlado, la información meteorológica se entrega a través del tránsito aéreo o del servicio de tránsito aéreo.

7.- Que a fs. 5823, comparece Claudia Patricia Cruz Silva, individualizada a fs. 3482, quien previamente juramentada declara sobre el séptimo punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que es meteoróloga de la Dirección Meteorológica de Chile, Jefa de la Oficina de Servicios Climáticos; que su función principal es realizar informes climatológicos para diferentes lugares y zonas del país, a requerimiento de los usuarios de diferentes actividades socioeconómicas; que para realizarlos se utilizan 30 años de datos de información climatológica; que estos informes finalmente indican un comportamiento probable de las condiciones climáticas de la zona en particular. Que el accidente fue de conocimiento de muchas personas; que fue nombrada para realizar informes climatológicos y un análisis de un informe realizado por don Rodolfo Pacheco; que no recuerda el orden, ni cuál de los dos se hizo primero; que uno fue un informe climatológico de los vientos que se producen en la pista y fue desde septiembre de 2013 a julio de 2015 y se hizo un análisis anual del comportamiento del viento predominante y la intensidad de éste; que la conclusión es la condición de viento predominante desde el sureste en el aeródromo; que en otra parte del informe se habla



solamente desde el mes de septiembre, también respecto del viento predominante que coincide con esta dirección sureste; que en el primer informe se agregan tablas con valores que no recuerda, la rosa de los vientos con la dirección de los mismos, porcentajes, para ambos, tanto para el valor anual como para el valor predominante del mes de septiembre. Que una de las conclusiones que se puede confirmar es que los vientos predominantes son paralelos a la ubicación de la pista; que la otra conclusión es que el viento predominante es de dirección sureste, siempre hablando de la pista. Que se le ordenó revisar el informe climatológico emitido por don Rodolfo Pacheco; que al analizar los datos que utilizó, manifestó utilizar un re análisis de 15 años; que los re análisis son datos de uso público con información de simulaciones meteorológicas. Que los re análisis pueden simular un probable comportamiento de las condiciones climáticas de una zona, considerando que no se cuenta con los datos reales; que llama la atención la aseveración que nombra otras condiciones, respecto de lugares en que no cuentan con datos; que ocupa hipótesis para realizar trabajos de rangos muy amplios de valores de viento, que amplían la cantidad de frecuencia de que éste ocurra; que además muestran cartas de precipitaciones, aludiendo a la intensidad del viento; que en su opinión, ello no es muy objetivo, ya que son condiciones muy generales que muestran el comportamiento del país y no de la zona específica de Juan Fernández; que en una de sus conclusiones se da a entender que lo que detalla sobre las condiciones de viento puede ser predecible, pero climatológicamente no puede ser así; que la información climatológica indica en general el comportamiento medio que debiera tener una zona; que lo que climatológicamente se puede decir no es utilizado para realizar actividades operacionales, como él indica; que no se ocupa de la climatología para operaciones. Que exhibidos los documentos que digitalmente se individualizan con el Folio 771, denominados “Análisis de las Condiciones de Viento Predominantes en el Aeródromo de Juan Fernández. Sector La Punta. Período 2013-2015” e “Informe respecto del estudio meteorológico realizado por Rodolfo Pacheco”, declara que los realizó y que fueron solicitados a través de su jefatura superior. Agrega que su jefatura no le indicó ningún fin, solo realizar el estudio climatológico correspondiente con los datos que tenían; que con respecto a Rodolfo Pacheco encargó revisar los antecedentes que él entregó y analizar la parte climatológica. Que un informe climatológico es un estudio de a lo menos 30 años de datos pero pueden ser de 15 o de 5, o como en este caso, la información existía hace 3



años; que los datos son reales en su preferencia y van a indicar, al hacer el análisis estadístico, el comportamiento medio de cualquier variable meteorológica, en una zona o lugar determinado; que dependiendo de lo que requiere el usuario de la información, es la metodología estadística que se emplea; que en su caso, los datos que utiliza son de la Dirección Meteorológica de Chile, ya que cuenta con controles de calidad y serie de muestras de base de datos. Que se considera una base de datos de registros horarios de viento de Julio de 2013 a Octubre de 2015; que se considera el viento predominante, se saca estadísticamente cual es el valor que predomina en el viento, es decir, el valor que más se repite y con respecto a esos valores se saca la intensidad media que pueda tener esa dirección de viento; que esto queda reflejado en los gráficos presentados con el número de casos obtenidos como mayor valor del viento sureste, tanto en el gráfico de frecuencia como en la Rosa de los Vientos y en la tabla de frecuencia de intensidad de viento; que estos análisis se realizaron de manera anual y para el mes de septiembre, coincidiendo los valores de mayor frecuencia de la dirección sureste; que la pista tiene una orientación 14-32, que significa que los vientos predominantes son paralelos a la pista; que el noroeste y el suroeste son perpendiculares a la pista en un porcentaje menor, 32% representando un 0.55%. Que anterior al período 2013-2015 no contaban con información meteorológica de la pista, como Servicio Meteorológico. Que no le consta la realización de ningún estudio meteorológico anterior, menos del canal Santa Clara, ya que no cuentan con información de la zona del canal. Que como conocimiento general puede decir que los vientos no debiesen afectar el aterrizaje o despegue si éstos son paralelos a la pista. Que confirma la ocurrencia del porcentaje indicado, ya que los datos no varían, pueden ser probados y verificados; que no puede indicar la ocurrencia diaria ni en un instante de vientos perpendiculares, ya que son valores estadísticos y se toman de una muestra determinada. Que puede dar fe de que sus informes son confiables; que, estadísticamente, son datos duros y reales, que no indican el comportamiento medio de una condición o de una variable en un lugar determinado. Que las conclusiones arribadas en estos informes solo se refieren a datos estadísticos y probabilísticos de ocurrir. Que hizo un análisis del estudio realizado por Rodolfo Pacheco, llamándole la atención, ya que no contaban con información real en el aeródromo, pero sí en la Bahía Cumberland; que los datos empleados fueron de re análisis y que indican cuál es la condición media más probable que



puede pasar en un lugar y qué es lo que realmente pasa en un lugar, en un tiempo determinado; que esta es una estimación de lo que pudiera pasar. Que, además, se analizaron los eventos hipotéticos que le coloca, notando la amplitud de los rangos de viento que indican y una mayor frecuencia de estos valores en este rango, considerando que estos aumentan los casos en que pueden presentarse esos valores; que él lo presentó en un minuto como algo muy recurrente que puede pasar; que al ver los valores más bajos de rango, no pueden prever la ocurrencia de estos sucesos; que él hace alusión a que esta condición se pudo haber previsto y que se puede prever, pero estadísticamente no se puede constatar que esta información imperante pueda volver a ocurrir, solamente pueden indicar la probabilidad de una condición media. Que el informe del re análisis solo indica el comportamiento medio estimado que fue simulado por este sistema llamado re análisis. Que un re análisis es la estimación de las condiciones reales, no le indica la condición real que pasó en el momento. Que no pueden predecir con informes meteorológicos la ocurrencia de un fenómeno meteorológico, porque se hace con datos pasados, por lo tanto no se puede predecir que nos encontraremos con un mismo fenómeno en un tiempo determinado. Que un informe climatológico se realiza con datos reales en tiempo pasado y el informe meteorológico se realiza con datos reales del momento, y a modo de pronóstico; que son dos informes totalmente diferentes, el informe climatológico indica las condiciones pasadas y que debieran reinar normalmente en un momento determinado; que no sabría cómo explicar la certeza en este caso; que en el caso de un informe meteorológico es apoyado con observaciones meteorológicas del momento, las cuales junto a otros apoyos como imagen sateliticas e información de modelos meteorológicos, se realizan pronósticos que cuentan con una validez de entre 6 y 24 horas; que el nivel de certeza es manejado por el área de meteorología aeronáutica y tiene entendido que es bueno. Que los valores que utilizó eran para justificar rangos que en un informe que él nombra y que se nombra dentro de su investigación se señala que “la dirección prácticamente del oeste entre (250°-260°)”, por lo tanto, mientras más amplio es el rango utilizado, más frecuencia de valores en este rango va a tener representadas. Que el señor Pacheco habló del Canal de Santa Clara, del cual no tienen información, no recuerda si hablaron de toda la zona del Archipiélago de Juan Fernández o de la pista propiamente tal. Que conoce donde fue el accidente; que no se cuenta con datos meteorológicos en este



punto; que, estadísticamente, no es imposible prever fenómenos meteorológicos en un punto determinado, se puede sólo si se tiene información del lugar. Que según lo que ha leído el CASA 212 estuvo afecto a condiciones de inestabilidad postfrontal de una masa de aire fría, lo que implica movimientos ascendentes y descendentes, bruscos e intensos; que no conoce ningún caso similar en las inmediaciones de Juan Fernández; que tampoco conoce ningún accidente. Que es ingeniero en ejecución en meteorología; que es meteoróloga; que las personas que se dedican al pronóstico del tiempo son meteorólogos previsionistas; que los meteorólogos que se especializan en climatología se denominan climatólogos. Que no tiene conocimiento de la entrega de la información, lo que no implica que no haya tenido acceso a dicha información, desconoce si se entregó o no. Que la Dirección Meteorológica entrega informes climatológicos a requerimiento de todo tipo de usuarios donde cuentan con información para que sea lo más fidedigna que se puede entregar; que cuentan con datos en Bahía Cumberland; que existen muchos aeródromos donde podrían tener información, pero a requerimiento no han sido solicitados, según su información. Que no existen registros en el aeródromo con anterioridad al accidente (septiembre de 2011); que el análisis que se realizó corresponde a datos del viento entre julio de 2013 y octubre de 2015. Que trabaja en la Dirección Meteorológica de Chile y sus remuneraciones corresponden a la Dirección de Aeronáutica; que este tipo de informes es parte de su trabajo en el área de la climatología; que cada informe climatológico es a requerimiento de un usuario interno, externo o de quien sea. Que la Dirección Meteorológica es una entidad pública que tiene como función entregar estos informes a quien los solicita; que a ella le llegaban a través de su jefatura directa y desconoce el origen del requerimiento. Que el informe fue por vientos predominantes no calculando vientos cruzados y arrachados, si es que los hubiera.

8.- Que a fs. 5832, comparece Julio Eduardo Mella Morales, individualizado a fs. 3482, quien previamente juramentado, declara sobre el tercer y quinto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que el día 2 de septiembre de 2011, se desempeñaba como Comandante del Grupo de Operaciones Base de la Segunda Brigada Aérea; que ese mismo día, cerca de las 4 am, había regresado de un mantenimiento al avión Atlanta EEUU; que ahí vio el avión en la loza de operaciones de la 2° Brigada; que, posteriormente, cuando estaba en descanso en su casa, se comunicaron con él desde el



Grupo de Operaciones Base que habría estado en fase; que se comunicaron con él de Inerfa por el CASA 212-966, por el que se estaban activando los protocolos al respecto. Que en la tarde se dirigió a la base a recabar antecedentes y ver en qué día podía aportar a la situación que se estaba viviendo; que el suboficial mayor Fernández le dio los datos en general del vuelo que habían quedado registrados, como el plan de vuelo y los manifiestos; que le dijo que el avión cargó full combustible, que estaba a toda su capacidad de carga de pasajeros, que había sido despachado sin observaciones o con observaciones menores que habían sido corregidas por el Teniente Mallea respecto al Plan de Vuelo; que, luego, se enteró que el avión había llegado a la Isla sin problemas, sin embargo, realizó un sobrevuelo y desapareció debido a una condición meteorológica adversa y fortuita, fuera del área de tránsito normal para un aterrizaje en la pista de Juan Fernández. Que estuvo 26 años al servicio efectivo de la Fuerza Aérea; que era Ingeniero en Ejecución en Sistemas Aeronáuticos, mención Piloto de Guerra, también Oficial de Estado Mayor; que su experiencia en aviación es de 7000 horas de vuelo, especialmente en el área de transporte, donde se desempeñó como piloto presidencial desde el año 2007; que se desempeñó como instructor de vuelo en la Escuela de Aviación, como instructor del curso táctico de transporte en Puerto Montt y como instructor de vuelo con instrumentos en la misma ciudad; que operó en varias oportunidades en la Isla Robinson Crusoe hacia la Isla Juan Fernández en DHC-6 (otro tipo de avión) y CASA 212 hasta el año 2011. Que, en base a su experiencia, el avión era óptimo para ir, ya que cumplía con las características de performances para operar en los tipos de pista como lo es SCIR (Islas Robinson Crusoe). Que el avión cargaba 3400 libras de combustible y la autonomía se calcula en base a un flujo de 700 libras hora por lo que recuerda, lo que daría una autonomía con ese combustible de cerca de 5 horas de vuelo; que esto puede variar dependiendo de la planificación, toda vez que es opción del piloto una planificación con un menor flujo en libras horas, lo que permite una mayor autonomía; que ello se verá reflejado en cuanto a las condiciones pronosticadas versus las reales y de igual manera a nivel de vuelo que se opere. Que por lo que se ha interiorizado al realizar las consultas, el avión al llegar a Juan Fernández habría tenido cerca de 2 horas de combustible. Que hasta el año que voló el avión, no era un factor usar o no estanques auxiliares, considerando que la Isla no estaba a una considerable distancia, sumado al factor de resistencia aerodinámica que esto podría





generar. Que un plan de vuelo es un documento que se presenta ante la autoridad aeronáutica para efectos de coordinación, servicios de tránsito aéreo y para servicio de alerta; que en él se especifica tanto la matrícula, tipo de vuelo, reglas de vuelo, ruta planificada, autonomía, equipos de supervivencia, etc.; que un plan de vuelo demuestra una intención a ser coordinada por la DGAC y que este puede variar en vuelo de acuerdo a las necesidades operacionales tanto de la tripulación como de la autoridad aeronáutica; que conoció el plan de vuelo que presentó la tripulación del avión a la oficina de despacho de la Brigada. Que dentro del plan de vuelo, como formulario en el casillero 18, no se debe considerar punto de no retorno; que esto es factor de planificación; que puede variar o se puede actualizar de acuerdo a las condiciones actuales de vuelo que se encuentran en la ruta, tales como viento, nubosidad, turbulencia, etc; que normalmente se considera la planificación de piloto y no queda consignado en una plan de vuelo ATC-1. Que en el ámbito civil y en los vuelos transoceánicos tales como Isla de Pascua, Tahití, Auckland, se opera con punto de no retorno, con la salvedad que se debe llegar al punto de destino con capacidad para un sobrevuelo de 2 horas; que en el ámbito militar se planifica bajo punto de no retorno, toda vez que se cuenta con combustible en el destino para ser cargado en el vuelo de regreso. Que el aeródromo no cuenta con proveedor de combustible, sin embargo, cada vez que la FACH requiere cargar combustible allá, hay dos opciones, una es hacer un vuelo previo solamente con tambores de combustible, cosa que queden de apoyo para la operación en sí y la otra es coordinar con la Armada de Chile la provisión de combustible en el aeródromo. Que hay previsión de combustible para cada aeronave de la FACH que opere en esa zona. Que el avión alcanzó la Isla con un remanente de aproximadamente 2 horas de combustible, por lo que considera que el combustible no tuvo incidencia en el accidente. Que desde que dejó de operar a la Isla, las condiciones de infraestructura se mantenían tanto a lo largo como a lo ancho de la pista; que particularmente por su longitud satisface los requerimientos mínimos de aterrizaje del CASA 212; que con respecto a ayudas visuales, cuando operaba para allá existía solo un cataviento con el cual debían chequear al llegar a la Isla, para determinar principalmente la componente y dirección del viento; que como lo planteó con respecto a la pista, cumple perfectamente el requerimiento del avión y lo demás no genera dificultad, ya que es una condición común de un aeródromo no controlado, en donde el piloto debe verificar de manera visual el cataviento



para determinar la componente de viento y elegir el sentido de aterrizaje. Que el avión no se estrelló en la pista, sino en un punto alejado de ella, por lo tanto las condiciones del aeródromo, a su juicio, no tendrían incidencia en el accidente. Que la Teniente Fernández era una oficial muy estudiosa, autoexigente, preocupada y proactiva hacia la actividad aérea; que como persona no la conoció mucho más allá del ámbito profesional, solo cuando departían en actividades oficiales; que se veía una oficial alegre y comunicativa; que destacaba sobre sus pares en el sentido teórico práctico, demostrando buenas habilidades de vuelo en la fase inicial del proceso de instrucción de piloto de guerra en que le tocó participar. Que el Teniente Mallea lo instruyó como Alférez, que es la fase inicial de entrenamiento de vuelo con instrumento; que, en ese momento, el entonces Alférez Mallea presentaba cierto grado de inmadurez propio de la edad, lo que significó que presentase ciertas dificultades en comparación a la Teniente Fernández, sin ser éstos causantes de reprobación de curso o algo así; que con respecto a lo segundo, puede comentar que en el ámbito profesional, lo notó un joven introvertido, tal vez producto de la inmadurez que tenía en ese tiempo; sin embargo, aprobó su curso sin observaciones. Que los Tenientes Mallea y Fernández estaban al mando de un CASA 212 porque estaban calificados para operar ese material como consecuencia de haber aprobado la malla curricular que se exige para ser Piloto de Guerra. Que hay una fase en el empleo táctico del curso de táctico de transporte en la cual se opera en bajo nivel, como a esta altitud, hasta 250 pies agl. Que ha averiguado en fuentes abiertas y en la Isla, que el avión habría estado a 650 o 700 pies del agua; que volar a esta altura no constituye ninguna infracción legal o reglamentaria, toda vez que en la FACH está dispuesta una altitud mínima de 250 pies y en la reglamentación civil de 500 pies. Que la Comandante de la Aeronave era la Teniente Carolina Fernández, según consta en la Isla, por lo que recuerda; que en la FACH el Comandante de la aeronave puede ocupar el asiento izquierdo o derecho de una cabina; que es el o la responsable de la operación completa del avión. Que los requisitos para ser nombrado Comandante de Aeronave están establecidos en la reglamentación institucional, sin embargo, a modo general, debe ser propuesto por un Consejo de Instructores, tener cierta cantidad de horas de vuelo en el material y haber aprobado el Curso de Comandante de Aeronave respectivo. Que los Tenientes Fernández y Mallea habrían volado en 4 o 5 ocasiones de manera previa como tripulación; que no está seguro; que de manera individual, desconoce el número. Que



la información que entrega la DGAC para estos efectos se puede obtener de dos fuentes, internet vía IFIS (una plataforma virtual), vía telefónica con los previsionistas de aeronáutica, de manera presencial en meteorología de la DGAC o en el mesón de despacho de la Brigada que recopila la información de las fuentes antes mencionadas, teniendo la disposición a consulta de las tripulaciones que lo requieran; que, con respecto al grado de certeza y en base a su experiencia, a pesar de tratarse de pronósticos, son bastante asertivos, considerando que se trata de un territorio insular. Que los pronósticos en sí son generales con respecto a una zona de operación, son una información específica aeronáutica de un aeródromo que será dada a conocer a través del instrumental propio, pero que corresponde a las condiciones de la pista exclusivamente; que no era posible obtener información meteorológica respecto del punto preciso en que acaeció el accidente. Que en base a lo conocido en distintas fuentes, se trató de un fenómeno puntual, impredecible y fortuito, de una cizalladura vertical de viento conocida como windshear. Que la pista de Juan Fernández no es peligrosa en sí; que es una pista insular que está afecta a las condiciones propias de una isla, que no la hace más compleja que operar en una pista en otra isla. Que la pista de aterrizaje del aeródromo de Juan Fernández no tiene una complejidad mayor, salvo los acantilados que están en su cabecera que pudiera generar bajo ciertas condiciones subsidencia; que habría que tomar en cuenta en el momento de una aproximación. Que por lo que sabe e informó, el CASA 212 voló sin estanques subalares; que voló con 21 pasajeros, incluida la tripulación. Que los pilotos tienen que haber ido por lo menos una vez a Juan Fernández, toda vez que los cursos de habilitación como tripulación de un material de vuelo facultan a éstos a operar en cualquier pista; que en lo particular para Juan Fernández, por tratarse de un territorio insular bajo su consideración, los pilotos deben haber ido por lo menos una vez. Que, bajo su experiencia de operación en territorio insular por el mundo, le puede decir que es común encontrar vientos con cierta componente cruzada con racha, vale decir un incremento de 10 nudos sobre el viento informado. Que estima que si el avión no retornó, es porque no tenía problemas, ya que consta que llegó a la Isla, sobrevoló en dos ocasiones y no hubo reporte de condiciones adversas por parte de otros aviones que estaban en la zona. Que dejó de operar a la Isla en el año 1999. Que en su calidad de Comandante del Grupo de Operaciones, base de piloto y de profesional, sumado al conocimiento que tuvo de la ISA



por ser testigo, más las fuentes abiertas (internet, televisión, página del poder judicial), fue que se interiorizó de los pormenores del accidente. Que no participó en las maniobras de búsqueda; que si lo hizo en la ISA, en calidad de testigo que buscaba las causas administrativas del accidente; que le consta el remanente de combustible de la aeronave por las fuentes abiertas como internet, peritajes, etc., que lo especificaban; que fue instructor de los Tenientes Fernández y Mella durante el año 2004 o 2005. Que voló por lo menos unas 15 veces a Juan Fernández, ya que este tipo de vuelo era a requerimiento; que, con respecto a la meteorología, era asertivo, ya que se da normalmente la condición pronosticada por ser un territorio insular limpio, a excepción de la orografía de la Isla, que no influye como en el continente generando cambios radicales de una condición pronosticada. Que la DGAC informa si hay un cambio importante en la ruta y se puede consultar en cualquier momento del vuelo.

9.- Que a fs. 5866, comparece Iván Luis Enrique Fabry Rodríguez, individualizado a fs. 3482, quien previamente juramentado, declara sobre el cuarto punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que en base a todos los hechos que ha conocido estima que no; que en forma muy mediática, se ha difundido que este desgraciado accidente se debió a una mala planificación de vuelo, a la falta de supervisión de un superior, a sobrepeso en el despegue, a que las tripulaciones no estarían debidamente entrenadas, a que el aeródromo era peligroso ya que no contaba con meteorología ni tenía torre de control, a que no contarían con las condiciones para volar a Juan Fernández, a que el avión no llevaba estanques subalares, a que volaba bajo, que volaba con punto de no retorno, a que el plan de vuelo estaba mal confeccionado y a que habían cambiado de niveles durante el vuelo, todo lo cual no era, en su modo de ver, contribuyente al fatal accidente. Que éste se produjo por un problema meteorológico del momento y no por todo lo que en general se ha aseverado en diferentes medios. Que las circunstancias se produjeron por un hecho fortuito: la condición climatológica al momento del accidente. Que no solo conocía el aeródromo, sino que tuvo la oportunidad de operar en diferentes ocasiones en el mismo avión que tuvo el desgraciado accidente; que en su calidad de Piloto Comercial, operó normalmente en ese aeródromo. Que vuela al aeródromo en razón de su condición de Piloto de una empresa comercial de aviación, la cual tiene contratos y vuelos chárter, tanto de pasajeros como de carga; que en algunas ocasiones, también ha debido



volar por vuelos de ambulancia aérea para socorrer y trasladar hacia el continente a habitantes de la Isla por su condición médica; que estos vuelos son por encargo de la empresa Aerocardal y sus clientes. Que tuvo la suerte de volar como pasajero de la Teniente Fernández (Q.E.P.D) en un vuelo entre Antofagasta y Santiago, meses antes de retirarse de la Fuerza Aérea; que en dicho vuelo, pudo apreciar las condiciones tanto personales como profesionales de la Teniente, que le impresionaron muy favorablemente; que denotaba profesionalismo, conocimiento de lo que estaba haciendo y mucha entrega por su actividad profesional; que cuando se realizó ese vuelo, se desempeñaba como Inspector General de la Fuerza Aérea de Chile y estaba terminando una inspección en la Quinta Brigada Aérea, la cual entre otras actividades, incluía el chequeo de tripulaciones, motivo por el cual puso mucha más atención en el desempeño de la Tripulación a cargo del vuelo. Que el aeródromo de Juan Fernández no es peligroso; que tiene pista asfaltada, de poco más de 1000 metros de longitud, con entradas en ambos cabezales, totalmente expeditos; que siempre ha contado con catavientos; que se encuentra cercada con una losa de estacionamiento adecuada para el tamaño del aeródromo; y, en general con una información meteorológica que, en su experiencia, le ha permitido operar sin haber tenido que cancelar nunca un vuelo por este motivo meteorológico; que es un aeródromo de operación absolutamente normal. Que en Chile existe una gran cantidad de aeródromos no controlados y hasta donde sabe, nadie ha cuestionado que por este motivo puedan ser también considerados peligrosos; que Juan Fernández tiene una baja actividad aérea, por lo cual, solamente era necesario ocupar la frecuencia que está determinada para operar en este tipo de aeródromos; que las aeronaves irradian su posición indicando el tipo de avión, su posición y cuáles son sus intenciones (ingreso a pista, despegue, que se dirige a aterrizar a la pista xx, etc). Que el que no tuviera torre de control no es una contradicción, ya que, si hubiese un controlador éste solamente estaría para ordenar el tráfico aéreo; que por las características del aeródromo y el poco tránsito aéreo que tiene, el control sería el que se denomina como AFIS; que esto implica que quien se desempeñe como operador, solamente informa condiciones del aeródromo y es el Piloto quien determina qué tipo de aproximación efectuará y qué pista; que estos no son elementos que hagan peligroso un aeródromo. Que en general, hacia Juan Fernández no se realizan más de dos vuelos al día, ni siquiera hay vuelos todos los días de la semana; que hay días en que no hay ninguno.



Que la pregunta de si los escasos vuelos pueden desarrollarse en una misma ocasión o no, evidentemente, también puede conducir a fundamentar la mayor o menor peligrosidad del tráfico aéreo en el aeródromo. Que no ha coincidido con otro avión aterrizando al mismo tiempo; que esto se da en atención a que existe una normativa que regula los vuelos a Juan Fernández, en donde el Control de Tránsito Aéreo restringe el despegue de dos aviones al mismo tiempo desde el continente a la Isla. Que hubo dos vuelos previos al CASA 212, que estuvieron separados en tiempo, arribando cada uno con bastante diferencia horaria; que posteriormente se efectuó el vuelo del avión de la Fuerza Aérea; que ninguno de los 3 coincidieron en horario en el arribo a Juan Fernández. Que las condiciones meteorológicas de los vuelos anteriores, habiéndose interiorizado de las condiciones de Juan Fernández, de ese día de las acciones tomadas por la Teniente Fernández (Q.E.P.D), quien en forma muy profesional estuvo recabando la información meteorológica de ese siniestro, estima que las condiciones meteorológicas que enfrentaron los dos primeros aviones deben haber sido más severas que las condiciones de las horas en que llegó el CASA 212; que en atención a que como ha trascendido la Teniente Fernández, retrasó su despegue basada en el pronóstico meteorológico que predecía mejores condiciones si su arribo era a la hora que el avión realmente arribó al sector de Juan Fernández. Que durante todo el tiempo que ha operado hacia Juan Fernández, incluida su participación como Piloto del mismo avión siniestrado, jamás tuvo una emergencia o un problema producto de la meteorología en Juan Fernández; que, de igual forma, puede señalar que desconoce que haya existido una situación parecida con otra aeronave en ese aeródromo. Que no recuerda en forma precisa el número de vuelos que ha realizado a Juan Fernández, pero deben ser bastante más de 30 vuelos. Que el procedimiento normal en primer término es sobrevolar la pista con la finalidad de verificar que no existan elementos en la pista misma que puedan poner en riesgo el aterrizaje, observar el cataviento existente que da una información de la condición de viento existente, tanto en dirección como en intensidad; que si bien esto no es exacto es muy aproximado, viendo la posición de la manga del cataviento; que si la manga del cataviento está a 90° hacia debajo de su soporte, no hay viento; que si está relativamente elevada habrá un viento entre 10 y 15 nudos y si está completamente estirada, horizontal, habrá un viento de alrededor de 20 nudos y si además ella oscila estando completamente horizontal hay un viento mayor. Que en un aeródromo no controlado, es un procedimiento



normal el efectuar una o dos pasadas y ante la duda en determinar el viento u otro elemento, efectuar las que se estimen necesarias con la finalidad de asegurar el aterrizaje. Que una vez establecida la dirección del viento, el Piloto determina la pista a la cual va a aproximar, maniobrando el avión para tal efecto; que una vez determinada la pista a usar se procede a reducir la velocidad para poder configurar el avión para el aterrizaje. Que se efectuaron dos pasadas sobre la pista que se ajustaban totalmente a una operación normal para el aeródromo de Juan Fernández. Que de acuerdo a todos los antecedentes que han sido informados por diferentes medios, el avión se encontraba en el sector sureste de la pista; y, de acuerdo a lo manifestado por el testigo a alrededor de 600 o 700 pies de altura. Que tanto la altura como la distancia, de acuerdo a lo informado, las estima como absolutamente normales; que se ajustaba a las alturas mínimas para un vuelo visual; que la altura mínima para un avión civil es de 500 pies y en el caso de la Fuerza Aérea, las tripulaciones están entrenadas y autorizadas para volar hasta 250 pies; que con la altura que estaban en ese minuto, estaban con el aeródromo a la vista y obviamente todo lo que era agua; que ello corresponde para un vuelo de ese tipo. Que de acuerdo a lo anterior la tripulación habría hecho el reconocimiento de la pista y en el momento en que es visualizado por el testigo, no podría asegurar si efectuarían otro reconocimiento o irían a efectuar un tránsito. Que es imposible saber si quiera en forma aproximada cuales fueron las condiciones que enfrentó la tripulación en el sector que sobrevolaban; que en estos momentos no existe forma de determinar las condiciones que en esos segundos se presentaron. Que motivos profesionales, es decir, su condición de piloto y operador en Juan Fernández, lo llevaron a recabar toda la información que estaba disponible; que así supo de la simulación que se hizo por parte de AIRBUS en que se recrearon las condiciones que se presentaron en los faltos segundos en que se precipitó al mar el CASA 212; que, de igual forma, supo de algún resultado de la Junta Investigadora de Accidentes que investigó el fatal hecho. Que recuerda las conclusiones a las que se llegó siendo éstas que el fatal accidente se debió a una condición única, meteorológica que causó que la aeronave no tuviese capacidad de contrarrestar tan extremas condiciones meteorológicas. Que respecto a los objetos de las labores realizadas, estas tienen por finalidad determinar cuáles fueron las causas del accidente con el objeto de establecer qué aconteció; y, una vez ocurrido el accidente, permitir tomar las medidas y acciones correctivas que se ameriten a



fin de prever la posible ocurrencia de una catástrofe similar. Que no puede aseverar que la altura haya tenido relación con la causa del accidente; que las condiciones que enfrentó el CASA 212 fueron de tal magnitud que no se puede aseverar si, volando más alto o más bajo, no le hubiese afectado de la misma forma en que ocurrió. Que el track seguido por los Pilotos no necesariamente va a causar un accidente; que éste se debió a causas del segundo y no a una situación permanente; que él ha volado el sector sin enfrentar ninguna anomalía. Que previo al accidente, nunca conoció o escuchó algún reporte respecto a ese sector de Juan Fernández; que posterior a él, Aeronáutica publicó un procedimiento de tránsito que no era mandatorio, en que se especifica la posibilidad de generación de vórtices en el sector bajo ciertas condiciones meteorológicas. Que la formación de un Piloto de la Fuerza Aérea comienza en la Escuela de Aviación, donde en general vuelan a mediana altura; que una vez egresados como Oficial, los Pilotos son seleccionados para desempeñarse en las diferentes áreas de un Oficial Rama-Aire; esto es área de combate, área de transporte o helicópteros. Que en cada una de estas áreas, el piloto concurre a un curso táctico en el cual, dentro de otras materias, se le enseña a volar a bajo nivel; que dentro del curso operan instrumentos y vuelos visuales en los diferentes niveles; que están entrenados para desempeñarse en ese tipo de vuelos. Que la pérdida de un ser querido en circunstancias tan dramáticas como es un accidente aéreo, es un perjuicio para los deudos, sin embargo, todo lo que se asume como causa del accidente, en su modo de ver y en su experiencia como piloto, lo llevan a determinar que no fueron causa del fatal accidente; que se produjo por una condición anómala de origen meteorológico. Que el lugar del accidente se denomina “Punto Loreto” y queda ubicado entre el sector de la Isla Santa Clara y la pista de Juan Fernández. Que durante los vuelos que ha efectuado a Juan Fernández, no le han afectado condiciones meteorológicas similares a las del accidente del CASA 212, pero ha volado en el sector de la isla Santa Clara y sus alrededores sin tener ningún tipo de inconveniente. Que siempre ha existido un protocolo para aproximarse a aeródromos no controlados. Que para Juan Fernández no existía un protocolo especial; que era el de todos los aeródromos no controlados de Chile que se mantiene hasta el día de hoy. Que después de las investigaciones del accidente se determinaron las causas que lo habrían ocasionado; que al establecerse que se habría presentado un fenómeno meteorológico anormal, la autoridad aeronáutica determinó publicar una cartilla de aproximación visual





en que informa del posible fenómeno meteorológico en el sector bajo ciertas condiciones. Que no puede dejar de coincidir en que era una obligación informar la posibilidad, por muy remota que sea, de que se presente un fenómeno similar; que las investigaciones de accidentes entre otras materias tienen por finalidad tender a evitar la ocurrencia de un mismo suceso; que al conocer esto debía ser informado y por eso se sacó este protocolo. Que la autoridad aeronáutica emitió una cartilla de aproximación visual, entre otras medidas; que es solamente un procedimiento que no obliga al piloto a realizarlo; que los virajes que realice un piloto en un aterrizaje en Juan Fernández estarán condicionados por las condiciones meteorológicas del minuto, principalmente por la base de las nubes; que esto con la finalidad de mantener el vuelo visual en todo minuto. Que solamente conoce un video en que se filmó una pasada de largo del avión DONIER 228 que aterrizó unas horas antes que el avión CASA. Que conocía al piloto que acompañaba a la Teniente Fernández, aunque no lo trataba permanentemente; que era compañero y amigo de sus hijas; que no recuerda el nombre, pero su apellido era Mallea; que no sabe su número de horas de vuelo. Que el windshear es un fenómeno que se puede presentar en diferentes lugares y sin previo aviso; que, ocasionalmente, de acuerdo a ciertas condiciones meteorológicas pueden presentarse turbulencias y vientos arrachados, pero no necesariamente windshear. Que en lo personal, no ha experimentado el fenómeno windshear, aproximando a la pista 32 de Robinson Crusoe; que ha experimentado alguna turbulencia; que no puede asegurar que ese sector facilite la formación de windshear. Que el área es bastante amplia; que posterior a hacer un reconocimiento desde la pista 32 hacia la 14 se efectúa un viraje por la izquierda si es que la pista a utilizar es la 32; que esto significa quedar volando sobre el sector de tierra de la Isla Robinson Crusoe.

10.- Que a fs. 5883, comparece Eduardo Asan Fernández Yaru, individualizado a fs. 3482, quien previamente juramentado, declara sobre el cuarto punto de prueba de la sentencia interlocutoria de prueba que rola a fs. 3145, que trabajó para el Fisco de Chile en la Dirección de Aeronáutica Civil en dos períodos; uno desde 1966 a 1985 y desde el año 2011 al año 2007 bajo régimen de remuneración, el primero como planta en la Dirección de Aeronáutica y el resto dividido en dos períodos, uno a contrata y el otro honorarios. Que sobre el área operacional de aeropuertos no ha encontrado que la demandada haya incurrido en falta de eficiencias de servicio o de infraestructura para el tipo de avión y



aviones que regularmente vuelan a Robinson Crusoe. Que el aeródromo está clasificado de acuerdo con la norma internacional con una clave de referencia 2B que permite despegue y aterrizaje de aviones que requieren menos de 800 metros de pista física y envergaduras del orden de 25 a 30 metros. Que tiene una longitud de 7000 metros, aproximadamente, con una superficie con doble tratamiento asfáltico, debidamente señalizada y las ayudas visuales indispensables para despegues y aterrizajes bajo reglas de vuelo visual. Que durante su desempeño en la Dirección de Aeronáutica estuvo a cargo de la red de aeródromos, de la dictación de resoluciones de funcionamiento y de los inspectores que verifican el estado operativo de las instalaciones y, además, por un trabajo de asesoría a consultores privados, sobre posibles mejoras dirigidas a permitir la operación de aeronaves Hércules C130 de la Fuerza Aérea o similares. Que el avión CASA 212 es una aeronave stol, es decir, para aterrizajes y despegues cortos; que bajo condiciones cercanas al estándar, requeriría unos 300 metros de pista pavimentada o poco desarrollada. Que el motivo principal que permite la operación de este avión es que sus dimensiones, performance de aterrizaje y despegue, peso y envergadura, se encuadran dentro de la categoría 2B correspondiente a la pista. Que esta categoría se refiere a la longitud del campo de vuelo, a su ancho y a sus características físicas como pendientes, longitudinales, transversales y elementos asociados. Que el aeródromo Robinson Crusoe no es controlado, lo que significa que la presencia o habilitación de una torre de control con personal especialista en tránsito aéreo no resulta necesario; que esto debido a que la función fundamental de control y de tránsito aéreo es evitar colisiones entre aeronaves, establecer las separaciones laterales, longitudinales y verticales para mantener un adecuado ordenamiento del tráfico aéreo. Que la inexistencia de un servicio de control de tránsito aéreo en el aeródromo en cuestión, reside en que la densidad de tráfico no amerita establecer un servicio, ya que no cumpliría con el objetivo básico de separar las aeronaves que despegan o aterrizan en el aeródromo, ya que la existencia de este servicio se fundamenta en que un número importante de operaciones, regulares, especialmente en horas punta, si requeriría recibir instrucciones reglamentarias por un controlador portador de licencia aeronáutica. Que a raíz de las estadísticas existentes sobre operaciones aéreas, se podría indicar que el número de operaciones diarias podría alcanzar una cifra similar a un vuelo y fracción por día; que según la época de mayor actividad pueden concurrir hasta



dos o tres aeronaves, pero en días precedentes o posteriores, puede no existir ninguna operación; que se trata de un aeródromo con una bajísima frecuencia de operaciones. Que en varias oportunidades ha tenido acceso a información meteorológica en el momento de operación del avión CASA en forma marginal, como por ejemplo: nubosidad parcial, vientos variables del orden de 20 o 25 nudos, con cambios no muy significativos de dirección y fuerza; que los aviones en sus Manuales de Operaciones contienen disposiciones sobre operaciones y respecto a vientos cruzados, contaminación de la pista y estado general del área de operaciones. Que las condiciones de visibilidad y techo de nubes, de acuerdo con la meteorología del momento permitían realizar aproximaciones visuales a la pista en uso, que se entiende que tiene abierto de frente o de costado. Que cada aeronave soporta vientos cruzados a partir de test demostrativos, es decir, se indica la velocidad del viento cruzado que no está establecida en forma taxativa, sino que, se indica con cuánta (velocidad) ha operado, con seguridad en base a experiencia de operación del avión. Que la influencia de la dirección del viento resulta importante para determinar la componente del viento transversal y es función del ángulo el viento respecto al eje de la pista y de esta velocidad en términos técnicos; que el viento cruzado corresponde al seno del ángulo que forma la dirección del viento multiplicado con la velocidad. Que los elementos disponibles para reportar información meteorológica a los vuelos se encontraban en Bahía Cumberland y fundamentalmente proporcionaba antecedentes sobre las condiciones imperantes en el área y como anemómetros, termómetros, hidrómeros, etc. Que, además el aeropuerto estaba dotado en ese momento de indicadores de dirección de viento que mostraban visualmente al piloto la dirección e intensidad del viento al momento del aterrizaje; que se utilizaba además un anemómetro portátil en poder del personal del aeródromo. Que se instaló una estación automática en las inmediaciones de la pista, en el lugar denominado “La Punta” que indicaba el viento predominante en ese sector de la Isla; que esta instalación si bien es un aporte para lograr mayor precisión, no resulta fundamental en cuanto a que signifique una mejora sustancial tan importante como para evitar un accidente en el aeródromo. Que esta ayuda cercana a la pista no tiene relación con el área donde se produjo el accidente, por la distancia en la que se encuentra y la condición geográfica del lugar.

11.- Que a fs. 5900, comparece Albert George Widmer Thomas, quien previamente



juramentado declara sobre el cuarto punto de la sentencia interlocutoria que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que estima relevante establecer sus antecedentes profesionales; que fue Piloto de Combate de la Institución; que tiene 4200 horas de vuelo como piloto; que dentro de los cargos que desempeñó fue Comandante de una Unidad de Combate en Punta Arenas, de aviones Mirage; que fue Comandante de la agrupación de helicópteros en Haití; que fue Sub-Director de la Escuela de Aviación “Capitán Ávalos” en la época que los pilotos del avión siniestrado eran cadetes; que fue Jefe de Estado Mayor del Comando de Personal y Comando de Combate y Director de Operaciones de la Fuerza Aérea y Comandante en Jefe de la Primera Brigada Aérea en Iquique; que es oficial egresado de la Academia de Guerra de la Fuerza Aérea, profesor de la misma en la cátedra de inteligencia; y, como especialidades secundarias es instructor de vuelo por instrumento, especialista en guerra electrónica y tiene un Diplomado de Operaciones de Paz en la Academia de Guerra Naval; que todo ello es parte de su currículum. Que con respecto a los antecedentes de los documentos analizados y en función del análisis del metaperitaje, la institución no incurrió en acciones u omisiones culpables; que ello basado en los análisis vistos, sobre todo el metaperitaje. Que por eso se llegó a las conclusiones que constan en los documentos de AIRBUS y de la JIA (Junta Investigadora de Accidentes). Que el hecho ocurrió porque el avión se encontró con una condición meteorológica, puntual, imprevista e irresistible frente a la cual los Pilotos no tenían conocimiento y no pudieron controlar el avión durante esos cortos momentos. Que en el informe AIRBUS se hace presente que estas condiciones se presentaron en una franja de un kilómetro en la cual el avión se vio sometido a condiciones tan extremas que los Pilotos no pudieron controlar el avión, impactando el mar en posición invertida; que lo anterior se produjo en un lapso de tiempo, de acuerdo a las investigaciones de entre 3 y 6 segundos. Que todos los otros antecedentes que hace presente el señor Juica no tuvieron una causa directa en el accidente; que son solamente observaciones que muchas veces no obedecieron a un análisis científico, con juicios de valor como lo expresó en el documento que firmó. Que todos los aspectos que hace presente el señor Juica desde el punto de vista de análisis meteorológico, las condiciones del aeródromo, las normas y procedimientos que no se respetaron y el tipo de relación profesional en la cabina que había al momento del accidente, no tiene ninguna injerencia en aquel. Que en relación a la meteorología, el señor Juica hace entrever que el hecho de



no asistir presencialmente a un briefing meteorológico es algo cuestionable cuando hoy en día se dan todas las facilidades para tener información de internet y por vía telefónica. Que el señor Juica hace ver que la meteorología recibida por los Pilotos debía considerar el área del accidente, lo cual no así, ya que los reportes meteorológicos son siempre en función del aeródromo de destino. Que en relación al precitado aeródromo de destino, el señor Juica manifiesta en su reporte que no lo tiene el aeródromo, dando a entrever una anomalía, no haciendo presente que se trata de un aeródromo no controlado; que esto significa que no requiere otras capacidades como una torre de control con procedimientos de tránsito aéreo, debido a las escasas operaciones que se realizan en ese aeródromo; que desde su creación no cumplía con más de una operación diaria; que el Estado cumplía perfectamente con la administración del mismo, dando cumplimiento a la eficacia y eficiencia de los escasos recursos disponibles. Que con respecto a las normas y procedimientos, no hubo discrepancias al respecto, en función a que el señor Juica en su documento manifiesta que solo existía el Manual de Fase del Avión que es un documento que contiene todo lo necesario para cumplir en forma eficiente y segura un vuelo como el malogrado CASA Charlie 212 el 11 de septiembre de 2011; que no hace presente que para este tipo de aeródromos se siguen las reglas generales de la DGAC para operación en aeródromos no controlados. Que, respecto del tipo de relación de pilotos de la cabina, el señor Juica hace presente que, al momento del accidente, una de las causas que llevaron a esta condición, era que la Comandante de Aeronave llevó a una cabina autocrática no sinérgica, como está demostrado en los antecedentes expuestos en la GIA; que no demuestra cómo llega a esta conclusión, cosa que queda demostrada en la GIA. Que por todo lo expuesto, la institución no incurrió en acciones u omisiones culpables, resaltando que los Pilotos se vieron enfrentados a una situación absolutamente imprevista e irresistible que se produjo en un tiempo extremadamente corto del cual no había ningún antecedente previo y que llevó a este fatal y lamentable accidente; que esto se encuentra relatado, en líneas generales en el documento que entregó a la Auditoría General de la Fuerza Aérea de Chile, quien lo remitió al Consejo de Defensa del Estado. Que exhibido el documento denominado “Análisis Técnico del Informe Pericial” lo reconoce y asevera que lo realizó junto a su equipo de trabajo; que no recuerda la fecha exacta pero fue en 2016. Que al momento de producirse los hechos, el avión no presentaba ningún problema que podría haber



ocasionado el accidente; que esto queda claramente reflejado en el Informe de AIRBUS y el señor Juica tampoco hace presente mayores antecedentes sobre ello, manifestando una observación con respecto a la botella de oxígeno principal del avión que no tiene mayor trascendencia. Que el avión CASA 212 era el mejor avión que la institución tenía disponible para realizar esa misión específica hacia el Archipiélago Juan Fernández. Que el avión y los restos encontrados del motor y de las hélices demuestran claramente que éstos estaban en funcionamiento en forma correcta; que la aeronave se encontraba completa al momento de impactar al mar y se supone que tenía 1300 libras de combustible remanente, lo que le permitiría llegar a Viña del Mar con un combustible suficiente para mantenerse, todavía, a diez minutos en vuelo sobre Viña del Mar. Que las cifras en relación al combustible varían respecto a las investigaciones; que el dato que colocó es el máximo que registró; que las diferencias no son muy significativas entre una y otra investigación. Que para llegar a estos datos se hace un análisis de la planificación del vuelo que es distinto al plan de vuelo; que en dicho análisis de planificación, posterior al accidente, se cotejan los consumos estimados por cada tramo de la planificación en función de la meteorología real a que se vio enfrentado el avión; que en el tiempo de vuelo se mantuvo en el aeródromo hasta el momento del accidente. Que las diferencias de los combustibles y de las investigaciones van a depender de los criterios empleados por cada una de las investigaciones; que el avión tenía combustible para mantenerse en vuelo sobre Juan Fernández entre una 1 hora 30 minutos y 1 hora 57 minutos si mal no recuerda. Que el avión no contaba con estanques subalares para realizar la misión; la causa por la que no fueron empleados, supone que es una apreciación suya como Piloto, en función del Manual de Operación del avión CASA 212; que el Manual decía que para llegar a un punto de destino, debía tener la capacidad de mantenerse en un punto de espera de un combustible remanente para una hora de vuelo; que dicha situación fue cumplida ampliamente en función de que tenía un remanente de combustible para casi dos horas de vuelo. Que la ausencia de estanques subalares no tuvo ninguna relación con el accidente; que si los hubiera tenido, la situación imprevista e irresistible y de la cual no existía ningún antecedente se hubiera visto agravada en función de que estos dispositivos presentan una mayor resistencia aerodinámica de la aeronave lo que hubiera hecho aún más compleja la situación a la cual se vieron enfrentados en estos 3 a 6 segundos que duró la pérdida de



control de la aeronave y que llevó a su impacto con la superficie por el fenómeno conocido como LOC-I (Lost of control in flight). Que conoció a los pilotos lejanamente, cuando fueron cadetes de la Escuela de Aviación, mientras fue Subdirector de la misma; que en su entrenamiento como pilotos ambos cumplieron con todos los requisitos profesionales que la Fuerza Aérea exige a sus tripulaciones para cumplir con las tareas asignadas como pilotos, en este caso de transportes como lo fue la Capitán Fernández y el Teniente Mallea; que a ella se le reconocieron siempre sus méritos profesionales, intelectuales, obteniendo buenos lugares en los cursos que ella realizó; que ello se ve reflejado en que su habilitación como Comandante de Aeronave se realizó en un vuelo a Juan Fernández, obteniendo una muy buena calificación para esa habilitación; que los antecedentes de la JIA reflejan que su desempeño fue sobre lo normal, siendo una Oficial empática en su actividad profesional. Que el Teniente Mallea obtuvo en su desempeño como alumno, en los diferentes cursos de vuelo realizados, calificaciones bajo la media de sus compañeros; que cumplió perfectamente con los estándares establecidos por la Institución para desempeñarse como Piloto de Transporte de la Fuerza Aérea de Chile. Que en relación a la experiencia de ambos para cumplir con esta misión específica ellos habían realizado entre 6 y 7 vuelos anteriores a la Isla, habiendo realizado juntos un vuelo anteriormente, quedando establecido que trabajaban en forma sinérgica y se conocían bien producto que trabajaban en la misma Unidad; que en los documentos figura que trabajaban en forma afiatada como Tripulación; que todo lo anterior difiere de las conclusiones del señor Juica que manifestaba esa tripulación; que el trato era autocrático. Que las características del aeródromo de Juan Fernández eran las de un aeródromo no controlado; que el concepto técnico de lo que esto significa está en las páginas de la DGAC y no va a entrar a describirlo; que esta expresión puede asustar a personas no especialistas en la materia pero en función de las bajísimas operaciones diarias que el aeródromo presenta como aeródromo público cumplía perfectamente con las características necesarias para operar. Que no recuerda todos los sistemas que tenía, pero sabe que tenía la posibilidad de recibir información meteorológica del área del aeródromo por un Operador de la Dirección General de Aeronáutica Civil; que así operó sin problemas desde el año 1956; que desde esa fecha se produjo solamente un accidente y fue porque un piloto no bajó el tren de aterrizaje. Que en líneas generales el hecho que sea no controlado significa que no hay



separación de tránsitos aéreos por parte de una torre de control, debido a que esto no es necesario porque va solamente uno o dos aviones en el día; que cuando los pilotos llegan a un aeródromo no controlado notifican en frecuencia 118.2 Mhz sus condiciones e intenciones, pero nadie le va a dar una separación de tráfico aéreo. Que personalmente no ha estado nunca en Juan Fernández, pero entiende que al momento del accidente había una estructura de torre de control, pero que no cumplía el propósito de separación de tráfico aéreo por ser un aeródromo no controlado; que no tiene antecedentes de cómo está ni cómo funciona hoy en día; que no existía controlador aéreo cuando fue el accidente por ser un aeródromo no controlado; que solo había una persona que daba un reporte meteorológico al arribo que son cosas diferentes. Que el hecho de ser un aeródromo no controlado no tiene nada que ver con la causa del accidente, si hubiera habido un controlador de tránsito aéreo, éste tampoco habría podido saber, conocer o predecir un fenómeno como el que afectó a la tripulación en el “Punto Loreto” o lugar donde ocurrió el accidente, distante del aeródromo de Juan Fernández; que todos los informes analizados descartaron esta variables. Que no sabe la cifra de aeródromos no controlados que existían en el país; que normalmente corresponden a ciudades importantes con alto tráfico aéreo; que una cifra que maneja y ha escuchado, por haber sido interlocutor de la Fuerza Aérea de Chile con la Federación Aérea de Chile, en un discurso del Presidente que ellos tenían alrededor de 300 aeródromos a través del territorio nacional de clubes aéreos; que ese es un dato empírico que recuerda, pero no es la cifra exacta. Que la información fue entregada a la tripulación por el Servicio de Meteorología de la DGAC y fue razonablemente correcta en relación al aeródromo de Juan Fernández y a la ruta que ellos volaron hacia ese lugar; que es importante reflejar que la información meteorológica no es una ciencia exacta pero es razonablemente correcta para la toma de decisiones como piloto; que esto queda fundamentado en que previo al vuelo CASA 212 llegaron dos aeronaves al aeródromo; que lamentablemente fallecieron otros Pilotos, en otros accidentes de aviación, los señores Schaffer y Vidal. Que el briefing meteorológico es una reunión por parte de los involucrados para coordinar un vuelo; que este puede ser presencial o por teléfono como fue el caso del vuelo a Juan Fernández. Que con respecto al briefing meteorológico, el señor Juica hace presente de forma negativa que la piloto no estuvo presente en el Departamento de Meteorología de la DGAC; que esta observación es un error debido a que hoy en día





todos los procesos para la toma correcta de decisiones por parte de los pilotos se encuentran disponibles en páginas web de la DGAC y la Capitán Fernández demostró un alto profesionalismo realizando un seguimiento de la meteorología en Juan Fernández; que ello está reflejado por la serie de llamadas que ella efectuó a ese centro de control y que finalmente llevaron a que ella propusiera su despegue en dos horas para tener mejores condiciones meteorológicas a su llegada a Juan Fernández; que lo anterior se encuentra reflejado en los antecedentes de la JIA. Que indagar acerca de las condiciones meteorológicas es fundamental para la realización segura de cualquier operación aérea. Que no tiene antecedentes con respecto a una norma o protocolo en estos momentos; sin embargo, por ser la actividad más relevante para la seguridad de cualquier operación aérea tanto en el mundo civil como militar, es algo muy básico que se le enseña a cualquier Piloto desde su comienzo en su formación profesional. Que la información recabada por la Teniente Fernández era compatible con la decisión de volar ese día a la isla Juan Fernández porque de lo contrario no hubiera despegado y lo anterior también queda reflejado en que dos aeronaves civiles llegaron previamente a Juan Fernández el mismo día y las condiciones allí permitían cumplir con las condiciones de un vuelo visual sin problemas para su arribo, es decir, las condiciones que le fueron entregadas fueron razonablemente correctas para arribar al aeródromo de Juan Fernández, eran las que ella requería para aterrizar bajo las reglas de vuelo visual. Que las condiciones meteorológicas para emprender el vuelo eran similares a las que enfrentó el avión en la fase de aproximación y tránsito a la isla. Que el informe meteorológico no contenía información acerca de las condiciones probables existentes en el lugar del accidente, ya que de lo contrario jamás habría sobrevolado el área del accidente; que esto es un aspecto muy importante de tener presente en todo el proceso que llevó a ese fatal desenlace; lo anterior, ya que en el metaperitaje el señor Juica hace presente que las condiciones del accidente y de la pista fueron las mismas, lo cual está demostrado que no fue el caso ya que recién posterior a una investigación realizada por la Universidad de Madrid donde se replicó en un modelo a escala todo el área del accidente en un túnel de viento, se pudieron recrear las condiciones exactas de lo que sucedió en el avión CASA 212; que esto fue ex post ya que los análisis de éstos se tuvieron recién después de 8 meses del accidente; que por esa razón la tripulación al tener un total desconocimiento de esta variable meteorológica en ese punto



específico sobrevoló esa área produciéndose el accidente. Que es imposible que el reporte de la DGAC podría tener esta información y es una observación personal en función de que el fenómeno meteorológico que se produjo en el área del accidente no tenía una superficie o distancia superior a un kilómetro que estaba fuera del área del aeródromo. Que basado en este antecedente era imposible que este reporte incluyera un aspecto tan específico en un área tan grande a cubrir; que ahora existen notas al respecto en Juan Fernández que alertan sobre esta condición en esa zona, de acuerdo a lo que entiende. Que la toma de decisión se ajustó a los protocolos en esa materia y la decisión siempre la toma finalmente el Comandante de la aeronave, que fue la Capitán Fernández (Q.E.P.D). Que esta información de acuerdo a las investigaciones fue transmitida en forma telefónica por los operadores del Centro Meteorológico de la DGAC y de Juan Fernández porque ella también llamo allá, por lo cual no hay un registro escrito de cuáles eran esas condiciones específicas a la cual hace mención la pregunta; que lo único que puede observar es que finalmente la Capitán Fernández tomó la decisión de realizar el vuelo pero con una demora de dos horas de acuerdo a lo inicialmente planificado. Que si mal no recuerda en Juan Fernández había vientos de una velocidad de 240/250, entre 20 y 25 nudos. Que recuerda haber leído informes en que se señaló una velocidad promedio de 25 y 31 nudos de vientos, incluso de vientos arrachados de 40 nudos, pero no recuerda específicamente en qué documento; que posiblemente los del señor Juica pero no tiene mayores antecedentes específicos pero leyó esas cifras entre toda la documentación. Que tiene entendido que el avión cumplía con todos los requisitos, pero cree que la célula del avión no era presurizada. Que no maneja la cifra exacta del viento cruzado máximo del avión, sin embargo, en el momento de enfrentar un aterrizaje con 40 nudos, posiblemente los pilotos no hubieran aterrizado en ese momento; que en el Manual de Procedimiento del Avión está considerado mantenerse por lo menos, durante una hora de vuelo sobre el área de aterrizaje, en espera que se den las condiciones favorables para ello. Que lo anterior porque el hecho que un viento sea arrachado es un fenómeno que tiene corta duración y luego se vuelve a las condiciones normales de 20 o 25 nudos en los cuales el avión podría haber aterrizado sin problemas; que esto es importante de resultar porque en aviación muchas veces se deben tomar decisiones en tiempo real que son tomadas en su momento por las tripulaciones que están entrenadas para eso. Que el Manual de Procedimientos



señala una espera de una hora aproximada para aterrizar como una norma general que se aplica a cualquier aeródromo o aeropuerto. Que no hay antecedentes para afirmar que el accidente se habría producido dentro del rango de la hora de espera para aterrizar porque no sabía que está haciendo avión en el Punto Loreto, no hay como afirmarlo, son puras teorías. Que no sabemos si existía la posibilidad de retornar a otro aeropuerto o no; que esto entra en el área de las conjeturas; que solamente se atiende al análisis que se hizo del metaperitaje. Que no sabe cuáles eran las intenciones del Piloto, pero si se hubiera mantenido orbitando en espera, no hubiera podido llegar al continente, pero todo esto son conjeturas. Que de acuerdo a la altura del avión al momento del accidente hay datos que hablan desde los 440 pies hasta los 650 pies; que no hay antecedentes que permitan aseverar que el avión estuviese efectuando un tránsito para acercarse a la pista de aterrizaje; que esta altitud está perfectamente válida en función de que estaba volando sobre los mínimos institucionales que corresponden a 250 pies sobre el terreno. Que no recuerda la altura y tampoco está establecido que el avión haya hecho un intento de aterrizar en Juan Fernández antes del accidente. Que no recuerda específicamente con quien pero en los antecedentes figuran que la Comandante Fernández había ofrecido llevarle algún requerimiento específico que necesitara del continente a esa persona. Que es una decisión de la Comandante de Aeronave pero seguramente y es un procedimiento normal de piloto; que a ella el retraso de dos horas en aterrizar le daría mayor seguridad para arribar de mejor forma a Juan Fernández. Que no sabe si en los vuelos a Juan Fernández el paso por el Canal Santa Clara está contemplado o no; que no es piloto de transporte, no ha ido nunca a Juan Fernández; que lo único que sabe es que la piloto tenía que volar hacia algún lado. Que el metaperitaje del señor Juica fue su mandato y en él se hace presente que el aeródromo de Juan Fernández era reconocidamente peligroso, lo cual es cuestionable en función de que desde el año 1956 hasta la fecha, solo hubo un accidente en la pista por un piloto que no bajó del tren de aterrizaje. Que tiene entendido que el CASA 212 llevaba 15 pasajeros el día del accidente porque el señor Juica hizo presente que hubo una discrepancia en función de 16 pasajeros y que solo fueron 15 y ello quedó claramente demostrado; que ello es aparte de la tripulación que son 4 personas más; que el número total de personas el día del accidente fue 19; que se imagina que el kilómetro donde el avión fue siniestrado se encontraría dentro del área del Punto Loreto, pero no es



parte de lo que le correspondió investigar; que esto está en el Informe de AIRBUS, donde hay que buscar la información. Que no tiene la cifra exacta, habrán sido 4 veces que se consultaron las condiciones meteorológicas para volar a Juan Fernández. Que las condiciones meteorológicas solo están establecidas respecto de la ruta de aterrizaje y no de las áreas cercanas o circundantes porque así está establecido en las normativas aeronáuticas; que sería imposible cubrir al país entero con sensores meteorológicos para esta función; que esta no es un área de su competencia; que su función era el análisis del metaperitaje del señor Juica. Que el vuelo que se realizó a Juan Fernández era de naturaleza militar y se hizo en una aeronave militar del Estado. Que tiene entendido que en ningún momento el vuelo contempló agregar los estanques subalares o quitarlos; que no maneja la información de cuando un vuelo debe llevar estanques subalares o no, ya que no es parte de su investigación. Que se hicieron modificaciones en el aeródromo de Juan Fernández después del accidente, pero por sus actuales responsabilidades en Iquique ha estado totalmente desligado de esto. Que no ha tomado conocimiento de si la Institución ha realizado mejoras en el aeródromo. Que en el aeródromo hay o había un Controlador que daba un reporte meteorológico en Juan Fernández y lo hacía en la frecuencia aeronáutica establecida para esos efectos; que está en los antecedentes quien era esa persona, sus calificaciones, funciones y experiencia, pero esa es una información que tiene que dar la Dirección de Aeronáutica Civil; que no conoce dicha información, está en los antecedentes. Que el día del siniestro hubo tres vuelos dos civiles y uno militar. Que la separación de tráfico aéreo se traduce en un controlador de tráfico aéreo que dispone de las prioridades en la secuencia de aterrizaje; que esto es a grandes rasgos, ya que los detalles los debe proporcionar un especialista de la DGAC. Que no recuerda haber leído el concepto aerodinámico de efecto Venturi en los reportes; que es muy complejo y no es capaz de explicarlo. Que tiene entendido que las dos naves que aterrizaron en Juan Fernández previo al CASA 212 no transitaron por la Bahía Santa Clara o el Punto Loreto; que los datos de las horas del primer acercamiento a la pista de aterrizaje del aeródromo de Juan Fernández y de la hora en que habría ocurrido el siniestro están claramente establecidos en los reportes, pero él no se acuerda.

12.- Que a fs. 5954, comparece Henry James Cleveland Cartes, individualizado a fs. 3482, quien previamente juramentado declara sobre todos los puntos de prueba de la resolución



que recibe la causa a prueba de fs. 708, modificada a fs. 734 que el accidente ocurrió el 2 de septiembre de 2011 en un avión Casa 212 de la FACH en las inmediaciones del archipiélago Juan Fernández específicamente en un lugar denominado como “El Canal” que se encuentra entre la isla Robinson Crusoe y la isla Santa Clara; que este era un vuelo que salió de Merino Benítez con tripulación de la FACH y con pasajeros civiles a bordo; que según los antecedentes que averiguó al momento del despegue la situación meteorológica en la Isla era una condición post frontal, situación que fue conocida por la tripulación previo al despegue. Que tomó conocimiento de antecedentes respecto a este caso, debido a que posteriormente al accidente fue solicitada su presencia en el lugar para ayudar a la búsqueda del avión, por lo que se constituyó en el lugar el viernes 9 de septiembre, en la semana siguiente al accidente. Que en Noviembre volvió a la isla para participar de las maniobras de rescate de los restos materiales del avión; que paralelamente fue perito en la investigación realizada por la Junta de Investigación de Accidentes y en el Sumario Administrativo hecho por la Fuerza Aérea. Que estima que su concurrencia fue solicitada por su experiencia como Ingeniero Aeronáutico, específicamente como profesor de aerodinámica y por haberse desempeñado por largo tiempo en el área de ensayos en el vuelo de aviones. Que respecto a las condiciones meteorológicas, los antecedentes a los que tuvo acceso y averiguó producto de su peritaje eran adecuados para la realización del vuelo; que estaban en conocimiento de la tripulación y específicamente de la Comandante de la aeronave quien tenía la decisión para efectuar el vuelo. Que respecto a la modalidad de vuelo con punto de no retorno, esto es absolutamente permitido en un vuelo militar como era éste y no tuvo, en su opinión, ninguna injerencia en las causas directas del siniestro; que tampoco la tuvo el leve exceso de peso al momento del despegue de alrededor del 2% del peso máximo de despegue, puesto que el consumo de combustible a los aproximadamente 20 o 30 minutos de vuelo hizo que el peso de la aeronave estuviera dentro de lo estipulado por el fabricante; que quedó acreditado que al momento del accidente la condición de peso del avión era normal. Que en el momento del accidente las condiciones meteorológicas en el denominado “canal” eran muy severas e impredecibles, ya que estaban afectadas por la condición orográfica de la Isla Santa Clara y por corrientes convectivas producto de la situación imperante y evidenciada por celulares abiertos; que esta zona está alejada del aeródromo que no estaba afectado por la Isla Santa Clara, por lo



que las condiciones en la pista diferían de las que se presentaban en las proximidades de la citada isla. Que la cuantificación de la severidad de las condiciones de viento en la zona del canal se realizó con posterioridad, a través del modelamiento matemático y en túnel de viento con una maqueta a escala de las islas Santa Clara y Robinson Crusoe; que esta información la utilizó entre otros datos para hacer una estimación del comportamiento del avión en esas condiciones y concluir que esto originó una pérdida de control que causó el impacto final contra el mar; que el concepto de pérdida de control se usa en aeronáutica para indicar que le es imposible a la tripulación maniobrar para lograr establecer condiciones normales de vuelo; que se puede estimar que, dadas las limitaciones del ordenamiento mencionado y las pruebas en túnel, las condiciones reales a que se enfrentó el avión fueron más severas que las teóricas; que eran diferentes a las imperantes en el lugar del aeródromo. Que dadas estas circunstancias y al hecho que son condiciones variables y de corta duración, como es el caso de las ráfagas de viento; no era posible conocer anticipadamente la situación local en el canal, la cual se estimó después de meses de análisis y ensayos; que esta es la razón por la cual estima que es un caso fortuito muy lamentable. Que de acuerdo a los antecedentes de la investigación se pudo acreditar que la tripulación era apte para realizar este vuelo, toda vez que cumplieron con los requisitos de la FACH para estos efectos. Que reiterando su opinión respecto a que el accidente fue causado por las condiciones imperantes en el lugar específico del accidente o en el lugar específico en que cayó el avión, las eventuales faltas administrativas que pudieren haberse cometido, como es el caso del leve exceso de peso en el despegue no tuvieron ninguna relación causal con el siniestro. Que la aeronave llegó sin inconvenientes al Archipiélago, sin que haya habido ningún reporte de la tripulación en relación a la aeronavegabilidad del avión ni condiciones meteorológicas que le hayan impedido o afectado el vuelo; que como tuvo ocasión de participar en el rescate de los restos de la aeronave pudo constatar que los motores estaban funcionando normalmente, ya que las hélices y partes internas de los motores presentaban daños de una detención brusca al entrar violentamente en el agua; que también el avión tenía sus sistemas funcionando y con combustible en sus estanques, además no se encontró ninguna evidencia de alguna falla estructural previa al impacto con el agua, toda vez que sus partes estaban concentradas en el fondo marino. Que exhibido el documento individualizado como anexo N° 11 Informe del Accidente Aéreo Clase “A”



ocurrido el 2 de septiembre reconoce su firma; afirma que este documento corresponde a un anexo de un informe de la JIA y se refiere a diferentes aspectos del vuelo, de la tripulación y del avión y sus componentes, de los daños, antecedentes meteorológicos, situaciones de los aeródromos de ayudas a la navegación y comunicaciones, así como los aspectos técnicos de la investigación tendientes a determinar factores y causas del accidente. Que la JIA es un equipo de gente de diferentes especializaciones que es nombrada específicamente para investigar las causas de los accidentes aéreos cuya composición es temporal y que no abarca la determinación de eventuales responsabilidades administrativas; que se constituye con el objeto final de tomar las medidas necesarias para evitar el riesgo de accidentes futuros que pudieran ser causados por los motivos identificados por este equipo, en un accidente determinado. Que la constitución de la JIA está referida al ámbito militar y específicamente dentro de la Fuerza Aérea de Chile; que lo anterior no significa que otras instituciones no puedan tener algo similar. Que el avión CASA 212 pertenecía a la Fuerza Aérea y cumplía un plan de vuelo clasificado como militar. Que consta de autos y en el Manual del Avión que su peso máximo es de 8100 kilos y conforme a los antecedentes de la investigación, previo al despegue, se cargó con su capacidad máxima de combustible interno. Que la JIA pudo determinar la cantidad de combustible remanente en ese momento, no recuerda el número y la cantidad, pero sí que le permitía volar, por lo que recuerda, una hora y media y dos horas más. Que en una investigación se determinó que el avión podría haber vuelto al aeródromo de Con Con, con un remanente de combustible de aproximadamente 10 minutos de vuelo, si mal no recuerda. Que en la documentación tenida a la vista, no estaba reflejada la instalación de estanques sub-alares y tampoco se encontraron evidencias de que estuvieran instalados en los restos rescatados; se concluye que, efectivamente, no estaban instalados; que respecto a la razón de esto, el uso de estos estanques no es obligatorio y para este vuelo se definió la configuración que llevaba el avión sin estanques ya que no era requerido. Que la falta de estanques subalares no tuvo incidencia en las causas del accidente, ya que como se mencionó anteriormente éste se debió a causas fortuitas producto de la situación localizada en el área del siniestro y la tripulación pudo tomar una decisión de volver al continente, previamente en caso que haya considerado que las condiciones meteorológicas del aeródromo hayan impedido el aterrizaje o en caso que el avión hubiese tenido algún mal



funcionamiento, lo que no fue reportado en ningún momento; que en las circunstancias del accidente el haber tenido esos estanques instalados hubiera incluso causado una situación más adversa para efectos de intentar recuperar una pérdida de control producto de la condición del canal. Que la situación meteorológica en la ruta era de vientos provenientes del oeste al suroeste y en la zona de destino, en el aeródromo que habían vientos del orden a los 20 o 25 nudos; que con esta información que es entregada por el servicio meteorológico la tripulación decidió despegar después de haberlo propuesto, por un par de horas porque la situación estaba mejorando. Que en la investigación se acreditó que la Comandante de la aeronave consultó las condiciones meteorológicas en varias ocasiones; que dichos datos además están disponibles en internet para cualquier tripulación que necesite esta información; que, además, el Teniente Mallea también hizo consultas al respecto al servicio meteorológico y esto fue lo que motivó a la Comandante de la Aeronave a posponer por algún tiempo el despegue. Que por lo que recuerda, las condiciones en el aeródromo no diferían significativamente de lo informado a la tripulación previo al vuelo. Que en el informe meteorológico no se incluyó el Punto Loreto ni ningún punto en particular con excepción del aeródromo, ya que nunca se dan condiciones de un lugar específico si no que solo del punto de arribo que es la zona del aeródromo de destino; que, de otra manera, significaría que habría que colocar sensores en todo el territorio nacional para abarcar cualquier área específica que no sea un aeródromo o un aeropuerto, lo que es impracticable; que, además, para conocer específicamente las condiciones del Punto Loreto, hubiese sido necesario disponer de instrumentos de medición ubicados justamente en ese lugar, ya que las condiciones así son diferentes a las del aeródromo y no son representativas de éste. Que como corolario de esto no habría ninguna razón para disponer de tales instrumentos en cada potencial en que pueda volar una aeronave, con excepción de los aeródromos o aeropuertos siempre que éstos así lo requieran; que hay que diferenciar la categoría de aeródromo que en el caso de Robinson Crusoe es no controlado. Que con aeródromo no controlado se refiere a que no hay un controlador de tráfico aéreo permanente debido a la poca actividad de operaciones en ese lugar; de hecho, tanto en Chile como en el extranjero hay muchos aeródromos de esa categoría. Que la función del controlador de tráfico aéreo es dar instrucciones a las tripulaciones para mantener separaciones seguras entre aeronaves y evitar riesgos de





colisión. Que la condición de aeródromo no controlado no tuvo incidencia en el accidente puesto que éste se produjo en una zona alejada de él. Que conoce el aeródromo de Juan Fernández con ocasión de las dos veces que estuvo en ese lugar y que mencionó anteriormente; que respecto al equipamiento dispone de un cataviento que entrega información visual a las tripulaciones respecto a la intensidad y dirección de viento, desconoce sus recursos humanos. Que el aeródromo de Juan Fernández es absolutamente adecuado y ha sido demostrado por muchos años de operación, no solo con el CASA 212 sino que con otros tipos de aviones, entiende desde el año 56' sin que se hayan registrado accidentes con motivo de las condiciones del aeródromo; que el CASA 212 es un avión diseñado para operar en pistas bastante más cortas que la de Juan Fernández. Que las condiciones meteorológicas específicas fueron estimadas después de largos análisis y simulaciones que arrojaron que en ese sector se produjeron torbellinos contrarrotatorios como efecto a sotavento de la isla Santa Clara respecto al viento que soplabla desde el suroeste y a las corrientes de aire verticales de tipo convectivas; que el viento tenía variabilidad en dirección y magnitud. Que como resultado de los análisis descritos, se estima que la extensión será alrededor de un kilómetro a lo largo del canal. Que el cálculo teórico basado en la información derivada de los análisis y simulaciones antes descritas; que arrojan datos menos severos que la realidad de ese momento, que dio como resultado que el tiempo estimado entre que se inicia la pérdida de control fue del orden de los 5 segundos aproximadamente. Que el dato exacto se encuentra en los autos y no recuerda precisamente el número. Que la información de pronóstico meteorológico se hace en forma zonal, lo que los meteorólogos llaman mezoescala; y, específicamente lo que ocurrió en el "Punto Loreto" corresponde a una micro escala que está sujeta a múltiples variables, algunas de ellas de muy corta duración por lo cual no es posible pronosticarlos. Que no tiene antecedentes que le permitan decir si este vuelo a Juan Fernández era esencial para la seguridad nacional; que no recuerda si éste se determinó en la investigación desarrollada por la JIA que se llevó a efecto hace 6 años. Que no es experto en materia de reglamentación pero entiende que no es aplicable a no ser que la norma en particular expresamente lo disponga o mencione. Que desconoce el reglamento de reglas de vuelo y operaciones porque no es piloto y no lo ha usado en su desempeño. Que, a su entender, aunque no es experto en esa materia específica, los vuelos de una aeronave perteneciente a



alguna de las ramas de la defensa nacional siempre tienen esa categoría. Que no puede aseverarlo con certeza, pero estima que los integrantes de la JIA que son pilotos si tienen conocimiento respecto a esa diferenciación. Que su participación en la JIA correspondió a su área de expertis que no es la de operaciones; que no tiene conocimiento exacto de quien hizo la planificación, pero lo que ha visto en documentos es que el plan de vuelo lo hizo la tripulación. Que plan de vuelo no es sinónimo de planificación de vuelo, ya que el plan de vuelo es con datos del vuelo que se pueden dar en forma verbal pero no tiene un cabal conocimiento de los alcances de la planificación de vuelo; que no puede dar una opinión respecto a cuales son específicamente las diferencias. Que desconoce con cuantos días de anticipación se designaron a los pilotos Fernández y Mallea para este vuelo; que no tiene conocimiento si era la tripulación originalmente designada para el vuelo. Que en general los estanques subalares que se utilizan en muchos tipos de aeronaves son para aumentar su radio de acción o su autonomía, eso va a depender de cuál sea la misión que tienen que cumplir. Que en los análisis que le correspondieron dentro de la JIA no tuvo esa información y tampoco le consta que hubo una orden expresa para que no se utilizaran, puesto que ese tipo de avión como otros, opera normalmente sin estanques subalares; que no tiene información de quien dio la orden de no utilizar estanques subalares; que no sabe si los estanques eran determinantes o no, sino que en la configuración en que voló el avión, sin los estanques, llegó a destino con combustible y con la posibilidad de haber vuelto al continente, específicamente a Concón, basado en los cálculos de informes de la investigación. Que el peso máximo de despegue eran 8100 kilos, pero no recuerda en cuanto a cantidad de combustible ni autonomía, sin embargo, está en la investigación y se puede revisar; que de todas maneras, desea aclarar el concepto de autonomía que se refiere al tiempo de un avión en vuelo y no a la distancia que se puede recorrer. Que el consumo de combustible puede ser afectado por las condiciones de viento con respecto a su alcance, no a su autonomía. Que uno de los factores puede ser la condición meteorológica reinante en el área circundante. Que la variación de altitud, la formación y acumulación de hielo en sus alas y/o el ahorro de combustible podría ser un factor que no es exclusivo del CASA 212, sin embargo, este avión tiene dispositivos antihielo, de hecho otros países lo utilizan para operaciones en la Antártida. Que el traslado del material del CASA 212 de Puerto Montt a la zona centro norte del país se produjo hace varios años atrás, no recuerda cuando



y que no tomó parte del análisis de esa decisión, por lo que no tiene esos antecedentes; que puede suponer, pero no tiene certeza sobre eso; que pudo haber habido un factor de tipo logístico de manera de tener concentrado el mismo material en una zona geográfica, ya que habían este tipo de aviones en el norte, pero es una hipótesis suya, no tiene antecedentes. Que sin los estanques subalares se verificó que el avión despegó con un leve sobrepeso; que la condición con estanques con combustible habría hecho necesario disminuir pasajeros y/o carga, de manera de mantener dentro del límite máximo el peso. Que las limitaciones en un avión que determina el fabricante son producto de cálculos teóricos y de ensayos en vuelo que, entre otros, tienen por finalidad definir los límites que deben ser observados en la operación. Que, en este sentido, personalmente le ha tocado participar en ensayos de esta naturaleza, en pruebas en que se ensayan condiciones que exceden los límites que posteriormente se definen como operacionales; que esto da un margen de seguridad en caso que por alguna razón, durante la operación se sobrepasen estos límites. Que el hecho de excederlos levemente, si bien puede ser una falta administrativa, en el caso específico, el vuelo que los convoca no puso en riesgo la seguridad del avión, dado que lo hizo desde una pista muy larga que le permitía alcanzar la velocidad de despegue sin inconvenientes, tal como lo hizo; que el eventual uso de estanques subalares hubiese hecho necesario reducir peso en pasajeros y/o carga. Que el objetivo de la JIA es determinar las causas de un accidente, para tomar medidas que eviten su repetición, pero no la determinación de responsabilidades administrativas, ni menos sanciones de esta naturaleza; que tampoco se definió como está expuesto en la pregunta que es ser una mala configuración de pasajeros. Que la Fuerza Aérea de Chile aplicó sanciones administrativas producto de la investigación sumaria administrativa y no de la JIA, pero desconoce los cargos y sanciones aplicadas. Que la tripulación del CASA 212 tomó contacto con el control de tráfico aéreo, lo que es una actividad normal en cualquier vuelo. Que hubo un momento en que el controlador en el continente perdió comunicación con el avión, pero no recuerda cual fue el punto exacto o a qué distancia ocurrió eso. Que por la información recabada durante la investigación en base a los datos entregados por el servicio meteorológico y lo informado por la estación Juan Bautista y en el mismo aeródromo le consta que las condiciones meteorológicas en el aeródromo al aproximarse a la aeronave eran similares a las informadas a la tripulación. Que el informe pericial del fabricante así



como otros análisis realizados por entidades como la Universidad Politécnica de Madrid y la Universidad de Concepción, se tuvieron a la vista durante la investigación, pero la misma JIA hizo sus propios análisis y conclusiones. Que no recuerda si en alguno de los informes se determinó como factor contribuyente pero está seguro porque participó activamente en eso; que el accidente fue causado por las condiciones meteorológicas locales en la zona del canal. Que en el lugar específico del aeródromo hay un cataviento que permite conocer la dirección y estimar la velocidad del viento, aparato que es muy utilizado en muchos aeródromos, incluso en helipuertos de las ciudades. Que esto da información localizada del área del aeródromo a las tripulaciones; que también había una persona que no recuerda el nombre, que habitualmente entregaba algún tipo de información a las tripulaciones, pero personalmente nunca lo entrevistó ni tiene conocimiento de su expertis en esta materia. Que la información que recabó con motivo de la investigación y que le proporcionó a la tripulación del CASA 212 era un viento variable de los 240°suroeste de orden de los 25 o 30 nudos con ráfagas de hasta 41 nudos. Que la información que utilizó para el análisis fue de la Dirección Meteorológica y de la estación en poblado Juan Bautista que conjuntamente con el resultado de las simulaciones le permitieron tener una simulación de los vientos en el canal que era la zona de interés para su investigación. Que respecto de la investigación entregada a la tripulación desconoce quién se la entregó en forma local en el aeródromo pero la del cataviento es utilizada normalmente por las tripulaciones mediante observación visual; que esa es una de las razones de los sobrevuelos a la pista que se hacen habitualmente. Que el fabricante en el Manual del Avión recomienda 20 nudos de componente de viento lateral, es decir, perpendicular al eje de la pista. Que en su trabajo pericial utilizó las otras fuentes mencionadas y las simulaciones descritas para la zona del canal donde se produjo el accidente. Que no tiene conocimiento de que los pilotos de la Aérea volaban por el canal que se forma entre las dos islas, pero ésta no era un área prohibida ni restringida. Que en el momento del accidente y producto de los extensivos análisis y simulaciones a posteriori, se pudo determinar que la combinación de los factores reinantes o imperantes, es decir, las corrientes convectivas verticales, el efecto orográfico de la Isla Santa Clara, esto es, torbellinos contrarrotatorios causaron variaciones espaciales significativas de intensidad del viento entre puntos cercanos o aledaños; que esto se conoce como windshear o



cizallamiento; que la condición real era más severa, puesto que los modelos y simulaciones no pueden reproducir las variaciones temporales del viento que tienen un efecto de gradientes del viento en un mismo punto de un momento a otro, como tampoco las corrientes convectivas citadas anteriormente. Que como estos factores son muy variables, es imposible predecirlos y tampoco son visualmente reconocibles. Que desconoce si algún piloto de la FACH o de empresas comerciales conocían de estas condiciones; que no era un factor o fenómeno conocido o por lo menos identificado, porque de otra manera deberían haber sido informados a la autoridad aeronáutica para prevenir o recomendar a las tripulaciones no ingresar a esa área. Que hubo dos vuelos previos que aterrizaron en la isla; que uno que se canceló, pero no tiene certeza de los motivos y de si estaba programado con anterioridad o posterioridad al CASA 212. Que por lo que recuerda, los vuelos comerciales no reportaron ningún incidente en la aproximación; que a uno de ellos se le reventó un neumático; que de haber encontrado una condición de riesgo o adversa, deberán haberlo reportado a la tripulación del CASA 212. Que ha escuchado que se ha trabajado respecto a normas y procedimientos, pero desconoce si es específicamente a Juan Fernández o en general; que la razón de su desconocimiento es que el 2011 y 2012 era Director de la Academia Politécnica Aeronáutica, instituto dedicado a la formación de ingenieros de varias especialidades y, por consiguiente, abocado al ámbito académico; que, a partir de 2013, asumió como Director Ejecutivo de ENAER que es un puesto extra institucional y por lo tanto, en todo ese período desde el 2011 ha estado bastante alejado del quehacer institucional; que la excepción a esto fue su participación como perito en este caso, mientras aún era Director en la citada Academia. Que el fenómeno descrito o conocido como windshear, se debe a una conjunción de factores que pueden darse en muchos lugares, donde concurren copulativamente aquellos; que no es que sea un fenómeno típico o necesariamente concurrente en ese sector del canal y por lo tanto no puede preverse.

13.- Que a fojas 5992, comparece don Héctor Jaime Silva Rivera, individualizado en la lista de testigos de fs. 3482, quien previa y legalmente juramentado por su Señoría, reconoce el contenido y la firma del documento que se le exhibe, acompañado por el Fisco, que figura agregado con fecha 15 de enero de 2018, folio 774 denominado Copia del Informe: Análisis crítico de los antecedentes del accidente de la aeronave C-212-300 N° 966 de la FACH en el Archipiélago de Juan Fernández. Copia autorizada por la Notaría



Marcos Díaz de León Repertorio N° 200-2018. Proctolizado. Que, declara sobre el tercer y séptimo punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145 que tomó conocimiento del accidente ocurrido la tarde del día 2 de septiembre de 2011 en forma casi inmediata a través de las primeras informaciones de radio y televisión; que desde ese momento realizó un seguimiento permanente a su desarrollo; que en su condición de perito, esa actividad la realiza de forma permanente, no solo siguiendo los accidentes que puedan ocurrir en el país, sino también en el extranjero, dado que, producto de la información comprobada que se va obteniendo se pueden ya tomar decisiones correctivas o mitigadoras que eviten la posible repetición de un accidente de similares características. Ello dado que la industria aeronáutica es una de las que tiene los indicadores de mayor seguridad como medio de transporte, de ahí la importancia de perseguir y conocer en detalle los antecedentes necesarios que lleven a determinar las causas, factores contribuyentes y recomendaciones, si es el caso aplicable. Que para desarrollar la actividad, en la aviación en general hay reglamentos, normas y procedimientos que regulan el accionar para realizar las investigaciones correspondientes; que en el ámbito civil, es la autoridad aeronáutica la que debe disponer la investigación a través de un especialista para el caso de los aviones de hasta 5700 kilos y de una Junta Investigadora de Accidentes, integrada por diferentes especialistas; que a esta Junta, normalmente la autoridad aeronáutica invita a integrarse como especialista a fabricantes de aviones y de organizaciones relacionadas que sea necesario integrar; que en el caso específico de la FACH como organización del Estado, no está sujeta a la reglamentación aeronáutica civil, por lo que tiene la suya propia. Que es así como designa en estos casos una Junta Investigadora de Accidentes, integrada por especialistas de las diferentes áreas relacionadas; que de esa forma se constituyó ante este accidente la Junta, además de que se invitó a la empresa AIRBUS, como fabricante de la aeronave a realizar una investigación, la que fue integrada por diferentes especialistas y en la que se incluyeron diferentes estudios y pruebas; que el propósito de todas esas organizaciones es alcanzar conclusiones basadas en hechos comprobados que permitan determinar la causa o causas probables, sus factores contribuyentes y las recomendaciones derivadas. Que durante el proceso de investigación de la junta, se encuentran hallazgos de diferente índole, los que pueden ser de tipo operacional, administrativo, etc.; que si durante el proceso se detectan elementos



constitutivos de delito, la junta lo informará a las organizaciones correspondientes y ella continuará con su proceso de carácter técnico; que es así como en el desarrollo de la investigación la JIA no detectó elementos constitutivos de delito; que esta Junta se constituyó de forma inmediata en el lugar del accidente, permaneciendo en la isla por más de treinta días aproximadamente, en la cual tuvo contacto permanente con la investigación que realizaba AIRBUS; que en todo proceso de investigación se sigue un ordenamiento establecido por normas, en este caso, de la Fuerza Aérea, que en términos generales se desarrolla bajo el siguiente esquema: 1.- idealmente ir al sitio del accidente para tener una visión concreta de las circunstancias en que ocurrió; 2.- realizar una completa recolección de antecedentes y entrevistas a testigos, si los hay; 3.- efectuar un análisis de los antecedentes concretos obtenidos; 4.- tener conclusiones; 5.- determinar en base a esos hechos, las causas o causa más probable y sus factores contribuyentes; y 6.- efectuar las recomendaciones de seguridad operacional derivadas. Que todo lo anterior fue realizado tanto por la JIA como por AIRBUS, lo que además incluyeron algunos peritajes técnicos específicos solicitados durante su desarrollo; que puede concluir que la JIA tuvo a la vista todos los antecedentes que se encuentran en autos, en las diferentes causas; que del análisis de los mismos, se puede concluir que las investigaciones alcanzaron conclusiones basadas en hechos que resume en lo siguiente: que el vuelo fue planificado para ser realizado por el Casa 212, para realizar el vuelo a la Isla, en que se puede concluir, entre otros que: 1.- el avión Casa 212, perteneciente al grupo N° 8 basado en Antofagasta, lugar desde donde se inició la misión, se encontraba en condición aero-navegable, lo que significaba que no tenía observaciones para realizar el vuelo; que lo anterior está registrado en bitácoras y documentos de aeronavegabilidad correspondientes, de acuerdo a los reglamentos institucionales; 2.- la aeronave por ser de la serie 300, tiene capacidad para trasladar hasta 28 pasajeros, lo que queda sujeto a la capacidad de combustible y peso del avión; que el avión asignado fue preparado para trasladar 18 personas en la cabina de pasajeros y tres tripulantes en la cabina de mando; 3.- que el avión fue planificado para realizar el vuelo sin estanques sub-alaes, al tener la capacidad para trasladar a 21 ocupantes a bordo y full combustible; 4.- que la tripulación designada para cumplir la misión, es decir, la Teniente Fernández como Comandante de la aeronave y el Teniente Mallea como piloto, cumplían con los estándares, habilidades y competencias definidas por



la FACH; que la Teniente Fernández, entre otras competencias, era especialista en seguridad de vuelo y desempeñaba esta actividad como tal en el grupo en que se desempeñaba, demostrando su alta competencia en sus registros en actividades académicas y operacionales; y 5.- que la misión se inició en Antofagasta, con la tripulación el día 1 de septiembre hacia Santiago, grupo N° 10, desde donde se iniciaría el vuelo a la isla el día 2 de septiembre. Que respecto al desarrollo del vuelo, la teniente Fernández había iniciado la planificación de su vuelo desde el día 31 de agosto al realizar contactos telefónicos con la Dirección Meteorológica de Chile, con el fin de conocer la información entregada por los pronósticos esperados para el vuelo, que finalmente indicaban al momento de iniciar el mismo, que el aeródromo de la isla se encontraría operativo al momento del arribo; que como antecedente se puede confirmar que ese mismo día se realizaron dos vuelos de aviones civiles de pasajeros, los que arribaron a la isla a las 13:00 y 14:00 aproximadamente; que las condiciones de tiempo en la ruta se puede establecer que eran prácticamente post-frontales y las condiciones pronosticadas para el aeródromo de visibilidad ilimitada, con una base de nubes de 3300 pies aproximadamente y con un viento de 240° de 20 a 25 nudos; que el vuelo se desarrolló de acuerdo a lo autorizado por el ATC de Santiago, que es la autoridad que finalmente autoriza el plan de vuelo, de acuerdo a la administración del espacio aéreo y lo solicitado por la tripulación. Que al respecto hay que destacar que la elaboración del plan de vuelo en el formulario de papel, es un documento de trabajo que finalmente puede ser modificado por la autorización que otorgue la autoridad aeronáutica en ese sentido, incluso el plan de vuelo puede ser solicitado o modificado desde el aire por la tripulación; que lo anterior significa que la tripulación para obtener la información meteorología del plan de vuelo, no necesita concurrir a determinadas oficinas; que en la actualidad existen sistemas en red que permiten y facilitan esas actividades; que el vuelo se inició así con la aeronave en condición aero-navegable, sin observaciones que limitaran el vuelo y con una tripulación habilitada para volarla con la experiencia necesaria, ya que la Teniente Fernández había realizado 6 vuelos anteriores a la isla, con altas calificaciones. Que por otra parte, el Teniente Mallea había realizado 7 vuelos a la isla, lo que ratifica que ambos conocían la ruta y el aeródromo en el cual operarían. Que el vuelo se desarrolló en la ruta planificada con pequeñas desviaciones de rumbo y sin más significativas variaciones de altura, en un





breve lapso de tiempo por condiciones meteorológicas, para evitar volar dentro de las nubes ; que lo anterior fue notificado por la Teniente Fernández por frecuencia HF al centro de control oceánico, no logrando recibir la respuesta de ese centro; que no obstante, el centro de control tuvo permanente observación de la aeronave en las pantallas del radar hasta pasada la posición Morsa, en que la aeronave tomó contacto radial en frecuencia VHF con la Isla, es decir, ella estuvo inicialmente ubicada por el radar por el centro de control y, posteriormente, entró en contacto radial en frecuencia 118.2.; que en esta última frecuencia reportó su estimada a la Isla, no informando alguna observación al vuelo y en esa condición la aeronave lo desarrolló y sobrevoló la isla y sus alrededores hasta el momento del accidente, manteniendo en todo momento contacto radial y sin reportar ni recibir reportes de alguna condición específica, especialmente de carácter meteorológico de parte de la radio de Juan Fernández o de los realizados por las tripulaciones de los dos aviones que habían arribado anteriormente; que la aeronave tenía planificado su arribo al aeródromo de Juan Fernández, el cual tiene una longitud de 1007 metros y una elevación de 433 pies sobre el nivel del mar, lo que la hacía una pista muy apropiada para la operación del tipo Casa y para los aviones que habían aterrizado anteriormente que eran de similares características; que el aeródromo era no controlado, lo que significa que no tenía asistencia de torre de control fundamentalmente, pero existían los medios y procedimientos de aproximación como también de aterrizaje estándares definidos para un aeródromo no controlado; que existen más de 300 en el país y es una práctica internacional de la aviación, especialmente en aeródromos de uso poco frecuente, es decir, de bajo número de operaciones; que por lo anterior, el aeródromo era seguro y cumplía con los estándares de operación para la aeronave Casa 212. Que la aeronave al llegar a la isla realizó, como es habitual en ese tipo de aeródromos no controlados, una pasada inicial sobre la pista 14, para volver después de realizar una gota de agua y sobrevolar ahora la pista 32, para posteriormente dirigirse con un viraje a la izquierda hacia el sector en que se encuentra el punto conocido hoy como “punto Loreto”. Agrega que como observador, visitó y sobrevoló, realizando prácticamente las mismas maniobras que la aeronave. Que en esa fase del vuelo realizada por el Casa 212, solo hubo un testigo presencial (Sr. Paredes), no experto en la materia, que observó parte de la misma, que incluso no le permitieron determinar el lugar exacto en que ocurrió el accidente; que la aeronave no se encontraba en



el circuito de aterrizaje, dado que el lugar del accidente no forma parte del área, el rumbo, distancia y altura de la pista, que requiere un circuito visual de aterrizaje a cualquiera de las dos pistas, tanto la 14 como la 32. Que la aeronave se accidentó en el punto Loreto sobre el mar, en que por una altura determinada en forma aproximada por el testigo, no experto en la materia, y que fue realizada a través de la observación del sobrevuelo de una aeronave, se determinó junto al testigo, la altura de 650 pies aproximadamente; que esa es una altura permitida, según la normativa aeronáutica, dado que el mínimo de sobrevuelo sobre el mar para cualquier aeronave civil es de 500 pies y para las militares es de 250 pies; que lo anterior significa que el Casa 212 sobrevolaba el sector a una altura totalmente acorde a la normativa o reglamentación, tanto civil como militar; que es probable que la aeronave efectuaba el sobrevuelo en el área en espera de una mejor condición para realizar el aterrizaje en la pista definida por la comandante de la aeronave; que la aeronave al momento del accidente se encontraba totalmente aero-navegable, sin observaciones que dificultaran su aterrizaje; que de haber existido cualquier condición especial, por norma debía ser reportado por la tripulación; que por otra parte, no había reportes tanto de las tripulaciones arribadas anteriormente, como tampoco de la estación de la isla. Que en relación al combustible remanente al momento del accidente, se pudo establecer que éste le permitiría permanecer en vuelo entre 90 y 115 minutos, lo que le aseguraba un regreso al aeródromo de Viña del Mar, con un remanente de 10 minutos; que se debe establecer que el vuelo se había planificado recargando combustible en la isla para el regreso, para lo cual se había coordinado con la Armada la entrega y disponibilidad de 1500 litros, para reabastecer a la aeronave; que se debe aclarar que esa condición de disponibilidad de combustible no la tienen las aeronaves civiles, por lo que en la planificación de sus vuelos deben considerar el combustible suficiente para ir y regresar desde la Isla, cargado en los puntos de origen, vale decir, Santiago, Viña u otro. Que se estableció que la aeronave en el punto Loreto, se encontró con una condición meteorológica única, excepcional, no conocida y/o reportada anteriormente en el lugar, fenómeno conocido como wind shear, que en palabras simple es un corte de viento tanto vertical como horizontal, de alta velocidad, que ocurre en un reducido sector y por un corto período de tiempo; que este fenómeno es actualmente, en la industria aeronáutica, uno de los fenómenos meteorológicos que más fatalidades provoca, dado que cuando ocurre puede producir la pérdida del control de la aeronave en vuelo en



forma involuntaria e inadvertida por parte de la tripulación, lo que se conoce internacionalmente como LOC-I (Loss of Control in Flight). Que así pueden reafirmar, de acuerdo a lo establecido en la investigación realizada por la JIA, AIRBUS, peritajes, pruebas y ensayos realizados, que la causa del accidente es la pérdida del control en vuelo, por parte de la tripulación, en forma involuntaria e inadvertida, lo que constituye un caso fortuito o de fuerza mayor, al ser afectada la aeronave por el fenómeno meteorológico Wind Shear, siendo un factor contribuyente la altura, que siendo totalmente reglamentaria, no permitió su recuperación. Que en cuanto a experiencia, lleva más de 40 años desarrollando la actividad de investigador de accidentes aéreos, inicialmente en el país, como participación en organizaciones internacionales; que en Chile desarrolló actividades como investigador de accidentes para la Fiscalía de aviación, en aviación civil y comercial. Que agrega que posee la especialidad de seguridad operacional, actividad que trabaja para evitar los accidentes aéreos; que por tal razón se desempeñó como Director de Seguridad Operacional de Lan Airlans y tuvo la responsabilidad de implementar los sistemas de seguridad operacional de LAN en todas las filiales en el extranjero, por lo tanto ejerció el liderazgo de todas esas compañías en las actividades de seguridad operacional; que lo anterior le permitió participar e integrar grupos de trabajo en materia de seguridad operacional, como en OACI (Organización de la Aviación Civil Comercial) y IATA (International Aviation Transport Association, como también en asociaciones de seguridad operacional en que Lan participó. Que efectivamente en la actualidad cumple funciones como experto de seguridad y desde hace varios años está en el registro de peritos judiciales de la Corte Suprema, para las diferentes Cortes de Apelaciones del país; que en la actualidad está registrado como tal en las Cortes de Apelaciones de 12 regiones. Que efectivamente ha tenido conocimiento, dentro de su experiencia, que se ha concluido como causa de accidente el fenómeno de wind shear; que hoy ese fenómeno es una de las amenazas más peligrosas que están afectando a la aviación y, por ende, se ha constituido en una de las amenazas más peligrosas para las tripulaciones; que actualmente en la industria se realizan estudios para mitigar los efectos de ese fenómeno; que hoy los fabricantes, operadores y organizaciones relacionadas con la actividad aérea, están informando e instruyendo a las tripulaciones sobre ese fenómeno. Que como dijo anteriormente, el wind shear lleva a la pérdida de control de la aeronave en vuelo, en forma involuntaria e



inadvertida, constituyéndose hoy en una de las tres mayores causales de accidentes aéreos; que esto es permanentemente informado en la industria, dado que los accidentes derivados traen normalmente grandes fatalidades y, por ende, accidentes de alto impacto. Que en la aviación existe un fenómeno llamado turbulencia, que es algo que afecta normalmente a los aviones y que no es visible, solo se siente cuando una aeronave ingresa a una zona que está afectada por turbulencia; que por esa razón es importante el reporte de las tripulaciones que se ven afectadas y por reglamentación aeronáutica está establecido que las tripulaciones reporten la turbulencia, la cual es categorizada desde leve a severa; que en el caso del wind shear no es detectable, por esa razón en la actualidad las aeronaves modernas, de aviación comercial-civil principalmente, están incorporando nuevos sistemas que alertan a las tripulaciones, antes de enfrentarla con una alerta que normalmente dice wind shear a head; que wind shear es una condición que incluso las aeronaves experimentan durante el despegue, en que el sistema de alarma actúa sin que la tripulación visualice el fenómeno. Que en el aeródromo de Juan Fernández no existía ni existe dicho detector, dado que en el lugar en que ocurrió el accidente o punto Loreto se encuentra en el mar, además que hasta ese momento no existían reportes de esa condición. Que para elaborar su informe tuvo toda la información que ha sido incorporada en autos, tales como la causa criminal llevada a cabo por el Señor Ministro Mera, las investigaciones realizadas por la JIA de la FACH, AIRBUS, las que incluyen peritajes, pruebas y ensayos, realizada una de ellas en la Universidad de Madrid, en que se simuló la condición que afectó a la aeronave; que además realizó un acabado estudio de los informes anuales conocidos como Safety Report, en los cuales la OACI, IATA, BOING AIRBUS y Flight Safety Foundation emiten anualmente estadísticas como estudios relacionados; que gran parte de los datos han sido incluidos en autos y, puntualmente, en el análisis crítico que elaboró; que incluyó parte de esos estudios y estadísticas, en los cuales se muestra categóricamente los efectos del wind shear en las operaciones aéreas. Que entre los antecedentes analizados, al ocurrir el accidente, fluye mucha información, en muchos casos con especulaciones, afirmaciones y declaraciones que la opinión pública va asumiendo como verdades sin conocer todos los antecedentes; que por esa razón, en la investigación de los accidentes aéreos se es muy cauteloso en la forma de informar y así, por ejemplo, por norma internacional los informes definitivos de los accidentes se publican en el plazo de un año normalmente, lo anterior



además de que una investigación seria incluye estudios, pruebas y ensayos, entre otros, que requieren tiempo y recursos, dado que normalmente ellos son realizados por entidades especializadas que requieren el uso de tecnología que no siempre está disponible en el país lo cual, además, alarga los tiempos de investigación; que es así como la opinión pública, a través de los diferentes medios, se forma una opinión a veces parcial, errónea e incompleta, sin conocer los antecedentes, hechos comprobados y conclusiones, que motivaron el accidente. Que en relación a las declaraciones iniciales de algunos pilotos y que están en autos, ellas son aseveraciones típicas o normales realizadas de forma prematura, sin contar con la totalidad de los antecedentes que permitan formular declaraciones y/o conclusiones sin los debidos antecedentes y fundamentos; que en relación a las conclusiones, causas, factores contribuyentes y recomendaciones realizadas por la causa criminal, efectuada por el Señor Ministro Mera, por la JIA y AIRBUS, se concuerda solo que en lo relacionado con la altura estimada de vuelo, al momento del accidente, era totalmente reglamentaria; que en cuanto a las diferentes recomendaciones de carácter operacional y administrativas identificadas, como su nombre lo indica, tienen el carácter de tal, las que deben ser estudiadas, analizadas e implementadas, según corresponda, por las organizaciones mencionadas. Que respecto a una o más causas probables del accidente, se habló inicialmente que el avión se había accidentado en un intento de aterrizaje, lo que se ha demostrado que no ocurrió así, sino en los alrededores; que se dijo que el accidentes había ocurrido por falta de combustible, lo cual se ha demostrado que no fue así; que incluso agrega que en entrevistas que realizó en la isla fue informado, entre otras, de la larga estela y/o mancha de combustible que se desplazaba por el mar, producto de la corriente de la misma y del olor a combustible que se podía sentir en el área. Que ha establecido como causa probable del accidente, la pérdida del control del vuelo en forma inadvertida, sorpresiva e involuntaria, por parte de la tripulación a raíz de un fenómeno de wind shear, en que llevó a la aeronave a una posición incontrolable y en que la altura, siendo reglamentaria para sobrevolar el sector, no permitió su recuperación. Que estadísticamente, el fenómeno de wind shear afecta en forma más desastrosa a las aeronaves que se encuentran volando en los alrededores de los aeródromos y en las fases de despegue y aterrizaje, en las cuales las aeronaves se encuentran volando a niveles bajos. Que en el proceso de análisis de los antecedentes, recurrió a la Dirección de Aeronáutica para



conocer la estadística de accidentabilidad del aeródromo de Juan Fernández, ante lo cual se le informó que el único accidente ocurrido en la pista propiamente tal, para el período de 1990 a la fecha, es el aterrizaje sin tren de una aeronave civil ocurrido en abril de 2003 y que tuvo como consecuencia solamente daños a la misma, sin heridos; que el accidente se debió a un error de pilotaje al no bajar el tren de aterrizaje para realizar la maniobra; que tuvo a la vista para su análisis la investigación realizada por el especialista de esa Dirección. Que respecto a la competencia de los pilotos para volar a las alturas a que ha hecho referencia, los pilotos de la Fuerza Aérea, durante el proceso de formación son sometidos a programas de instrucción, en los cuales son capacitados y entrenados para efectuar vuelos a bajo nivel, lo cual se encuentra formalizado en los diferentes programas de instrucción con que cuenta la Fuerza Aérea; que lo sabe porque ha tenido a la vista y conocido los programas en uso de la FACH. Que ese avión en particular no lo voló, sin embargo conoce sus características y performance que lo habilitan; que en lo personal fue piloto del avión Hércules C130, formado como tal en la Fuerza Aérea de EE.UU y tuvo capacitación táctica que incluía, entre otros, la de pistas no preparadas. Que la posición Morsa es un punto de notificación establecido en la aerovía, que une la ruta desde Santo Domingo a Juan Fernández; que la sigla ATC significa Air Traffic Control, es decir, control del tráfico aéreo. Que para el aeródromo de Juan Fernández no existía un protocolo específico; que lo anterior no es necesario, dado que los aviones de acuerdo a sus características y performances, en sus manuales de operación, tienen establecido el padrón de aterrizaje; que en el caso del Casa 212 es el de utilizar cualquier pista, que es de 1000 pies sobre el terreno, a una distancia máxima de 1,5 millas náuticas, a velocidades y uso de Flaps preestablecidos, de acuerdo a una figura que está previamente establecida y que ha acompañado en el análisis realizado. Que el Punto Loreto está ubicado en el canal sobre el mar, por ende, a nivel del mar, es decir, 0 pies de altura; que respecto a las alturas de los cerros, longitud y ancho del canal, no las tiene en el documento, pero las conoció y trabajó sobre cartas en el momento del estudio, lo que le permitió elaborar un gráfico a escala en que incluyó el padrón del aterrizaje normal y el Punto Loreto en latitud y longitud sobre la carta; que la altura lateral de los cerros varía entre la altura de la pista, que son 433 pies, que es la elevación que tiene el aeródromo propiamente tal y los cerros del frontis, diría que podrían estar a unos 800 pies; que lo trabajó pero no lo recuerda; que es un concepto



equivoco que la aeronave materia de autos al entrar al Canal Santa Clara lo hiciera a más baja altura que las más altas cumbres de la zona, ya que ella debe volar a 500 pies sobre el agua y a 1000 pies sobre el terreno; que lo anterior significa que si la aeronave está volando sobre el mar, debe hacerlo a un mínimo de 500 pies, si va a volar sobre las más altas cumbres, debe hacerlo a una altura de 1000 pies sobre el terreno para los aviones civiles y a 250 pies sobre el terreno si es una aeronave militar, como lo era el Casa 212. Que el avión al estar sobre el canal sobrevolando a 500 pies de altura sobre el nivel del mar, tenía lateralmente los cerros del archipiélago a los costados. Que efectivamente, la norma establece que la altura a volar sobre el mar, tanto abierto como los acantilados laterales, es de 500 y 250 pies respectivamente; que si se va a sobrevolar sobre los acantilados se debe ascender, de forma tal que los aviones civiles sobrevuelen los acantilados a 1000 pies sobre el terreno y los aviones FACH lo pueden hacer a 250 pies sobre la altura de los acantilados. Que el fenómeno wind shear se ha venido detectando y estudiando desde hace un par de décadas. Que en su estudio para los antecedentes del informe, en primer lugar, estuvo en la pista y en el lugar físico en que se encontraba tanto el funcionario de la DGAC como el señor Paredes; que al respecto aclara que ambos se encontraban al interior de una oficina sin vista a la pista; que el funcionario de la DGAC permaneció en su lugar de trabajo en todo momento, sin tener a la vista a la aeronave en ningún instante; que al sentir el ruido de la aeronave, el señor Paredes salió de la oficina en que se encontraba hacia la losa de estacionamiento de aeronaves y la vio, como él señala, cuando ésta se encontraba en su segundo sobrevuelo sobre la pista, es decir, sobre la pista 32, en la que él declara que el avión venía aparentemente a baja altura y al sobrevolar la pista él observó incluso que el piloto tenía un casco blanco, lo cual no es efectivo, dado que esa aeronave se vuela sin casco; que lo anterior se puede comprobar en las grabaciones recuperadas en que se muestran a los pilotos en la cabina sin casco; que por lo anterior, se puede ratificar que el funcionario de la DGAC permaneció siempre en su puesto de trabajo y, por ende, no tuvo a la vista a la aeronave, sólo sintió los ruidos del sobrevuelo. Que lamentablemente ambos pilotos fallecieron posteriormente, en diferentes circunstancias, por lo que sus declaraciones las desconoce, pero puede ratificar que otros pilotos civiles habían sobrevolado y sobrevuelan el canal Santa Clara en forma normal; que si ambos pilotos declararon conocer que era peligroso sobre volar el sector, debieron reportarlo



oportunamente, de acuerdo a lo establecido por la norma. Que los diferentes programas de instrucción a que son sometidos los pilotos de la Fuerza Aérea, incluye el conocimiento de las rutas, zonas a volar (navegación) y meteorología, que incluye el conocimiento del wind shear. Que la orografía del Canal Santa Clara fue un factor contribuyente a la particular condición que se dio en ese momento; que el Punto Loreto no se encontraba dentro del padrón del circuito de aterrizaje, correspondía al área terminal. Que existía el padrón de aterrizaje estándar aplicable a la aeronave Casa 212 en el manual de operaciones; que existe un padrón aplicable a cualquier aeródromo. Que como ha dicho anteriormente, la tripulación probablemente se dirigió al Punto Loreto en espera de mejores condiciones o una planificación para el aterrizaje; que no es anti-reglamentario sobrevolar los alrededores del aeródromo en las condiciones en que se hacía; que si la tripulación hubiese estado en el padrón del circuito de aterrizaje debía cumplir las alturas, distancias, velocidades y posiciones del Flap, de acuerdo a lo establecido en el procedimiento; que no se conoce exactamente la intención de la tripulación sobre ese punto, dado que no existen grabaciones ni reportes de intenciones.

14.- Que a fojas 6033, comparece don Iván Gonzalo Siminic Ossio, individualizado en la lista de testigos de fs. 3482, quien previa y legalmente juramentado por su Señoría, declara sobre el séptimo punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que desde 1990, aproximadamente, se dedica profesionalmente al estudio sistemático y pormenorizado de la mayoría de los aspectos de la historia aeronáutica nacional chilena, civil y militar; que todos esos estudios los realiza, principalmente, recurriendo a la recopilación y análisis de fuentes primarias, en particular, aunque no exclusivamente, en los antecedentes contenidos en el sistema registral público chileno, es decir documentación oficial. Que en tal sentido, ha publicado a contar de 1995, decenas de artículos en medios nacionales y extranjeros de reconocido prestigio; que como señaló anteriormente, a fines del 2003 y en base a la experiencia acumulada en la actividades referidas, la Fuerza Aérea lo contrató para constituir un departamento de estudios históricos aeronáuticos, el que a la fecha funciona en la Academia de Guerra Aérea; que en esa dependencia desarrolla estudios sobre historia aeronáutica y de empleo del poder aéreo en situaciones de conflicto en general; que en esa labor ha escrito decenas de artículos de historia nacional e internacional del empleo de la aviación, así como una serie de libros de su autoría, que son





ocupados como material académico en las academias de estudios superiores de las tres ramas de la defensa; que en esa tarea se ha hecho cargo adicionalmente de proyectos de investigación académica y de difusión, así como también de impartir clases tanto en dicho instituto como en otros de la Fuerza Aérea y externos, como la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos ANEPE. Que generalmente también es conferencista en seminarios, diplomados o diversas actividades académicas de la especialidad; que por sus actividades académicas en general, la Fuerza Aérea le reconoció hace algunos años con la condecoración Diego Aracena, entre otros reconocimientos. Que paralelamente, para dar a conocer estudios de las mismas materias en forma personal, no remunerada e independiente, a contar del 2005 es el dueño y editor del sitio web El Observador Aeronáutico (Ivansimanic. Blogspot.cl); que este sitio, donde se publican artículos inéditos de historia aeronáutica nacional, una semana después del accidente de la Isla de Juan Fernández y con fines netamente históricos, en base a la amplia información recopilada por él durante años, publicó un trabajo donde consignó todos los accidentes aéreos posibles de rastrear ocurridos ahí; que la finalidad de ese trabajo fue solamente continuar, en forma profesional, la línea editorial de su sitio web, cual es dar una mirada muy específica, especializada y crítica a acontecimientos de historia aeronáutica nacional, de una forma que es muy difícil de encontrar en otros medios y que, por lo general, otros historiadores desconocen. Que de acuerdo a lo anterior, el estudio mencionado arrojó como resultado una serie de conclusiones: 1.- que la aviación llegó a la Isla de Juan Fernández en la segunda década de los años 40 del siglo pasado, gracias al esfuerzo de la Fuerza Aérea de Chile y a la entrega a ésta, por parte de Estados Unidos, de una serie de Hidroaviones que le permitieron amerizar en el archipiélago; 2.- que alguna aviación comercial menor chilena recurrió al mismo tipo de hidroaviones, para iniciar las primeras actividades de ese tipo a fines de los años 50; 3.- que la existencia de la pista de Juan Fernández se remonta a 1966; 4.- que si bien en dicha instalación aeronáutica se han producido accidentes o incidentes de aeronaves operando en ella, esos hechos son muy contados o escasos, de muy menor entidad, siempre en la pista, en la etapa de aterrizaje o carreteo, traducidos en olvidos del piloto por bajar el tren de aterrizaje o por asperezas propias del terreno, de todos los cuales los daños ocasionados fueron menores o sin víctimas que lamentar; que el número de accidentes de esa naturaleza que ha podido consignar, no supera los 6 eventos



desde 1966 aproximadamente; que ninguno se produjo debido a situaciones meteorológicas ni en la zona del estrecho de Santa Clara o de la bahía Cumberland, o sobre el océano en general; que finalmente, del estudio de los antecedentes disponibles, puede observarse alguna referencia a alteraciones que dicen relación con aspectos distintos a aquellos vinculados a la operación misma de la pista de aterrizaje; 5.- que lo que sustenta su estudio, aparte de lo ya mencionado, son los antecedentes públicos disponibles abiertamente, en particular, pero no exclusivamente, la colección de carpetas de investigaciones de accidentes, llevados a cabo por la Dirección de Aeronáutica Civil, todos los cuales, a contar de 1949, se encuentran debidamente indexados en el Archivo Histórico del Museo Nacional Aeronáutico del Espacio de Cerrillos; que adicionalmente, fueron consultados los archivos que sobre las mismas materias se encuentran en el archivo nacional de la administración en Santiago, documentación del archivo histórico de la Fuerza Aérea, también en asuntos relativos a lo mismo, del Registro Nacional de aeronaves de la DGAC, mantenidos desde 1942 en adelante, el que da cuenta de la vida en Chile de todas las aeronaves civiles que han operado en el país y, finalmente, archivos propios de las pocas empresas privadas que han operado en el archipiélago. Que los antecedentes que contiene una carpeta de investigación de accidentes, considerando que los registros que lleva la DAGC al respecto, solo existen y están disponibles a partir de 1949, aunque los accidentes aéreos en Chile se remontan al 21 de agosto de 1910, puede decir que el tema se ha ido profesionalizando progresivamente desde 1949; que generalmente se contiene una carta donde se da cuenta de la ocurrencia del accidente, sus características, la identificación de la o las aeronaves y personas involucradas, la designación de un oficial encargado de la investigación, medios de prueba para acreditar los hechos, en su caso informes técnicos y conclusiones; que adicionalmente tiene disipaciones sobre el estado final de la aeronave y de la subsistencia o cancelación de la matrícula civil; que en el ámbito militar es similar; que en ambos casos el tema se ha ido especializando de acuerdo a las disposiciones legales o reglamentarias nacionales o internacionales vigentes. Que sí existe una carpeta de cada accidente o incidente, lo cual es esperable en la inmensa mayoría de los casos; que para ilustrar el punto, sus investigaciones al respecto contemplan la complementación de los antecedentes registrales obtenidos con otros que, académicamente, también son considerados como primera fuente, por ejemplo, prensa nacional y regional, la que para



mayor precisión de su trabajo consulta de forma sistemática y regular, para el cruce de los antecedentes obtenidos y la mayor precisión de ellos. Que respecto a la metodología empleada para su estudio sobre los accidentes de Juan Fernández, los accidentes aéreos son de regular ocurrencia, lo que no significa que sucedan todos los días; que el método parte por estructurar una base de datos sistemática que contempla la fecha, las características principales en que se produjo el accidente, la identificación oficial de cada una de las aeronaves involucradas, la identificación de las personas afectadas, la calidad específica de éstas a bordo o en tierra y finalmente la consignación de las fuentes exactas de la información en cada uno de los casos; que esto se relaciona con el tema de las primeras fuentes o fuentes directas, en la medida que se utilizan medios de primera mano y no referencias indirectas; que ello se traduce en que cuando hay un accidente que no cuenta con dichas fuentes, eso también queda debidamente consignado; que para el caso del estudio en cuestión, consideró los informes oficiales de la DGAC y de la FACH, informes del servicio aéreo de rescate, recursos del registro nacional de aeronaves, específicamente en lo relativo a la cancelación de las matrículas nacionales de las aeronaves involucradas; que en este último caso, cuando la aeronave involucrada es militar, generalmente se consulta los decretos de baja de las mismas, pero en el caso de la operación del aeródromo de Juan Fernández, desde 1944 en adelante, su estudio concluyó que ninguna aeronave de la Fuerza Aérea se había involucrada en un accidente o incidente sino hasta el caso del Casa 966. Que eso es materia de una reglamentación internacional, regulada por disposiciones de la organización de aviación civil internacional.; que en general, un accidente involucra algún daño sufrido por alguna aeronave ocasionado dentro de la etapa de operación de ésta. Que un incidente generalmente tiene que ver con la violación de alguna disposición aeronáutica, de la cual no se sigue necesariamente un daño material evaluable en dinero para una aeronave como, por ejemplo, si una auxiliar de vuelo o un piloto de una aerolínea vuela con una licencia vencida, eso podría dar lugar a él; que sin perjuicio de lo anterior, en algunos casos bien puede denominarse incidente a un hecho que habiendo causado algún tipo de daño a una aeronave, éste sea de muy menor cuantía o significación. Que respecto de los 6 eventos verificados en la isla de Juan Fernández, a contar del 21 de agosto de 1910, la cantidad de accidentes investigados por él asciende aproximadamente a 6000 hechos; que no recuerda exactamente ahora las fechas específicas



de los 6 casos mencionados; que es un dato muy determinado y tiene entendido que están publicados en el sitio web citado con fecha 9 de septiembre de 2011; que lo que si recuerda es que fueron hechos muy aislados, protagonizados principalmente por las empresas aéreas que hacían servicios en la zona, el último de los cuales ocurrió, si mal no recuerda, en el año 2013 y el primero en 1957, año este último en que, si bien no había pista en Juan Fernández, ocurrió en una planicie ocupada muy ocasionalmente en ese momento, hecho que significó un reventón del neumático de la aeronave civil, del que dio cuenta el diario el Mercurio como único medio que cubrió esa noticia, un par de días después de ocurrido; que los 6 hechos mencionados por él si ocurrieron muy separados en el tiempo entre sí. Que primero no es piloto, la parte operacional profesional en ese aspecto la desconoce; que sin embargo, de acuerdo a los antecedentes recopilados, él podría sostener primero que Juan Fernández no representa una accidentabilidad mayor a la de cualquier otro aeródromo particular o privado del país; que ninguna catástrofe se ha producido en sus alrededores, ni en las pistas, exceptuando el caso del avión de la causa; que no habido víctimas que lamentar; que los que se han producido ha sido por malas mantenciones de las aeronaves, antigüedades de las mismas y dos casos por asperezas de la pista; que en si esto es bastante más que el récord de numerosos otros aeródromos del continente; que finalmente reitera que los hechos investigados por él se refieren a ocurrencias propias, incluso del carreteo de los aviones en la pista y no en las fases de aproximación o despegue del aeródromo; que por lo menos su base de datos demuestra eso. Que en cuanto a una a una mayor accidentabilidad, hay muchos aeródromos y aeropuertos en Chile en donde ha habido accidentes catastróficos; que sin embargo, para sacar un promedio o para responder bien, habría que manejar en este momento antecedentes adicionales como, por ejemplo, el número de operaciones aéreas efectivas en determinado lugar; que esto le permite concluir que un accidente catastrófico puede darse incluso en un aeródromo que tenga altos estándares de seguridad y viceversa, como efectivamente ha ocurrido en el país en numerosas ocasiones; que asimismo es muy posible que en aeródromos absolutamente rústicos no tengan particular índice de siniestralidad; que en el fondo es una cuestión matemática de probabilidades; que nombrando algunos casos catastróficos ocurridos de alta seguridad o debidamente asegurados: Calama, Arturo Merino Benítez, Puerto Williams, Base Frei, Puerto Montt y Coihaique. Que desconoce si lo que él redactó en su



sitio web o los antecedentes que ocupó para hacer la investigación, están incorporados o han sido utilizados de alguna forma en la causa; que en su momento supo que esto estaba disponible, pero desconoce si lo habrá ocupado alguien de alguna forma. Que desconoce si los antecedentes que utilizó para realizar su investigación son parte del expediente de este juicio; que ni siquiera lo ha visto y nadie le ha comentado nada, ni siquiera la gente de la FACH. Que respecto a los 6 caos estudiados habría que analizar uno a uno, pero sostiene, como dijo, que fueron casos de reventón de neumáticos, repliegue involuntario del tren de aterrizaje u olvido del piloto de bajar el mismo; que no tiene casos de problemas meteorológicos que hayan afectado una operación aérea hacia la isla a nivel de causar un accidente. Que respecto a la altura de vuelo en la que volaban esos 6 aviones, seguramente son datos que están en la carpeta investigativa y disponible como tales; que sin perjuicio de eso, dada la naturaleza de los accidentes relatados que ocurrieron en la pista, no tiene relevancia para explicarlos, porque fueron accidentes en tierra, con los aviones ya posados. Que desconoce si en los 6 casos estudiados se transitó por el canal Santa Clara, para objeto de aterrizar en el aeródromo; que no es por lo que ha estudiado, antecedente que se haya considerado con detalle en las carpetas investigativas, dada la naturaleza de los hechos ocurridos en esos casos. Que ve altamente improbable que en esos 6 casos estudiados haya habido un funcionario de la Fuerza Aérea de Chile dado de baja, ya que fueron accidentes que afectaron aeronaves privadas comerciales, en su operación habitual hacia ese aeródromo; que no ve la relación que dichos hechos pudieran tener con personal de cualquiera rama de las Fuerzas Armadas.

15.- Que a fojas 6043, comparece doña Claudia Cisternas Ponce, individualizada en la lista de testigos de fs. 3482, quien previa y legalmente juramentada por su Señoría, declara sobre el cuarto y séptimo punto de prueba de la resolución que recibe la causa a prueba de fs. 3145, que trabaja en la Dirección Meteorológica de Chile desde 1996; que está contratada como meteoróloga y para el año 2011 trabajaba como meteoróloga previsionista; que su trabajo está en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez y su función principal era realizar pronósticos aeronáuticos, alertas meteorológicas y atender a tripulaciones a requerimiento. Que el día primero de septiembre del 2011 estaba de turno, entre las 08:00 y las 20:00 horas; que cerca del medio día la llamó un usuario identificándose como Carolina Fernández, teniente, informando que iba a realizar un vuelo



a Juan Fernández el día 2 a las 13:00 horas local y volaba a los 10.000 pies aproximado; que ahí entregó el pronóstico en ruta y en destino; que por protocolo se realizan preguntas claves, la fecha de vuelo, la hora y el nivel; que le comenzó a dar el pronóstico y la situación era un sistema frontal en altura frío debilitado, que saliendo de Santiago encontraría nubosidad entre los 6 y 10.000 pies, un jet a los 30.000 pies de centro donde tenía 130 nudos, los vientos a la altura que ella iba a hacer su vuelo, tendrían una dirección entre los 300° a 330° noroeste; que llegando a Robinson tendría visibilidad superior a 7000 metros, en general sin problemas de visibilidad y en nubosidad se encontraría con estratos cúmulos entre los 3000 y 6000 pies; que en cuanto a los vientos tendría un componente entre 240° y 260° suroeste y en intensidad entre 20 a 25 nudos. Que se comunicó con la Teniente Fernández telefónicamente; que ella la llamó a un teléfono de la oficina. Que los medios empleados y disponibles para los pilotos para solicitar información meteorológica pueden ser telefónicamente o de manera presencial; que existen esas dos alternativas. Que respecto a la antelación necesaria con la que un piloto debe preguntar por las condiciones meteorológicas, generalmente cuando va a realizar su plan de vuelo, antes de hacerlo debe chequearlas, para ver de esa forma si está bien el destino al que quiere llegar o debe tomar alguna alternativa, pero desconoce si hay un procedimiento o si debe haber algún tiempo límite para la consulta. Que el meteorólogo previsionista debe elaborar pronósticos aeronáuticos, confeccionar alertas meteorológicas para fines aeronáuticos, mantener la vigilancia del área y entregar información a tripulaciones en requerimiento. Que el área geográfica de la entrega del pronóstico a la señorita Fernández era Santiago-Viña del Mar-Isla Robinson; que el pronóstico entregado respecto de la Isla Robinson Crusoe es general, ya que no se cuenta con información en tiempo real en la pista para haber pronosticado las condiciones de ella. Que no se verificó el pronóstico entregado a la Teniente Fernández el día del accidente, porque no tienen información en tiempo real; que sin embargo, nunca les llegó algún reporte de alguna condición diferente a las que habían pronosticado por parte de otras aeronaves y por imagen satelital se mostraba el tipo de nubosidad que habían predecido. Que respecto a si el pronóstico entregado fue certero, desconoce las condiciones reales que hubo al momento del accidente, ya que no se cuenta con información meteorológica en tiempo real; que sin embargo por imagen satelital se mostraba el tipo de nubosidad pronosticada. Que tiene entendido que si hubo vuelos antes del Casa a la Isla de



Juan Fernández el día del accidente; que se entregó el mismo pronóstico a los vuelos anteriores, pero desconoce si se encontraron con las mismas condiciones meteorológicas. Que no supone una complicación para la aeronavegación el pronóstico entregado a los tripulantes del Casa 212, en cuanto a las condiciones meteorológicas imperantes. Que la Teniente Fernández no le realizó consulta en particular respecto de las condiciones meteorológicas en la isla de Juan Fernández; que consultó por condición sinóptica, nubosidad, viento, eso principalmente. Que la condición sinóptica pronostica con un sistema frontal en altura debilitado, acercándose al continente y una condición post-frontal en ruta hacia la Isla, no causaba peligro tanto por nubosidad, ni visibilidad y viento. Que en la zona del canal Santa Clara no existe información en tiempo real de parámetros meteorológicos. Que la ocurrencia de algún fenómeno meteorológico se puede muchas veces detectar, cuando otras aeronaves que pasan por el lugar realizan una aeronotificación del algún fenómeno anormal; que en ese caso no se recibió ninguna aeronotificación por el avión siniestrado ni por los aviones anteriores que fueron a la Isla; que si no tiene información en tiempo real no puede determinar las condiciones de un punto específico. Que le consta que la Teniente Fernández o el Teniente Mallea habían solicitado información meteorológica con anterioridad al servicio en el cual se desempeña; que el funcionario que le entregó el turno el día 1º, le señaló que ya se habían comunicado a la oficina solicitando un pronóstico meteorológico y que volverían a llamar en su turno para confirmarlo, si se mantenía la misma previsión. Que no conoce la causa del accidente del avión Casa 212. Que no conoce las condiciones meteorológicas imperantes en el Canal Santa Clara al momento del accidente. Que le informó a la Teniente Fernández que encontraría en la superficie de la isla vientos de intensidad de 20 a 25 nudos y de orientación 240° a 260 ° grados; que una condición post-frontal es una condición meteorológica que se encuentra pasado el sistema frontal, el cual lleva nubosidad estrato cúmulo y buena visibilidad. Que el sistema frontal está muy próximo al continente; que como ella realiza pronósticos en ruta, camino a la Isla de Juan Fernández estaba la condición post-frontal y llegando a la isla estaba como en el límite post-frontal y una alta de características frías el día 2 de septiembre de 2011. Que conoce el fenómeno wind shear; que esa condición se produce cuando hay una diferencia tanto de dirección como de intensidad del viento, por lo tanto, generalmente se reporta en fase de aterrizaje o



despegue. Que la condición post-frontal que existía el 2 de septiembre no es una condición propicia para la producción del fenómeno wind shear, ya que él se puede deber a muchas razones, por una condición orográfica, térmica y puede producirse en tiempos muy breves, es decir, un avión puede reportarlo y el siguiente que aterrice se puede no encontrar con el fenómeno; que diferencias termales en terreno, una orografía muy cercana a una pista, como una montaña o un cerro, o la presencia de un sistema frontal son condiciones orográficas que propiciarían la producción de ese fenómeno; que no conoce la orografía de la Isla. Que en su experiencia es frecuente que se presenten las condiciones meteorológicas informadas por ella a la teniente Fernández; que se da esa condición; que la dirección del viento pronosticada fue entre 240° a 206° suroeste. Que el informe del señor Pacheco que se le exhibe es climatológico, que la climatología no es su especialidad; que los pronósticos que entrega tienen una duración más corta, de 6 horas; que no trabaja a nivel climatológico, que no conoce la orografía de la isla y desconoce el lugar del accidente, por lo que no puede hablar del informe. Que la condición meteorológica informada a la Teniente Fernández es respecto de vientos en la isla en general. Que el pronóstico emitido es de una validez de seis horas; que es un pronóstico para una ruta, un área, en este caso era Santiago-Isla Robinson, a diferencia de lo que se emite de un pronóstico de terminal, que es para un aeropuerto o pista de aterrizaje, el cual para efectuarlo se debe tener información en tiempo real horaria, cada hora; que es por esa razón que para la Isla Robinson no se emitía pronóstico de aeródromo, solo un pronóstico de ruta.

**CUADRAGÉSIMO PRIMERO:** Que a fs. 3896, el 15 de enero de 2018, se lleva a efecto la audiencia de exhibición de documentos solicitada a fs. 3794, rectificada a fs. 3801, por la demandante en causa acumulada caratulada “Correa Vela con Fisco de Chile”, con la asistencia de esta parte, del demandante en causa acumulada caratulada “Delgado con Fisco de Chile” y del demandado.

Que en esta audiencia, el demandado exhibe el documento denominado “Airplane Flight Manual” y las partes demandantes que asisten, manifiestan su conformidad con aquel. Que respecto del segundo documento cuya exhibición se solicitó, esto es “Procedimiento Operativo Estándar” detallado a fs. 3373 número 2, no lo exhibe y solicita al Tribunal un plazo para acompañarlo, efectivamente. Que cumplió lo ordenado a fs. 4048 y el documento se tuvo por acompañado a fs. 4087.





**CUADRAGÉSIMO SEGUNDO:** Que a fs. 5154, el 29 de marzo de 2018, se lleva a efecto la audiencia de exhibición de documentos decretada a fs. 4716, a solicitud de la demandante en causa acumulada caratulada “Castaño con Fisco de Chile” con la asistencia de esta parte y del demandado Fisco de Chile. Que el demandado exhibe el documento Airplane Flight Manual Inta Approved Airplane Flight Manual Supplement for Casa Model C-212- DF “Aviocar” with Underwing fuel tanks de 24 de junio de 1994.

**CUADRAGÉSIMO TERCERO:** Que a fs. 5449, doña Carolina Valderrama Rojas, por sí y en representación legal de Constanza Núñez Valderrama, quien es demandante en causa acumulada caratulada “Valderrama con Fisco de Chile”, a solicitud del demandado de fs. 3798, ante el 3° Juzgado de Letras Civil de Antofagasta en E-524-2018, absuelve posiciones, declarando lo siguiente: 1.- que mediante Resolución SS. FF.AA. (A) DEPTO. PREV. SOC. N° 406 de 28 de noviembre de 2011 se le concedió una pensión mensual de montepío en carácter de viuda de don Erwin Núñez Rebolledo por \$852.912 con los reajustes estipulados en el artículo 2 de la Ley 18.964; 2.- que mediante la Resolución previamente mencionada se le concedió una indemnización por desahucio por \$2.759.970; 3.- que mediante la resolución previamente mencionada se le concedió la indemnización contemplada en el artículo 69 de la Ley 18.948 por \$6.623.928; 4.- que mediante dicha resolución se le concedió asignación familiar a doña Constanza Núñez Valderrama hasta el 31 de diciembre de 2025; 5.- que recibe aproximadamente \$850.000 por concepto de pensión mensual de montepío en la actualidad; 6.- que percibió \$6.623.928 por la liquidación del seguro de la Mutualidad del Ejército y Aviación.

Asimismo, a fs. 6569, comparece don Jorge Luis de Amesti Cabezón, quien previamente juramentado y al tenor del pliego de posiciones expone: 1.- que no ha recibido dinero por parte de Televisión Nacional; 4.- que el pago por Televisión Nacional de Chile fue realizado mediante cheque. Aclara que tiene dudas respecto al Banco y el monto no lo recuerda, porque se lo pasó a su papá; 5.- que no ha ido a firmar a ninguna Notaría. Aclara que, el acuerdo de voluntades se hizo en forma privada celebrada en Televisión Nacional, dentro de una reunión múltiple con muchas personas, en la que se le mostró el documento, después de comprobar que coincidía la cantidad expresada en el cheque con los montos señalados en el documento que lo respaldaban, procedió a recibir el cheque que estaba a nombre de su padre y a firmar; 6.- que no recuerda si el acuerdo de voluntades para con



Televisión Nacional de Chile tenía cláusulas de confidencialidad. Aclara que, no puede afirmar si se trataba de un documento distinto del que firmó e hizo referencia en las preguntas anteriores y que, en caso de haber sido distinto, repite que no recuerda si existían o no cláusulas de confidencialidad.

**CUADRAGÉSIMO CUARTO:** Que a fs. 5554, se lleva a efecto audiencia de percepción documental solicitada por el demandado a fs. 4032 y 3920 y concedida por el Tribunal por resolución de 17 de enero de 2018 de fs. 4086 y por resolución de 22 de enero de 2018 de fs. 4148, con la asistencia de esta parte y del demandante en causa acumulada caratulada “Camiroaga con Fisco de Chile”. Que se procedió a la percepción del video contenido en un DVD guardado en Custodia del Tribunal N° 135-2018. Luego, se procedió a la percepción de la investigación sumaria administrativa ordenada instruir por la Dirección de Operaciones mediante Resolución Secreta N° E 079 de 2 de septiembre de 2011 ampliada por Resolución Secreta N° E 134 de 1 de diciembre de 2011 cuyos tomos se detallan de fs. 4138 a 4141 contenida en 2 CD que almacenan archivos en formato PDF, guardados en Custodia del Tribunal N° 183-2018.

**CUADRAGÉSIMO QUINTO:** Que, a la causa se allegaron los siguientes oficios:

1.- Por resoluciones de 1 y 22 de junio de 2018 de fs. 5297 y 5503, se tuvo por recibido Oficio de la Caja de Previsión de la Defensa Nacional de 30 de mayo de 2018 y sus antecedentes, que rolan de fs. 5280 a fs. 5296. Que en este documento, se informa que la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas otorgó los siguientes beneficios: 1) Al momento del deceso de don Rodrigo de la Cruz Fernández Apablaza, pagó a su cónyuge una cuota mortuoria por \$1.835.013; asimismo, hizo efectivo un seguro de desgravamen asociado a un crédito hipotecario que el occiso mantenía con Capredena por un total de \$16.357.836, que era el saldo de su deuda. 2) Otorgó un préstamo habitacional, que se encuentra vigente y un préstamo de auxilio social a doña Karina San Martín Caro, viuda de don Flavio Oliva Pinto por las sumas de \$27.172.000 y por \$1.308.389. 3) Otorgó un préstamo de auxilio a doña Jeannette Mardones Barrientos, viuda de don Eduardo Jones San Martín por la suma de \$4.039.000, que se encuentra vigente.

2.- Que por resolución de 15 de junio de 2018 de fs. 5479, se tuvo por recibido Ordinario N° 179 de 13 de junio de 2018 de la Ministra de las Culturas, las Artes y el Patrimonio que rola de fs. 5457 a fs. 5477. Que, a este documento se adjuntan copias auténticas de los



decretos de nombramiento y de las liquidaciones de sueldo de doña Carolina Díaz Riffo desde 12 meses anteriores y hasta el 2 de septiembre de 2011.

3.- Que por resolución de 22 de junio de 2018 de fs. 5503, se tuvo por recibido Oficio N° 05 de 28 de mayo de 2018 del Presidente de la Corte Marcial que rola a fs. 5498, que informa que la causa Rol N° 32-2011, a esa fecha, se encontraba elevada ante la Excelentísima Corte Suprema, para el conocimiento y resolución de contienda de competencia.

4.- Que por resolución de 22 de junio de 2018 de fs. 5503, se tuvo por recibido Oficio N° 134/2018 de 9 de mayo de 2018 del Ministro en Visita don Hernán Crisosto Greisse, que rola a fs. 5499, que también informa que la causa Rol N° 32-2011, se encuentra en la Excelentísima Corte Suprema para conocimiento de contienda de competencia y que no se cuenta con sistema de digitalización de causas.

5.- Que por resolución de 22 de junio de 2018 de fs. 5503, se tuvo por recibido ORD. 14271 de 30 de mayo de 2018 de la Comisión para el Mercado Financiero, que rola de fs. 5500 a fs. 5502. Que en dicho documento se informa que las siguientes personas tienen rentas vitalicias: 1) Silvia Muñoz Arancibia, en compañía SECURITY PREVISION, POL N° interno 5634; 2) Jorge Camiroaga Puch, en compañía CONFUTURO, POL N° interno 2112; 3) María Rebolledo Castro, compañía PRINCIPAL, POL N° interno 34135; 4) Jaime Cabezón de Amesti, compañía METLIFE, POL N° interno 94231; 5) Cristián Zambrano Olivares, compañía CONFUTURO, POL N° interno 611604.

**CUADRAGÉSIMO SEXTO:** Que, con fecha 5 de septiembre del presente año, se decretó como medida para mejor resolver, oficiar a las siguientes instituciones: 1) Al Director del Servicio de Impuestos Internos a fin que remita copia de las declaraciones de renta de don Sebastián Andrés Correa Murillo RUT 10.555.890-2 del año 2011; 2) A la Excma. Corte Suprema, a fin que, si lo tiene a bien, remita copias de la causa Rol N° 32-2011. Que, también como medida para mejor resolver, con fecha 2 de octubre de 2018, se tuvo por acompañada sentencia de segunda instancia Civil N° 9741-2017 pronunciada por la Tercera Sala de la Iltma. Corte de Apelaciones de Santiago.

Que el 4 de octubre de 2018, se tuvo por recibido el Oficio al Servicio de Impuestos Internos, que comunica que la información solicitada es reservada, salvo que sea necesaria para la prosecución de un juicio sobre impuestos. En consecuencia, se tuvo por cumplida



esta medida. Asimismo, se tuvo por cumplida la medida consistente en la agregación de la sentencia descrita en el párrafo precedente.

Cabe agregar que la misma resolución, teniendo en cuenta el tiempo transcurrido y lo dispuesto en el artículo 159 del Código de Procedimiento Civil, tuvo por no decretada la medida para mejor resolver en virtud de la cual se ordenó oficiar a la Excma. Corte Suprema. Sin perjuicio de ello, el 11 de octubre de 2018, se tuvo por recibido Oficio N° 23.337-2017 de nuestro máximo Tribunal de Justicia, que remitió antecedentes de un recurso de apelación una acción de protección que no dice relación con estos autos.

**CUADRAGÉSIMO SÉPTIMO:** Que, primero resulta menester determinar el régimen de responsabilidad que resulta aplicable en la especie. El Fisco ha señalado que en el caso de marras, deben aplicarse las reglas sobre responsabilidad contractual, en atención a que se celebró un contrato de transporte gratuito de pasajeros, en virtud de una autorización legal y reglamentaria, entre la FACH y una organización no gubernamental llamada “Desafío Levantemos Chile”, otros funcionarios tanto de Televisión Nacional de Chile como del Consejo de la Cultura y las Artes, alegación recogida en la sentencia interlocutoria de prueba, en los hechos 1 y 2. De este modo, el estatuto de responsabilidad aplicable sería el contractual, contemplado en los artículos 1545 y siguientes del Código Civil. Agrega que, no existiendo contraprestación por una de las partes, se está frente a un contrato gratuito, por lo que el Estado, al ser el único obligado por el contrato, sólo respondería por la culpa grave o lata, en la cual asevera no haber incurrido.

Los demandantes, por su parte, aducen que el régimen jurídico invocado es el correcto y que se cumplen todos los requisitos de la responsabilidad por falta de servicio, o bien, extracontractual. Asimismo, afirman que la responsabilidad por falta de servicio operaría con independencia de la existencia de un contrato, que en todo caso, no existe. En este sentido, invocan el Decreto Ley N° 175 de 1960, arguyendo que la FACH solo cumplió una de sus funciones institucionales en tiempos de paz.

Del análisis de la prueba documental rendida por las partes, puede establecer que no se ha logrado acreditar la existencia de ningún contrato, siendo esto carga probatoria del demandado, conforme lo dispuesto en el artículo 1698 del Código Civil. Por otro lado, por Decreto Ley N° 175 del Ministerio de Hacienda de 1960, efectivamente, se autoriza a la Fuerza Aérea de Chile para transportar personas ajenas a la Institución en sus aviones que



vuelan por razones de servicio, ya sea por la insuficiencia o falta de medios de transporte, o para satisfacer las necesidades de las regiones apartadas del país, pudiendo autorizarse que el transporte sea gratuito en situaciones de emergencia o calamidades públicas. De este modo, la FACH procedió a transportar a los pasajeros que abordaron el avión CASA 212 hacia la Isla Juan Fernández, en virtud de disposición legal, y no por un contrato, por lo que esta alegación del demandado no podrá prosperar.

A mayor abundamiento, de los documentos denominados Operación en la Pista de la Isla Robinson Crusoe; DAR 91 o a DAP 11107, órdenes de Vuelo y sus respuestas, junto a otros antecedentes, se colige que esta clase de vuelos se efectúan con cargo a los ítems de horas de entrenamiento que deben cumplir los pilotos, lo que contribuye a desestimar la concurrencia del régimen de responsabilidad invocado por el Fisco, siendo éste de naturaleza extracontractual.

**CUADRAGÉSIMO OCTAVO:** Que, habiéndose aclarado el régimen aplicable al caso sub judice es la responsabilidad extracontractual, resulta pertinente establecer si han de aplicarse las normas previstas en el título XXXV del Libro IV del Código Civil o el estatuto de responsabilidad por falta de servicio previsto en el artículo 42 de la Ley orgánica constitucional de bases generales de la Administración del Estado, en el entendido que el artículo 21 del recién citado cuerpo legal, ha excluido la aplicación de este estatuto de responsabilidad a la Fuerzas Armadas, entre otros servicios.

Al efecto, hay que tener presente la historia de la recién aludida ley orgánica, la que da cuenta que la intención del legislador fue excluir a los órganos mencionados en el referido artículo 21 únicamente de las normas de organización de los servicios públicos dispuestas en ese título y que, al reordenarse el proyecto de ley, se incluyeron en ese mismo título normas sobre responsabilidad y delegación, correspondientes a los artículos 41 y 42. Sin embargo, lo anterior no habilita a desconocer el tenor literal del artículo 21 en comento.

En consecuencia, han de aplicarse a las Fuerzas Armadas las normas sobre derecho común que regulan la responsabilidad civil extracontractual, previstas en los artículos 2314 y siguientes del Código Civil y, a partir de estas disposiciones, construir la noción de falta de servicio. En efecto, en el fallo “Seguel Cares con Fisco” dictado en causa rol 371-2008, se discurre sobre la base que el Estado, al ser persona jurídica, es capaz de culpa, aun cuando carezca de voluntad propia, toda vez que la culpa civil no requiere de la voluntad, ni



siquiera del discernimiento, no es necesariamente una culpa moral, siendo suficiente con comportarse de manera distinta a la que habría observado en parecidas circunstancias un individuo cuidadoso. Por tanto, basta con que el comportamiento sea distinto al que debiese considerarse su comportamiento normal. De esta manera, se permite uniformar el sistema de responsabilidad extracontractual para todos los entes de la Administración.

**CUADRAGÉSIMO NOVENO:** Que, siendo aplicable un régimen por falta de servicio, el análisis de imputabilidad de la conducta se hace respecto del servicio público en cuestión. De esta manera, no basta con probar la actividad estatal siendo menester que, además, ésta implique una infracción a los deberes jurídicos ordinarios, lo que se traduce en que los órganos no actúen debiendo hacerlo o su accionar sea tardío o defectuoso y ello ocasione daño los administrados.

En su obra “Responsabilidad patrimonial de la Administración por falta de servicio”, el profesor Cristian Román Cordero indica que la falta de servicio puede apreciarse desde un parámetro objetivo o de uno subjetivo. En el primer caso, la falta de servicio corresponde a la infracción por parte de la Administración de sus deberes de cuidado o de actuación y, en el caso de los primeros deberes, ello se verifica toda vez que la Administración al actuar no adopta las medidas necesarias a fin de evitar la ocurrencia del daño, mismos que impone la ley, reglamento, usos normativos, etc. En el caso de los deberes de actuación, se verifica toda vez que la Administración no actúa, estando obligada a ello por la ley, ya sea en términos expresos o genéricos.

En el segundo caso, para determinar la concurrencia de la falta de servicio, ha de estarse a las circunstancias específicas en que se ha encontrado la Administración al momento de incurrir en la acción u omisión lesiva, por ejemplo: la previsibilidad de la ocurrencia del daño, la dificultad del servicio, disposición de recursos. Por tanto, con arreglo a este parámetro, habrá casos en que la Administración objetivamente haya incurrido en la infracción de los referidos deberes de actuación o cuidado, pero que ello no resulte reprochable.

Posteriormente, expone que para desvirtuar la falta de servicio, la Administración siempre podrá, cualquiera sea la tesis que se acoja sobre la falta de servicio, demostrar que no ha incurrido en infracción de deber (de cuidado o de actuación) alguno, es decir, que ha obrado con normalidad. De seguir la tesis de falta de servicio subjetiva, además, podría,



para idéntico propósito, demostrar la ocurrencia de circunstancias subjetivas que no harían reprochable la infracción de sus deberes, tales como, la imprevisibilidad de la ocurrencia del daño, carencia de medios (personales, materiales y financieros), la graduación de la falta en función de la dificultad del servicio, etcétera.

**CINCUAGÉSIMO:** Que, corresponde establecer si en el caso de marras, la Fuerza Aérea de Chile ha incurrido en conducta (s) constitutivas de falta de servicio, en los términos indicados en el motivo precedente y si ella(s), han ocasionado los perjuicios reclamados por los actores de autos. Al efecto, en los quince libelos de demandas, se ha detallado diversas conductas que, en su concepto, serían constitutivas de falta de servicio, las que se analizarán en los considerandos posteriores.

**CINCUAGÉSIMO PRIMERO:** Que, previamente, resulta necesario establecer que, de la prueba consistente en la declaración de los testigos de las partes y de la profusa prueba documental, principalmente los instrumentos privados consistentes en informes periciales, además de la investigación sumaria y las piezas de la causa criminal tenida a la vista, ambas seguidas con ocasión de los mismos hechos del caso de marras, y sin que exista controversia al respecto, se tiene por acreditado que el día 08 de julio de 2011, la Fundación Levantemos Chile, invitó a la Fuerza Aérea de Chile a participar en el proyecto de reconstrucción del área de comercio de la Caleta de pescadores de la Isla Robinson Crusoe del Archipiélago de Juan Fernández, solicitando apoyo para el traslado aéreo de personal de la fundación referida, del programa de Televisión Nacional de Chile “Buenos días a todos”, que comprendía un total de once personas. Posteriormente, el día 19 de agosto de 2011, el Secretario General de la Fuerza Aérea, el General de Brigada, don Maximiliano Larraechea, comunicó la factibilidad de concretar el traslado del equipo del programa televisivo Buenos días a todos, del personal de la fundación Levantemos Chile, además de funcionarios del Consejo Nacional de la cultura y las artes, lo que se concretaría entre los días 02 y 04 de septiembre de 2011, a bordo de una aeronave del tipo CASA 212, emitiéndose al efecto la orden de vuelo respectiva.

Finalmente, el día 02 de septiembre de 2011, 21 personas abordaron el avión casa 212-300, matrícula 966 de la Fuerza Aérea de Chile, desde el Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago de Chile, a las 13.51 horas rumbo al aeródromo Robinson Crusoe, habiendo dado la orden del despegue la teniente Carolina Fernández.



Al llegar al citado archipiélago y sobrevolar el canal existente entre las islas Robinson Crusoe y Santa Clara, a una altura aproximada de 650 pies, durante el círculo de aproximación a la pista 32, en el denominado “Punto Loreto”, al encontrarse frente a unas condiciones meteorológicas muy adversas, con cizalladuras de viento, conocidas como wind shear, lo que provocó la pérdida del control de la referida aeronave y su consecuente caída, estrellándose en el mar, causando la muerte inmediata de todos sus ocupantes, hecho se encuentra acreditado en autos con sus respectivos certificados de defunción, siendo además un hecho público y notorio. La tripulación de la Fuerza Aérea de Chile se encontraba integrada por la Comandante de la Aeronave, teniente Carolina Fernández Quinteros; el piloto teniente Juan Pablo Mallea Lagos; ingeniero de vuelo sargento 1° Eduardo Jones San Martín; el cabo 1° Eduardo Edison Estrada Muñoz; el cabo 2° Erwin Núñez Rebolledo y el cabo 2° Flavio Francisco Oliva Pino.

Como pasajeros de la aeronave iban las siguientes personas: Los funcionarios del Departamento comunicacional de la Fuerza Aérea Comandante Rodrigo de La Cruz Fernández Apablaza y el funcionario a contrata José Manuel Cifuentes Juica. Además, los funcionarios de Televisión Nacional de Chile: Silvia Paola Slier Muñoz, Carolina Andrea Gatica Aburto, Felipe Humberto Camiroaga Fernández, Roberro Andrés Bruce Pruzzo y Rodrigo Adrián Cabezón de Amesti; los miembros de la Fundación Desafío Levantemos Chile Catalina Vela Montero, Sebastián Andrés Correa Murillo, Felipe Cubillos Sigall, Joel Abraham Lizama Nahuelhual, Jorge Andrés Palma Calvo y Joaquín Arnolds Reyes; y las funcionarias del Consejo Nacional de la Cultura y las Artes Galia Carolina Díaz Riffo y Romina Isabel Irrarázabal Faggiani.

La causa del accidente se encuentra determinada en las diversas investigaciones que se siguieron de los hechos de la causa, tanto en sede como en la investigación sumaria administrativa, así como en los informes que fueron rendidos como prueba pericial en las respectivas causas penales como disciplinarias, incorporados a estos autos como documentos privados, los cuales han sido reconocidos por quienes los suscriben, al deponer en estrados en calidad de testigos, tal como ocurre con el informe practicado por la Junta Investigativa de accidentes (JIA), el informe practicado por la empresa constructora Air Bus y el informe elaborado por Raúl Jorquera y Henry Cleveland, en el marco de la investigación sumaria administrativa, sumado al informe privado que efectuó al efecto el





testigo Héctor Silva, quien recopilando información de los demás informes y de las otras causas seguidas a propósito de estos mismos hechos, arribó a sus propias conclusiones que explica con detalle.

Establecida la causa del accidente de autos, en los considerandos posteriores se determinará, de acuerdo a la prueba incorporada, si dicha causa puede ser o no atribuida a la conducta del servicio.

**CINCUAGÉSIMO SEGUNDO:** Que, habiéndose aclarado el punto relatado en el considerando anterior, corresponde analizar, a la luz de las probanzas rendidas en autos, las diversas imputaciones que realizan los demandantes y que, a su entender, serían causantes de la caída del avión y, por ende, de la muerte de sus ocupantes, fallecimiento que justifica los diversos perjuicios que invocan los actores.

**CINCUAGÉSIMO TERCERO:** Que, en cuanto a la **supuesta falta de preparación y calificación** de la Comandante Teniente Fernández y el piloto Teniente Mallea, se acompaña prueba documental por la parte de la demandada, revelando que contaban con la calificación y experiencia suficiente para practicar la operación aérea en cuestión.

En cuanto a la teniente Fernández fue nombrada Comandante de aeronave, dando cumplimiento a los distintos criterios exigidos por el Programa de mantención de eficiencia operacional, en el cual se establecían los requisitos que debía cumplir un piloto para ser nombrado Comandante de Aeronave en un material determinado: Ser autorizada por el Comandante de la Unidad, tener 150 horas de vuelo como piloto del material, haber cumplido 300 horas totales en el material, grado de teniente, nivel 3 de eficiencia. Incluso, se le tomó un examen práctico de vuelo, el cual aprobó como excelente, según revela la correspondiente investigación sumaria.

Respecto al teniente Juan Pablo Mallea, cabe destacar que también cumplió con los programas correspondientes, aprobando el curso de instrucción aérea de cadete básico. Si bien es cierto que presentó observaciones, éstas datan del año 2008, durante el curso táctico de transportes. Sin embargo, con posterioridad, el teniente aprobó los diferentes cursos, aprobando posteriormente el plan de vuelo Casa 212 el año 2010, tanto en el aspecto práctico como en el teórico. Posteriormente, fue evaluado en siete oportunidades en cuanto al vuelo del material casa 212, habiendo aprobado dichas misiones. Así también, contaba con las horas de vuelo necesarias para concretar el viaje en cuestión, sumando un



total de 613,6, de las cuales 276,8 eran en CASA 212 y de esas 34,7 eran específicamente en operaciones CASA 212 al archipiélago Juan Fernández.

Aquellos testigos del Fisco que participaron en los peritajes que fueron incorporados como prueba documental coinciden en que los tenientes citados cumplían la exigencia de haber volado anteriormente esa ruta, quienes incluso habían volado juntos a ese mismo destino con antelación, así como también como el testigo Mella Morales quien en su calidad de comandante del grupo de operaciones BASE de la Segunda Brigada Aérea a la fecha de los hechos, tomó conocimiento de las distintas operaciones llevadas a cabo en virtud del accidente y le consta de la preparación de ambos tenientes, quienes aprobaron la malla curricular que se exige para ser piloto de guerra, habiendo volado previamente hacia y desde el archipiélago.

Es así como en el informe de la Junta Investigadora de Accidentes (conocido como JIA, órgano que se constituye frente a la existencia de un accidente aéreo, como ocurrió en el caso sub judice), el cual se elaboró en el contexto de la investigación sumaria administrativa con miras a determinar las causas del accidente, para así determinar recomendaciones a seguir en futuras operaciones aéreas, el cual es reconocido por quien lo suscribe, Jaime Torres Villa, en su calidad de presidente de la misma, al deponer en calidad de testigo en la presente causa. En aquella parte referida a la revisión de vuelos realizados desde y hacia el Aeródromo de Robinson Crusoe, se indica que los Tenientes Fernández y Mallea viajaron hacia ese punto de destino en 5 y 6 oportunidades y, desde ese lugar, en 5 y 7 ocasiones, respectivamente. Ambos pilotos operaron juntos como tripulación en dos ocasiones anteriores hacia el aeródromo ya indicado, por lo que tenían experiencia volando juntos. Aunado a lo anterior, ha de tenerse presente que, de acuerdo al examen toxicológico que se practicó a sus cuerpos, no se hallaron sustancias tóxicas ni medicamentosas, descartándose cualquier consumo de medicamentos previo al vuelo. En la parte referida a las conclusiones, se indica que la tripulación tenía todos los cursos de vuelos aprobados hasta el día del accidente y, entre ellos, aquel que los habilitaba para operar sin restricciones el material CASA 212, encontrándose la teniente Fernández debidamente habilitada como Comandante de Aeronave, quien además era responsable del cumplimiento de la misión, la operación y la seguridad del avión. Añade el citado informe que, el teniente Mallea ocupó el puesto de piloto y la Teniente Fernández el de copiloto, en



conformidad a la práctica habitual de alternar los puestos en los tramos de ida y regreso.

Además, depone Julio Mella Morales, quien a la fecha de los hechos del caso de marras, se desempeñaba como Comandante en Jefe del grupo de operaciones base de la Segunda Brigada Aérea, expone que los Tenientes Fernández y Mallea habían volado unas cuatro o cinco veces al archipiélago como parte de la tripulación.

Es así como los testigos Raúl Jorquera y Henry Cleveland, concluyen en su informe que, analizados los antecedentes respectivos, no se constató falta de aptitud técnica ni profesional de los pilotos. El testigo Albert Widmer, quien también elaboró informe al respecto, reconociendo la suscripción del mismo, se encuentra conteste en cuanto a la preparación profesional y horas de vuelo necesarias con las que contaban los mencionados tenientes.

En este mismo sentido, concluye el Sr. Ministro en Visita de la I. Corte de Apelaciones de Valparaíso, quien al dictar la resolución de fecha 02 de enero de 2013, en la causa penal ya referida seguida con ocasión de estos mismos hechos, quien sostiene en la letra d y e del motivo segundo, que ambos tenientes estaban calificados para realizar este tipo de misiones, pues tenían todos sus cursos de vuelo, encontrándose así habilitados para operar sin restricciones el Casa 212. Agrega que sus cuerpos no se encontraban con evidencias de haber consumido sustancias estupefacientes e ingesta de medicamentos.

En atención a lo expuesto, sólo resta colegir que la tripulación era la idónea y cumplía con los requisitos para llevar a cabo la operación aérea a Juan Fernández.

**CINCUAGÉSIMO CUARTO:** Que, respecto al hecho de haber efectuado un **sobrevuelo sobre el canal Santa Clara y que éste no cumplió con la altura mínima permitida**, lo que trajo como consecuencia el ser investido por el ya referido fenómeno denominado wind shear, señalando los demandantes que la causa directa de la caída de la aeronave se produjo por haber volado a una altura peligrosamente baja.

Al efecto, puede señalarse que ha quedado acreditado en autos que la aeronave no se encontraba realizando una maniobra de aterrizaje, sino que realizando una de sobrevuelo sobre el precitado canal y fue en ese lugar donde cayó al mar el Casa 212, contrario a lo que se afirma en alguna de las demandas de autos, que refieren que ello habría ocurrido en el contexto del aterrizaje, puesto que tal como expuso el testigo Besoain, al hallarse al avión a 600 pies y dos millas aproximadas de distancia del aeródromo el tiempo del



accidente, dicha situación no se encuentra en relación con una maniobra normal de aterrizaje. Los testigos coinciden en que es imposible determinar el motivo de sobrevuelo. Es así como el ya referido informe de la JIA da cuenta que la aeronave efectuó una pasada de verificación en el eje de la pista 14, a una altura aproximada de 40 metros sobre ésta. Posteriormente, se estima que viró a su derecha alejándose hacia el mar, sobre Bahía Carvajal para luego volver sobre su izquierda hacia la pista 32, maniobra que se realizó a una altura entre 350 y 400 pies sobre el mar, bajo los parámetros normales de un tránsito de aterrizaje. Agrega posteriormente que, al final de la pista (sobre el umbral 14) y próximo a llegar a los acantilados, inicia un viraje por la izquierda manteniendo una altura de aproximadamente 700 pies sobre el mar, para continuar hacia el sector Punta Isla y posteriormente entrar al sector de “El Canal” ubicado entre la Isla de Robinson Crusoe e Isla Santa Clara. En este trayecto, se voló a una altitud que en ningún momento permitió entrar en el campo visual del testigo ocular (Felipe Paredes, al que se hará referencia más adelante), por debajo de las cumbres máximas de la isla Santa Clara, la que cuenta con morfología pronunciada.

En el mismo orden de ideas, al deponer el testigo Raúl Jorquera respecto del informe presentado en conjunto con Henry Cleveland, refiere que se pudo observar fácilmente que el avión se encontraba alejado de un circuito de tránsito a la pista de Juna Fernández y que no se encontraba realizando maniobras de aterrizaje, sino que sobrevolando, manifestando, al igual que los demás testigos de la demandada que declaran sobre este punto, que ignora el motivo de dicho sobrevuelo, siendo solamente una hipótesis que ello se debía a la espera de mejores condiciones.

De esta manera, se concluye que la aeronave se encontraba realizando maniobras de sobrevuelo y no de aterrizaje como señalan las demandantes. Dicho sobrevuelo resultó ser una maniobra ordinaria, tal como deponen testigos del Fisco que habitualmente pilotaban hacia el archipiélago, aun cuando no se pudieron establecer las intenciones del mismo. En efecto, Iván Fabry Rodríguez, quien es presentado por la parte demandada, habiendo realizado numerosos vuelos comerciales al archipiélago, manifiesta que el procedimiento normal de la operación aérea hacia Juan Fernández consistía, en primer término, en sobrevolar la pista con la finalidad de verificar que no existan elementos en la misma que puedan poner en riesgo el aterrizaje, observar el cataviento existente que da información



acerca del viento existente, tanto en dirección como en intensidad, siendo así una maniobra normal el efectuar una o dos pasadas, para así asegurar el aterrizaje. En este caso, tanto la altura como la distancia a la que se habría encontrado la aeronave al momento de la pérdida de control, son estimadas como absolutamente normales.

En cuanto a la altura de vuelo, cabe destacar que, de acuerdo a las declaraciones de testigos de la parte demandada que se analizarán en lo sucesivo, quienes participaron en diversas investigaciones realizadas a raíz del accidente del caso de marras cuyo documento reconocen en estrados, la altura aproximada en que se encontraba la aeronave en comento al tiempo de la pérdida de control y posterior caída al mar, ascendía aproximadamente a 600 pies, la cual se hallaba conforme a las normas de aeronáutica aplicables en la materia. Es menester hacer presente que dicha altura no es exacta y que se obtuvo de los datos que aportó el único testigo ocular que visualizó a la aeronave volando instantes previos a su caída.

Así, de acuerdo a lo declarado por el testigo Francisco Besoain Riveros, el avión se encontraba en maniobras de sobrevuelo, agregando después que el avión realizó un descenso normal y se dio la vuelta al lugar del accidente a una altitud de 600 pies aproximados, altitud normal para hacer uso del vuelo por la costa, calificando de anormal cualquier vuelo bajo los 250 pies, añadiendo que todos los aviones contemplan en sus niveles de navegación de bajo nivel que se realiza a 250 pies, partiendo desde la instrucción más básica hasta las más avanzadas de combate. Coincidentemente, Raúl Jorquera y Henry Cleveland exponen que la aeronave se encontraba a unos 650 pies, teniendo en consideración que las alturas son referenciales y, en este caso, se determinó en base a lo señalado por la última persona que vio al avión y que se hallaba en el aeródromo, determinándose la altitud en relación a un cerro, no considerándose la lejanía o proximidad que puede hacer variar la altitud real.

Por su parte, el informe de la JIA, respecto a este punto es concluyente en orden a señalar que, al momento del accidente, se determinó que la aeronave volaba a una altura no superior a los 650 pies. En este mismo orden de ideas, el informe practicado por Airbus Militar también discurre sobre la base que el avión del caso se hallaba la altura indicada al tiempo en que aconteció el accidente.

Ahora resta esclarecer si la altura aproximada a la que se encontraba la aeronave previo a



su caída, se encuentra ajustada a las normas que regulan la materia. Al respecto, señalan los demandantes que ésta no se encontraba de acuerdo a lo dispuesto en el manual del avión, el cual señala que la altura de vuelo que permita efectuar un aterrizaje seguro corresponde a 1.000 pies de altura. Sin embargo, en atención a que, tal como se razonó precedentemente, dicha regla no resulta aplicable al haberse determinado que el avión en cuestión se encontraba realizando maniobras de sobrevuelo, mas no de aterrizaje.

Por su parte, la norma operacional de la Fuerza Aérea dispone que para los vuelos de la FACH la altura mínima general corresponde a 250 pies, por lo que la altura a la que se encontraba se encuentra de acuerdo con la normativa vigente a la fecha, en atención a que este tipo de aeronaves, dada su naturaleza, se encuentran aptas para ello. En igual orden de ideas, la Dirección General de Aeronáutica Civil ha dispuesto que esta materia será objeto de la respectiva DAN91, la cual, en aquella parte referida a las “Reglas de vuelo visual” (conocidas como VFR), en aquella parte alusiva a las disposiciones aplicables a todos los vuelos VFR, establece que los vuelos *no se efectuarán: a) sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre reunión de personas al aire libre a una altura menor de 300 metros (1000 pies) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 metros (2000 pies) desde la aeronave; y b) En cualquier otra parte distinta de la especificada anteriormente, a una altura menor de 150 metros (500 pies) sobre tierra o agua*”. Por consiguiente, la tripulación también respetó las disposiciones que regían la altura mínima para las operaciones aéreas de las aeronaves civiles, toda vez que, no hallándose en el supuesto contemplado en la letra A, corresponde aplicar el mínimo previsto en la letra b, esto es, 500 pies.

Así las cosas, sólo resta concluir que la altura a la que se encontraba sobrevolando la aeronave del caso de marras al momento del accidente, se ajustaba a los mínimos permitidos por la normativa que regía a esa época, por lo que mal podría reprocharse a la tripulación este hecho.

No podría argumentarse que esta altura no era la idónea en atención a las condiciones peligrosas de vuelo puesto que, tal como se dirá más adelante, no existían antecedentes que permitieran a la tripulación estimar que, en el lugar donde ocurrió el accidente y en sus inmediaciones, se estuviera frente a una zona de riesgo. Inclusive, se encuentra demostrado que los dos pilotos que efectuaron operaciones aéreas hacia el archipiélago, si bien al



declarar en sede penal, dan cuenta de ciertos inconvenientes en el vuelo, no reportaron la existencia de condiciones peligrosas.

**CINCUAGÉSIMO QUINTO:** Que, en lo tocante a **haber despegado la aeronave con sobrepeso**, es un hecho no controvertido de la causa que efectivamente se viajó con un sobrepeso equivalente a un 2% del peso máximo permitido para el despegue. Es así como los ya referidos testigos Raúl Jorquera y Henry Cleveland, indican que la aeronave despegó con un exceso de unos 160 kilos; sin embargo, a los 20 ó 30 minutos contados desde el despegue, este sobrepeso se ve superado, debido al consumo de combustible. Asimismo, manifiestan que dicho sobrepeso, en caso alguno afectó el funcionamiento de la aeronave, dado que no se produjeron consecuencias a raíz de éste en las limitaciones del centro de gravedad del avión, encontrándose el mismo en sus rangos normales y esperados dentro de todas las fases de vuelo.

En este mismo sentido, el sindicado informe de la JIA, ratificado por el testigo Torres Milla, explicita que el Casa 212 lo hizo con un peso de despegue de 8.264 kilos, coincidiendo con el medio de prueba recién citado en cuanto al porcentaje de sobrepeso que ascendía a un 2%. Aunado a lo anterior, se cuenta con el informe de Airbus Military el cual indica como peso máxime despegue de la aeronave, la cantidad de 8.100 kilos. En idéntico orden de ideas, se cuenta con el manifiesto de pasajeros y el plan de vuelo del caso, en el cual consta que los pasajes, tripulación y equipaje sumaban la cantidad de 1.450 kilos.

En relación con la imputación anterior, corresponde referirse al **reproche referido a haber viajado sin estanques subalares**, hecho que es admitido por la contraria e, incluso, corroborado por la prueba testimonial del Fisco en conjunto con los documentos denominados como informes periciales, reconocidos por quienes los suscribe. Se afirma por las actoras que ello se efectuó con el objeto de evitar un mayor sobrepeso; sin embargo, cabe destacar que no se evidenció falta de combustible alguna que haya provocado la caída del Casa 212. Es así el Casa 212 como fue cargado en Pudahuel con combustible suficiente, quedando incluso un remanente, tal como deponen los testigos Jorquera y Cleveland, al tenor de su informe. En este mismo sentido, presta declaración Maximiliano Larraechea, quien expone, en calidad de Secretario General de la FACH al tiempo de los hechos y después como director de Aeronáutica civil, quien en virtud de su cargo recibía



diariamente antecedentes del área de operaciones de la FACH, recabados en razón del accidente de autos, que la falta de combustible no fue causa del accidente y que la aeronave contaba con suficiente carburante para volver al continente, agregando que no existe norma alguna que prohíba iniciar vuelo sin los citados estanques subalares.

Añade el testigo Francisco Torres que, al tiempo del accidente, la aeronave contaba con 1200 libras, lo que le permitía retornar a Viña del Mar, con un tiempo de sobrevuelo de alrededor diez minutos, manifestando que de acuerdo al manual respectivo, no era obligatorio el despegue con los mencionados estanques. Por ello, mal podría afirmarse que el haber viajado sin los mencionados estanques haya sido causa del accidente, en razón de que al momento del mismo, el Casa 212 contaba con combustible suficiente y que no se allegó en autos antecedente probatorio alguno que permitiera colegir que dicha circunstancia lo provocó de alguna manera.

Corresponde también referirse acá acerca de la controvertida decisión de haber despegado bajo el criterio de **punto de no retorno**. Al efecto, puede señalarse que, de la lectura del manual respectivo, específicamente el manual de fase del avión Casa 212, en aquella parte referida al cálculo de combustible, indica que debe ser *suficiente para cumplir la misión más el combustible hacia la alternativa más 45 minutos. En caso de operaciones aéreas militares que operen bajo el criterio de punto de no retorno deberán considerar una hora de combustible sobre el punto de aterrizaje o alternativa*. Tal como señala el testigo Mella Morales, quien a la fecha de los hechos se desempeñaba como comandante del grupo de operaciones BASE de la Segunda Brigada Aérea, incluso en el ámbito civil y en vuelos transoceánicos, tales como los que se realizan a Isla de Pascua, Tahití o a Auckland, se opera con punto de no retorno, con la salvedad que se debe llegar al punto de destino con capacidad para un sobrevuelo de dos horas y, aún más, en el ámbito militar se planifica bajo punto de no retorno, toda vez que se cuenta con combustible en el destino para ser cargado en el vuelo de regreso, y en este caso, cabía la posibilidad de coordinarse con la Armada la provisión de combustible en el aeródromo y que existe provisión de combustible para cada aeronave de la FACH que opera en la zona. Así, en el caso de la aeronave de autos, afirma el citado testigo que éste llegó con un remanente de casi dos horas de combustible.

De esta manera, la aeronave del caso sub lite se encontraba autorizada para operar con





punto de no retorno y, a mayor abundamiento, ha quedado demostrado en autos que, al momento de llegar a las cercanías del archipiélago, ésta se encontraba con combustible suficiente, por lo que este punto no representó una actividad peligrosa ni mucho menos causó la caída de la misma.

**CINCUAGÉSIMO SEXTO:** Que, en cuanto a las **condiciones del aeródromo del Archipiélago de Juan Fernández** y que éste era conocido por su peligrosidad, depuso en estrados el testigo del Fisco Iván Siminic, quien desde el año 2003 trabaja para la FACH, dedicándose al estudio de la historia aeronáutica, trabajando para la Academia de Guerra, y cuenta con antecedentes históricos desde el año 1966 de los accidentes que se han reportado en el archipiélago, señalando que sólo ha habido seis, sin que ninguno, salvo el del caso de marras, haya tenido resultados fatales y, de estos accidentes previos, todos de menor entidad, ninguno encuentra su origen en las condiciones meteorológicas, sino que en causas diversas como reventón de neumáticos, repliegue voluntario del tren de aterrizaje u olvido del piloto al bajar del mismo. Por ello, no resulta efectiva la afirmación de los actores en cuanto consideraban este aeródromo como especialmente peligroso.

Asimismo, para aterrizar en dicho aeródromo no se requiere de una destreza mayor a la operación normal en cualquier otra pista o aeródromo no controlado, toda vez que la pista cuenta con más de 600 metros más de los necesarios para aterrizar, sin que exista obstáculo ni área confinada en el trayecto de aproximación, según depone el testigo Besoain, y que el vuelo ocurre totalmente fuera del tránsito normal para aterrizar en el aeródromo, por lo que las condiciones de la pista no tienen ninguna relación con el accidente mismo. Este dato también es aportado contestemente por el testigo Larraechea, quien en su calidad de Director de la DGAC, afirma que dicho aeródromo constituía una pista fácil para el avión del caso de marras, ya que tenía el triple de extensión de lo que un avión del tipo Casa 212 requiere para detenerse.

En el mismo orden de ideas, declara en estrados Eduardo Fernández Yaru, quien trabajó para la Dirección General de Aeronáutica Civil en dos períodos, por lo que conoce las características del aeródromo en cuestión, el que se encuentra clasificado de acuerdo con la norma internacional con una clave de referencia 2B que permite despegue y aterrizaje de aviones que requieren menos de 800 metros de pista física y envergaduras del orden de 25 a 30 metros, contando con una longitud de 7000 metros y una superficie con doble



tratamiento asfáltico, debidamente señalizada y las ayudas visuales indispensables, por lo que era idóneo para el aterrizaje del avión Casa 212, en el entendido que se trata de una aeronave stol, es decir, de aterrizajes y despegues cortos, encuadrando dentro de la categoría 2B correspondiente a la pista. Añade que en la pista habían indicadores de viento, habiéndose además instalado una estación automática en las inmediaciones de la pista, en el lugar denominado “La Punta”, aclarando que esta ayuda no tiene relación con el área donde se produjo el accidente, por la distancia y condición geográfica en la que se encuentra.

Otro punto que es discutido por las demandantes y relacionado con este aspecto, es la **falta de torre de control** en el aeródromo, siendo coincidentes los testigos expertos en la materia presentados por el Fisco, al manifestar que las torres de control operan en aeródromos controlados, y la existencia de la misma depende de la cantidad de operaciones aéreas que se realizan que, en el caso del Archipiélago de Juan Fernández, en promedio no superan los dos vuelos diarios. En su informe, Jorquera y Cleveland son enfáticos en cuanto a dar cuenta que este tipo de aeródromos no controlados no implican una mayor peligrosidad, los cuales poseen la capacidad de informar a la tripulación para que se dispongan medidas para su operación, los cuales existen tanto a nivel nacional como internacional, permitiendo la operación normal de diverso tipo de aeronaves. También coincide en este punto el testigo Fernández Yaru. Es así como de acuerdo al DAR 11 que establece el “Reglamento para los servicios de tránsito aéreo”, es la Dirección General de Aeronáutica Civil la que establece los lugares y aeródromos donde se deberán suministrar servicios de tránsito aéreos, teniendo en cuenta diversos factores para ello, tales como tipo de tránsito, densidad del mismo, entre otros, siendo una decisión que obedece a parámetros técnicos. , existiendo muchos aeródromos no controlados en el país, según expresan los testigos que deponen sobre este punto, en concreto Cleveland, quien afirma que son más de 300 en el territorio nacional, siendo una práctica internacional de la aviación.

También, se encuentra demostrado en la causa, tal como lo sostiene el testigo Fajardo Rossel, jefe de la sección Meteorología-Aeronáutica de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que participó en la elaboración de dos informes técnicos en la materia, que el aeródromo en cuestión que no contaba con servicio, instrumental ni personal meteorológico, contándose únicamente con información de pronóstico, aspecto que no se



relaciona causalmente con la caída de la aeronave del caso de marras, tal como se analizará en el motivo 58°.

Asimismo, ha tenerse presente que, de acuerdo a los hechos probados establecidos en el considerando 50°, al no haberse producido el accidente de autos en el aeródromo, sino que a varias millas de distancia, específicamente fuera del área terminal del mismo, ni tampoco se originó en el contexto de maniobras de aterrizaje, mal pudieron haber influido en la comisión de los hechos las diversas aristas referidas en el considerando en análisis.

**CINCUAGÉSIMO SÉPTIMO:** Que, en lo referido a **la aptitud de la aeronave CASA 212**, puede señalarse que los testigos presentados por el fisco respecto a este punto, se encuentran contestes en que ésta se hallaba apta para el vuelo. El testigo Francisco Torres Villa, presidente de la JIA al momento de la confección del ya citado informe, al analizar la idoneidad material de vuelo, da cuenta que se trataba de la mejor aeronave que, a esa fecha, podía practicar el vuelo, la cual contaba con autonomía para ir al archipiélago ya mencionado. Añade que, incluso, al ingresar al agua, los motores del Casa 212 se encontraban funcionando. Colige así que se encontraba en condición de aeronavegable.

El testigo Julio Mella Morales, indica que, en base a su experiencia, el avión en cuestión era óptimo para ir, puesto que cumplía con las características para operar en el tipo de pista del aeródromo.

También se arriba a la misma conclusión por Jorquera y Cleveland quienes suscriben el informe que se allega a la investigación sumaria, constatando que el aparato en el que se practicó el vuelo de autos, corresponde a una aeronave militar que presenta la capacidad para cubrir la ruta de vuelo con la cantidad de pasajeros requerida, constatando que posee las performances que le permiten aterrizar incluso en distancias menores al largo de la pista. Agregan que no consta en la respectiva bitácora, que se evidenciara la existencia de algún impedimento técnico que pudiera vedar la práctica de operaciones aéreas. El testigo Albert Widmer, quien analizó la pericia efectuada por Juica (lo que se explicará más adelante), en este mismo punto, coincide con estas afirmaciones.

A mayor abundamiento, al Ministro en Visita de la I. Corte de Apelaciones, don Juan Cristóbal Mera, en considerando 2° de la resolución de fecha 02 de enero de 2013, que decreta el sobreseimiento de la causa, concluye que la aeronave se encontraba en perfectas condiciones de funcionamiento, contando con todas sus reparaciones periódicas y se



hallaba en buenas condiciones mecánicas, sin que exista dato alguno que lleve a concluir algún desperfecto que haya podido causar su caída.

**CINCUAGÉSIMO OCTAVO:** Que, respecto a las **condiciones meteorológicas existentes** el día del accidente, cabe destacar que la teniente Fernández efectuó el requerimiento de información meteorológica respectiva, tal como indican los testigos Claudia Cisternas y Edita Amador, datos que de acuerdo a su declaración, podía obtenerse de manera presencial o telefónicamente, habiendo optado la teniente por esta última alternativa. En cuanto a la información otorgada, las condiciones permitían la operación de la aeronave, habiendo incluso dos vuelos civiles aterrizado previamente en el cuestionado aeródromo, cuyos respectivos pilotos, si bien señalaron en las respectivas investigaciones que hubo vientos importantes, en su oportunidad no reportaron problemas en este sentido, pese a que contaban con la obligación de hacerlo, de conformidad a lo mandatado por el DAR 06, que fija el Reglamento de operación de aeronaves”. Es sí como indica el testigo Larraechea, el hecho que las condiciones meteorológicas eran compatibles con la práctica del cuestionado vuelo y no representaban inconvenientes, se ve reforzado precisamente por haber efectuado la misma operación aérea otras aeronaves, sin haber representado dificultades en su oportunidad.

De acuerdo a los dichos de Edita Amador, quien se encontraba de turno el día 02 de septiembre de 2011 en el Aeropuerto Merino Benítez, fue contactada telefónicamente ese día por el teniente Mallea para solicitarle las condiciones meteorológicas desde Santiago hasta las cercanías de Juan Fernández, informándole las condiciones sinópticas imperantes para ese día, que correspondía a un sistema frontal en altura, cercano a la zona central y a la isla, que había inestabilidad post frontal con celulares abiertos y posterior masa fría, siendo esta la condición general sinóptica, lo que resultó prácticamente coincidente con las condiciones imperantes en el lugar a la fecha del accidente.

En este punto y considerando la causa del accidente establecida en autos, conforme se señaló en el motivo 51°, en cuanto al fenómeno denominado “wind shear” o cizalladura de viento, que provocó la caída de la aeronave de autos, de conformidad a lo dispuesto en el Documento oficial publicado por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), titulado “Manual sobre cizalladura de viento a poca altura”, referido por el testigo Jaime Silva Rivera en el informe que se presentó en esta causa, instrumento privado



reconocido por quien lo suscribe, lo define como *“cambio de velocidad o de la dirección del viento en el espacio, incluso las corrientes ascendentes y las corrientes descendentes. Desde esta explicación se infiere que cualquier obstáculo material a la circulación del viento que produzca un cambio en su velocidad o dirección, ocasiona cizalladura de viento”*.

Indica que la importancia de éste en la esfera de la aviación se justifica por sus efectos en las actuaciones de las aeronaves, con las consecuencias negativas que ello puede tener para la seguridad de los vuelos. Se agrega que, si bien la cizalladura del viento puede hallarse en todos los niveles de la atmósfera, su presencia en la capa inferior (500 metros o 1.600 pies) es la que reviste importancia especial para las aeronaves que aterrizan y despegan, lo que se debe, según indica el documento más adelante, a que las aeronaves que vuelan a esa altura lo realizan normalmente durante las fases inicial o final de vuelo, a velocidades y bajas alturas, lo que las hace más vulnerables a los efectos de estos fenómenos meteorológicos. De más está decir que la altura de la aeronave en el incidente en análisis se ajustó a la normativa correspondiente, tal como se analizó precedentemente.

Dicha condición a baja altura, continúa el mencionado documento, abarca una familia de movimientos del aire en las capas inferiores de la atmósfera, que venían desde remolinos y ráfagas a pequeña escala, que pueden afectar a las aeronaves en forma de turbulencia, hasta circulación a gran escala de una capa de aire en relación a otra adyacente, pudiendo ocasionar diversos fenómenos, tales como, tormentas, brisas de tierra o mar, corrientes en chorro a baja altura, ondas orográficas y sistemas frontales.

Como sostiene el testigo Besoain, resulta muy difícil de pronosticar, incluso en aeropuertos modernos. Por su parte, la testigo Amador también explica que ello fue imposible de predecir con las condiciones meteorológicas imperantes en la isla, al haber acontecido en los alrededores de la misma, no siendo posible de predecir.

Respecto a este punto, declara el Ex Presidente de la ya referida Junta de Investigaciones de accidente, Sr. Torres Villa, tanto en el informe de la JIA como en su declaración como testigo, es concluyente en orden a indicar que el accidente se produjo por una pérdida de control de la aeronave por condiciones meteorológicas que él califica como imprevistas y excepcionales. También discurren sobre la misma idea los informes de Airbus Military y las sentencias dictadas en la investigación sumaria administrativa y la causa penal.



Sin embargo, ha de tenerse en consideración que las condiciones dadas dicen relación con el aeródromo y sus alrededores y no con el lugar donde ocurrió el accidente. Así, tal como expone la Sra. Amador, el informe meteorológico no considera el sector donde se produjo el accidente porque no es previsible, sólo se dan condiciones de ruta cercanas al terminal o a la pista de la isla, que es imposible determinar un sector muy específico donde ocurrió el accidente, que no se pueden predecir las condiciones locales específicas donde se produce el accidente, aún con los instrumentos actuales. Pretender instrumentalizar kilómetro a kilómetro, tal como lo señaló el testigo Larraechea, no se hace en ninguna parte del mundo, toda vez que la información meteorológica aportada se otorga respecto de los aeródromos y, en el caso de los sectores ajenos, basta con dar una apreciación general del área.

**CINCUAGÉSIMO NOVENO:** Que, la imputación hecha a la FACH en cuanto este servicio **no estableció manual o procedimientos** para efectuar vuelos al Archipiélago de Juan Fernández, puede indicarse que los manuales referidos este tipo de aeronave Casa 212, contienen las indicaciones respectivas, los cuales han sido allegados a estos autos, comprendiendo las diversas fases de las operaciones aéreas, sumado a las normas operacionales de la FACH que rigen al efecto.

Asimismo, en relación con lo razonado precedentemente, ha de tenerse presente que no se estaba frente a un aeródromo que contara con condiciones especiales, tales como congestión, peligrosidad, entre otras, que hayan hecho necesaria la elaboración de un procedimiento especial para la operación aérea y, en lo que respecta a la zona donde ocurrió el accidente de autos, de acuerdo a lo ya tantas veces expuesto, no existía ningún antecedente que indicara que dicha área correspondiera a una zona peligrosa o prohibida, por lo que mal podría exigirse un procedimiento especial para la operación aérea de autos.

El testigo Larraechea, en este mismo sentido, señala que la operación aérea se ajustó al protocolo que, al efecto, estableció el manual de vuelo que, en su calidad de publicación oficial, es un protocolo y que, como recién se razonó, la Dirección de Aeronáutica sólo establece protocolos particulares ante la evidencia de alguna circunstancia que amerite indicaciones especiales, lo que en la especie no ocurría, puesto que, tal como se refirió, a la fecha del accidente no había reporte alguno de riesgos derivados de la meteorología de la zona, restricciones de visibilidad o peligro aviario.

El hecho de haber gestado con posterioridad al accidente, protocolos y distintas



instrucciones para la operación aérea desde y hacia Juan Fernández sólo corresponde a medidas que se adoptan después de un accidente, especialmente uno como el del caso de marras, sin que ello implique un reconocimiento de responsabilidad, como lo sostienen los demandantes. Es así como la JIA, entendido que es el órgano que se constituye para determinar las causas con el objeto de promover recomendaciones a futuro, tal como declara Torres Villa, quien como se dijo era el presidente de esa entidad a la fecha de la práctica de dicho estudio, manifiesta que teniendo en cuenta que el accidente ocurrió en un lugar diverso al aeródromo, no era posible conocer las condiciones reinantes en aquel lugar, lo que tampoco es posible al día de hoy y que, en virtud de las recomendaciones de la JIA, se publicó una zona de precaución en el canal, estableciendo algunas alturas mínimas de sobrevuelo, pero sin que ello haya implicado que se instrumentalizara toda la ruta, siendo impracticable la obtención de la información meteorológica de todos los sectores donde hipotéticamente podría volar una aeronave, fuera de una zona de tránsito de aeródromos.

**SEXAGÉSIMO:** Que, por otra parte, en cuanto a la alegación de las actoras referida a que el **plan de vuelo adolecía de diversas falencias**, primero cabe hacer presente que el plan de vuelo se define como la información especificada que respecto a un vuelo proyectado o a parte de un vuelo de una aeronave se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, de acuerdo al Reglamento aeronáutico de operaciones de aeronaves.

De acuerdo a los dichos de la testigo Edita Amador, corresponde a una planificación del vuelo que es esencialmente variable dependiendo de las diversas condiciones que se vayan presentando, principalmente por la inestabilidad de las condiciones meteorológicas, en el entendido que la meteorología no es una ciencia exacta.

Así también, Cleveland y Jorquera dan cuenta que este plan se presenta y coordina a la dependencia aeronáutica, con el objeto de informar a esta última respecto de los datos básicos y necesarios que se tendrán en cuenta para realizar un vuelo, teniendo además por finalidad la coordinación, información y posterior autorización de un vuelo específico, el que puede ser modificado, incluso en vuelo, atendidas las contingencias que se vayan presentando. En el caso de marras, manifiestan que este plan cubría la ruta, en su primera etapa con una ruta de vuelo instrumental y en su última considerada un tramo visual, especificando otros puntos, tales como: Hora estimada de despegue, tiempo en ruta,



autonomía y elementos de emergencia, entre otros, tal como consta en los documentos que también se han incorporado como prueba en esta causa.

El testigo Mella Morales quien, en su calidad de Comandante del Grupo de operaciones base de la Segunda Brigada Aérea, conoció el plan de vuelo que presentó la tripulación del avión a la oficina de despacho de la brigada y, dentro de dicho plan, como formulario en el casillero 18, no se debe considerar el punto de no retorno, al que se hizo referencia precedentemente.

De esta manera, aun cuando pudiera imputarse a la tripulación el hecho de no haber incluido el punto de no retorno y otras falencias como el haberse aprobado dicho plan de vuelo existiendo sobrepeso, conforme se analizó en lo que antecede, en nada ello ha contribuido a la caída del avión, lo que debe entenderse en relación a lo que se razonará en el motivo 64°.

**SEXAGÉSIMO PRIMERO:** Que, haciéndose cargo de la imputación referida a la **falta de comunicaciones de la tripulación**, ha de tenerse presente que la norma DAR 91 relativa a las reglas del aire, dispone que toda aeronave deberá tener escucha permanente respecto a las comunicaciones aeroterrestres. De acuerdo al informe de la JIA, las comunicaciones se mantuvieron normales hasta el punto Morsa, el cual corresponde a un punto de notificación establecido en la aerovía, que une la ruta desde Santo Domingo hasta Juan Fernández, como indica el testigo Cleveland. Sin embargo, después no se registró comunicación efectiva desde el avión con el Control Oceánico, para posteriormente restablecerse las comunicaciones con el encargado de la Estación Aeronáutica del Aeródromo Robinson Crusoe, habiéndose encontrado a uno 20 minutos de dicho aeródromo, sin que en ningún caso se diera cuenta por la tripulación de anomalías o emergencias al respecto. En consecuencia, si bien no hubo una comunicación fluida todo el tiempo que duró la operación aérea en comento, ello en ningún caso contribuyó al accidente de autos, máxime si se considera que, finalmente, se restablecieron las comunicaciones y no se informó de problema alguno que pudiera alertar a las autoridades.

**SEXAGÉSIMO SEGUNDO:** Que, por último, en lo referido a las imputaciones acerca de la falta de oxígeno suficiente, lo que habría llevado a la tripulación a graves efectos de hipoxia y que no se habría reemplazado el equipo localizador de emergencia de la aeronave, el cual supuestamente presentaba graves fallas, puede destacarse que no existe





antecedente alguno en autos que permita estimar la efectividad de dichas afirmaciones, habiendo manifestado los informes y los testigos que depusieron sobre el punto en cuestión que ello no ocurrió. Y, aun en el evento contrario, estos puntos no tuvieron incidencia alguna en la caída del accidente, considerando la tantas veces causa del accidente que se tuvo por demostrada en autos.

Lo mismo puede predicarse en relación a la supuesta limitación de viento cruzado con el cual podía operar esta aeronave, toda vez que los pilotos pueden maniobrar el Casa 212 con mayores componentes de viento cruzado, sin que tampoco los diversos informes y las declaraciones de los testigos permitan establecer que este punto ocasionó el accidente.

**SEXAGÉSIMO TERCERO:** Que, todas estas conclusiones arribadas precedentemente se tuvieron acreditadas con los testigos individualizados del Fisco, que dieron razón en sus dichos en atención a los distintos cargos que desempeñaron a raíz del accidente en cuestión y/o los estudios que les correspondió confeccionar, lo que llevó a que estos estudiarán las diversas hipótesis sobre las causas de la caída del avión, siendo contestes entre sí, de la manera expresada precedentemente, por lo que esta prueba cumple con los requisitos previstos en el artículo 384 N° 2 del Código de Procedimiento Civil. Además, se allegaron a los autos los respectivos informes, los cuales tienen el valor de instrumentos privados reconocidos por quienes los suscriben, quienes en el caso de marras declararon como testigos, según los artículos 346 N° 1 del mismo cuerpo legal. Y también se tuvieron en consideración antecedentes de la causa penal e investigación administrativa, causas que tienen el valor de instrumento público.

De esta manera y conforme las distintas conclusiones a las que se arribó, es dable destacar que si bien de los considerandos precedentes, en concordancia con la investigación sumaria administrativa, pudo constatarse la existencia de ciertas infracciones de tipo administrativo (investigación que concluyó con resoluciones dictadas por el Sr. Ministro de Defensa, las cuales indican expresamente que ello no guarda relación alguna con las causas del accidente), al no haber causado dichos incumplimientos la caída del avión, de manera alguna, y por ende, la muerte de los familiares de los actores, no podrían ser considerados en el caso de autos, toda vez que para que surja responsabilidad civil para el demandado, necesariamente debe existir una relación causal entre la falta de servicio invocada y la muerte de los tripulantes y pasajeros del avión de autos, la que justifica las pretensiones



indemnizatorias de los actores.

**SEXAGÉSIMO CUARTO:** Que, corresponde determinar si, en la especie, se configuraron los requisitos legales del caso fortuito o fuerza mayor invocado por la parte demandada, vale decir, si hecho de autos se refiere a uno cuyas consecuencias dañosas son imprevisibles y que es imposible de resistir. Así, el caso fortuito alude a las circunstancias que no pudieron ser objeto de deliberación al momento de actuar y que por lo tanto no pueden atribuirse a una falta de la diligencia exigida, siendo definido en el artículo 45 del Código Civil en términos de un *“imprevisto a que no es posible resistir”*

La previsibilidad no hace referencia a un fenómeno psicológico, sino a aquello que debió ser previsto, atendidas las circunstancias. Como ocurre en general con los elementos del juicio de negligencia, la previsibilidad se valora en abstracto, considerando el discernimiento de una persona diligente. Así, se ha fallado que *“no hay culpa cuando el hecho no pudo razonablemente ser previsto”*.

Así, se puede exonerar de responsabilidad al demandado de forma total cuando concurre fuerza mayor, entendiendo por tal a aquel acontecimiento cognoscible, imprevisible que no deriva de la actividad en cuestión, sino que en este sentido viene de fuera, y cuyo efecto dañoso no podía evitarse por las medidas de precaución que racionalmente eran de esperar”. De acuerdo con la doctrina francesa, *“es un caso constitutivo de fuerza mayor el evento que presenta las tres características siguientes: exterioridad (respecto del demandado), imprevisibilidad (en su ocurrencia) e irresistibilidad (en sus efectos).*

Luego, que se trate de un hecho imprevisible importará que no resulte posible contemplarlo con anterioridad a su ocurrencia. Para establecer qué es lo previsible en cada caso concreto, se requiere analizar las circunstancias particulares que rodean la actividad en desarrollo de la cual surgió el daño y, por consiguiente, se deben verificar las previsiones normales que habrían de exigirse a quien alega la fuerza mayor. Que el hecho sea imprevisible implica que en condiciones normales haya sido imposible para el agente precaverse contra él. Cuando el acontecimiento es susceptible de ser previsto, no genera caso fortuito ni la fuerza mayor. Oposición a la imprevisibilidad es prever, operación intelectual que implica representarse mentalmente como posible la consecuencia o efecto de una determinada causa

En la práctica, la imprevisibilidad entendida desde esta perspectiva, haría realmente difícil



configurar un evento como fuerza mayor, pues en estricto sentido, casi todos los hechos o circunstancias de la vida pueden ser humanamente imaginados, es decir, previstos, lo que haría infructuoso alegar esta causal de exoneración, pues prácticamente nunca se configuraría como hecho imprevisible. En cada caso concreto se requiere: a) El referente a su normalidad y frecuencia; b) El atinente a la probabilidad de su realización; c) El concerniente a su carácter excepcional y sorpresivo.

Finalmente, la exigencia de ser un hecho irresistible, se refiere a la imposibilidad objetiva para el sujeto de evitar las consecuencias derivadas del hecho imprevisto. Consiste en que haya sido absolutamente imposible evitar el hecho o suceso aludido, no obstante los medios de defensa empleados para superarlo. También implica la imposibilidad de sobreponerse al hecho para eludir sus efectos. En el mismo orden de ideas, se expresa en la obra mencionada que “la sola circunstancia de que el acontecimiento sea imprevisible implica que su ocurrencia es inevitable para el deudor, pues, si éste no sabe y tampoco le es exigible saber que sucederá un determinado hecho, mal puede imponérsele el deber de impedirlo”

En el caso de marras, se estima que se reúnen estos requisitos, por cuanto la caída del avión se debió al sobrevuelo efectuado a la altura del canal ubicado entre las islas Robinson Crusoe y Santa Clara y, habiendo sido afectado por el fenómeno climatológico wind shear o cizalladura del viento, se perdió el control del mismo, provocando la caída de este en el mar y, consecuentemente, la muerte de todos sus ocupantes. Tratándose de un fenómeno climatológico, se refiere a un hecho ajeno, cuyo acaecimiento no dependió de la voluntad de la demandada.

Conforme se razonó en los motivos anteriores, respecto de este fenómeno climatológico que se dio en una zona fuera del aeródromo y de sus inmediaciones, no se tenía noticia previa de la misma, habiéndose requerido oportunamente la información meteorológica respectiva, lo que motivó la decisión de vuelo, por lo que se trató de un hecho que no pudo preverse, en atención a las circunstancias existentes, lo que ya fuera analizado precedentemente.

En cuanto a la irresistibilidad, cabe destacar que en atención a las características de dicho fenómeno, que ya fueron referidas, dio lugar a la pérdida del control y de altitud de la aeronave, no pudiendo ser recuperada por la tripulación dada la altitud a la que se



encontraba, la que sí se hallaba conforme a las normas vigentes sobre la materia.

**SEXAGÉSIMO QUINTO:** Que, en cuanto a la prueba de los demandantes consistente en la declaración de la prueba testimonial de Daniel Sagredo Stevens y Rodolfo Pacheco Varas tendiente a acreditar la falta de servicio de la FACH y su relación causal con el daño, será desestimada por esta juez.

Así, en el caso del primero de los mencionados, se trata de un tercero que se refiere a las distintas imputaciones por falta de servicio que refieren los actores explicando cómo ellas habrían causado, en su concepto, la caída del avión; sin embargo, al final de su declaración, reconoce que no realizó una investigación formal del accidente, mas sí informal, por lo que malamente podría dar cuenta, de manera fehaciente sobre las causas del mismo, que es lo que importa determinar en este juicio.

En cuanto al Sr. Pacheco Varas, éste efectúa un informe tendiente a determinar la frecuencia del fenómeno que ocasionó el accidente, el cual fue incorporado y reconocido en estrados, en base a los vientos del sector. Concluye que las condiciones meteorológicas que dan lugar a remolinos son comunes en el mes de septiembre, con una probabilidad de ocurrencia del evento de un 82%, básicamente porque no determina el lugar al que se producirían estas condiciones a que se refiere, en el entendido que el accidente aconteció en un sitio diverso al aeródromo y a sus cercanías, sumado al hecho que corresponde a un estudio climatológico que, tal como explican los meteorólogos que deponen por el Fisco, analiza los datos pretéritos que sobre la materia se tenían, acotado a un período de tiempo, siendo menester recordar que no se tiene registro histórico que en la zona en general hayan sucedido eventos de similar naturaleza. Así también, se basa su informe y su declaración en información probable y no en datos reales, como indica el testigo Fajardo Rossel y, en consonancia con ello, se cuenta con la declaración de Claudia Cruz Silva, Jefa de la oficina de servicios climáticos de la Dirección Meteorológica de Chile, quien afirma que mal puede predecirse con informes meteorológicos la ocurrencia de un fenómeno, porque se hace con datos pasados, por lo que no se puede predecir que se encontrará con un mismo fenómeno en un tiempo determinado.

En cuanto al informe presentado por Ronald Juica, que concluiría que el accidente se debió a conductas constitutivas de falta de servicio, informe que tampoco fue ratificado por quien lo suscribió y sí fue agregado a estos autos. Respecto al contenido del mismo, depone el



testigo de la parte contraria, Alfred Widmer Thomas, quien analizó su contenido contando con un vasto curriculum vitae en la materia, evacuando un informe al respecto cuyo contenido reconoce denominado “Análisis técnico del informe pericial”, el cual se encuentra acompañado a estos autos, concluyendo que los antecedentes que hace presente el Sr. Juica no tuvieron una causa directa en el accidente, correspondiendo muchas a observaciones que no obedecieron a un análisis científico, con juicios de valor. Así, yerra en cuanto a la afirmación referida a que la información meteorológica entregada a los pilotos debía comprender el área del accidente, puesto que los reportes meteorológicos siempre se hacen en función del aeródromo de destino o sindicando la ausencia de estanques subalares como causa del accidente, pese a que ya se analizó que ello no tuvo relación causal alguna con el mismo. Por otra parte, se cuestiona por Juica el hecho que la pilota no haya estado presente en el Departamento de Meteorología de la Dirección General de Aeronáutica Civil, observación que resulta errada, puesto que los pilotos cuentan con todos los procesos para la toma correcta de decisiones, los que se encuentran disponibles en la página web del referido servicio, sumado a la serie de llamadas que efectuó la teniente Fernández requiriendo la información pertinente. Además, afirma Juica que las condiciones del accidente y de la pista eran las mismas, encontrándose acreditado que ello no fue así. Tampoco se podría afirmar, como señala el informe, que el accidente se habría producido dentro del rango de la hora de espera para aterrizar, puesto que se ignora que estaba haciendo en el “Punto Loreto”, no hay como afirmarlo. No se sabía si existía o no la posibilidad de retornar a otro aeropuerto o no. Tampoco se sabe si en los vuelos a Juan Fernández el paso por el Canal Santa Clara estaba contemplado o no. Agrega que la pericia de Juica hace presente que el aeródromo de Juan Fernández es peligroso, lo que no se condice con el hecho que sólo se registra un accidente en el mismo, desde 1956 a la fecha, pero sólo debido al hecho que el piloto no bajó el tren de aterrizaje. En consecuencia, el informe de Juica arriba a conclusiones que no solamente fueron contradichas por el testigo Widmer, sino que además, del mérito de las probanzas rendidas en autos analizadas precedentemente, las supuestas causas del accidentes indicadas en el informe en cuestión no se condicen con los medios de prueba de autos.

Asimismo, de la profusa prueba instrumental, se desestiman las declaraciones juradas, en atención a que la forma de incorporar las declaraciones de terceros es a través de la prueba



testimonial, siguiendo las normas que al efecto prevé el Código de Procedimiento Civil, que contemplan la posibilidad que la contraria, en aras del debido proceso, tenga la posibilidad de formular un contrainterrogatoria. Así también, se desechan aquellos documentos consistentes en noticias de medios de comunicación social escritos, toda vez que corresponden a opiniones de terceros que tampoco han concurrido a estrados para ratificar el contenido del mismo y las resoluciones dictadas por otros tribunales, tanto en casos similares como en la causa de Schuster con Fisco seguida ante el 30° Juzgado Civil de Santiago, en el entendido que los fallos tienen efecto relativo, sin que resulten vinculantes para esta juez y no están orientados a acreditar hechos.

**SEXAGÉSIMO SEXTO:** Que, atendido lo resuelto y habiéndose concluido que el Fisco no ha incurrido en faltas de servicio que hayan causado la caída de la aeronave del caso sub lite, y que la misma se ha debido a un caso fortuito, corresponde desestimar las demandas interpuesta, resultando innecesario pronunciarse acerca de la concurrencia de los perjuicios invocados por las distintas demandantes, por lo que no se analizará la prueba rendida en cuanto a ese aspecto.

**SEXAGÉSIMO SÉPTIMO:** Que, la demás prueba no analizada no ha influido sustancialmente en lo dispositivo del fallo.

Por tanto, de acuerdo a lo expuesto y lo dispuesto en los artículos 144, 160, 170, 342, 346, 384, 426 del Código de Procedimiento Civil; 1 y 1698 del Código Civil; artículos 6, 7 y 38 de la Constitución Política de la República; Ley 18.575; Ley 18.948; DAN 91 Reglas del aire, DAN 11 10 sobre utilización de frecuencias VHF y operación de aeronaves en aeródromos; DAR 91 sobre reglas de vuelo y operación general; DAP 11 140 sobre procedimiento para los vuelos hacia y desde y hacia Isla Robinson Crusoe; Manuales de Casa 2012, Código Aeronáutico y demás normas pertinentes, **SE RESUELVE QUE:**

- 1.- SE RECHAZAN todas las tachas a los testigos.
- 2.- SE RECHAZAN todas las objeciones documentales interpuestas.
- 3.- SE RECHAZAN todas las demandas interpuestas, sin costas, por haber existido motivo plausible para litigar.

Regístrese, notifíquese y archívese, en su oportunidad.

Dictada por **ANDREA SANTANDER GUERRA**, Juez suplente.



Certifico que la presente sentencia fue incluida en el estado diario del día de hoy. En Valparaíso, dieciséis de noviembre de dos mil dieciocho.



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

A contar del 12 de agosto de 2018, la hora visualizada corresponde al horario de verano establecido en Chile Continental. Para Chile Insular Occidental, Isla de Pascua e Isla Salas y Gómez restar 2 horas. Para más información consulte <http://www.horaoficial.cl>

Andrea Macarena Santander Guerra  
Fecha: 16/11/2018 19:32:01

Valeria Alejandra Veliz Guzman  
Fecha: 16/11/2018 19:34:10